Gracieusement mis à disposition par :
https://www.vessels-in-france.net

Article Details

Article Listing | Search Articles | More Articles in | More Articles by Farouk Belhabib et Amal Belkessam

Lazhar Hani, Président-directeur général CMA-CGM Algérie

by Farouk Belhabib et Amal Belkessam - 01/18/2007

""

Le Point Economique : Comment présenter en quelques lignes l'implantation de votre compagnie en Algérie et son évolution ?Lazhar Hani : CMA-CGM a ouvert ses bureaux en Algérie en 1996. Aujourd'hui nous couvrons l'ensemble du territoire national, nous avons nos propres bureaux à travers tous les ports : Annaba, Skikda, Béjaïa, Alger, Oran, Mostganem et Ghazaouet. Nous sommes donc le seul armement étranger qui couvre l'ensemble des ports algériens. J'exclus bien sûr les petits ports comme Ténès, par exemple. Notre effectif est de 200 personnes et nous comptons recruter davantage. CMA-CGM est aussi le 3e armateur mondial, mais en ce qui concerne son activité en Algérie, celle-ci représente entre 30 et 35% du marché. Je tiens à souligner qu'à la différence des autres sociétés d'armement, CMA-CGM investit en Algérie. Nous l'avons fait dans le transport routier et nous avons développé notre propre flotte de porte-conteneurs : ce sont des camions et des remorques dédiés spécialement au transport des conteneurs. Nous avons actuellement 40 ensembles routiers et un plan de développement qui doit aller jusqu'à 100 ensembles. Quel est le coût de cet investissement ?Vous prenez 10 millions de dinars par pièce et vous multipliez. Cela fait 400 millions uniquement en moyens de transport routier. A cela, il faut ajouter l'investissement dans une base de maintenance. En somme, le global s'élève à 500 millions de dinars. Quel est le nombre de vos navires qui accostent aux ports algériens et combien de conteneurs traitez-vous par an ?Tous les jours, vous avez en moyenne deux navires qui opèrent dans les ports algériens. En tonnage cela représente 120 000 conteneurs par an.Cela représente quel chiffre d'affaires en 2006 ?Je ne pense pas que le chiffre d'affaires soit important. Ce n'est pas que cela soit un secret que je ne veuille pas divulguer, mais je pense que ce qui doit intéresser, c'est ce que nous réalisons en termes physiques. Moi-même, je ne connais pas le chiffre d'affaires.Maersk l'a donné. Y aurait-il moins de transparence chez CMA-CGM ?Laissez-moi vous expliquer, ce n'est pas CMA-CGM Algérie qui fixe les taux de fret, ou qui sait ce qu'a encaissé le groupe en envoyant les marchandises en Algérie. C'est par ailleurs, une information qui ne présente pas d'intérêt pour moi, par contre le nombre de conteneurs que je reçois je dois le savoir.Votre activité en Algérie est-elle plus importante que celle que vous avez dans les pays voisins ?Oui. Pour le groupe CMA-CGM, l'activité en Algérie représente à peu près 65% du marché maghrébin.Quelles sont vos perspectives de développement ?Il est une certitude, le marché algérien est très important. C'est pour nous un axe stratégique de développement et nous comptons nous y investir entièrement, tant sur le plan humain que sur le plan financier.En matière de ressources humaines, avez-vous comme d'autres des difficultés à recruter du personnel qualifié ?Nous avons en effet, nous aussi, des difficultés à trouver du personnel qualifié. C'est pourquoi, nous faisons de la formation interne. De manière générale, nous prenons des jeunes diplômés et nous leur donnons une formation "maison".Etes-vous les seuls à avoir un port sec à Alger ?Nous ne sommes plus les seuls, maintenant.Mais le plus important reste celui de CMA-CGM ? La capacité du port sec de Rouiba est de 50 000 conteneurs, celle-ci est plus importante que celle de beaucoup de ports algériens.Un port sec… c'était un choix stratégique pour CMA-CGM ?Oui. Connaissant les difficultés du port d'Alger, on a opté pour ce type d'infrastructure. J'ai personnellement l'avantage d'avoir dirigé ce port pendant plusieurs années, je connais les limites de son infrastructure. Pour ne pas être pris dans le piège de la congestion, nous avons réfléchi à une formule pour pallier l'insuffisance de l'infrastructure actuelle. C'est en 2000 que nous nous sommes lancés dans la réalisation d'un port sec. Aujourd'hui, nous ne pouvons qu'être satisfaits, car nos bateaux n'ont pas souffert de l'attente autant que ceux de nos concurrents, même si nous leur avons indirectement rendu service en leur laissant plus de place. Nous avons soulagé le port d'à peu près 50 000 conteneurs par an. Vous imaginez si ce volume était entreposé au port d'Alger, quelque part, nous avons fait du service public. Malheureusement, en retour nous n'avons pas été récompensés. Nous avons subi seuls le poids de ces investissements, nous n'avons bénéficié d'aucune aide de la part du port, ni en termes de tarifs ni en termes d'exploitation.Justement, quels sont vos rapports avec les ports algériens sur ce plan-là ?Franchement, les relations sont bonnes. Nous n'avons pas de problèmes sur le plan personnel avec les personnes qui travaillent aux ports. Les gens se connaissent entre eux, les relations sont tout à fait cordiales, ils font ce qu'ils peuvent. Maintenant, si vous parlez en termes d'infrastructure, c'est un autre sujet. Il y a de sérieux problèmes d'infrastructures portuaires. L'Algérie est le seul pays de la Méditerranée qui ne dispose pas de terminaux à conteneurs. Les gens galvaudent ce terme, il n'y a pas de terminal conteneurs en Algérie. Il n'y a que des parcs à conteneurs. A Béjaïa, on vient d'aménager une petite superficie, mais l'espace n'offre rien du tout, on ne peut pas parler de terminal. C'est vrai, il y a des commodités, des portiques pour décharger les conteneurs, mais c'est tout ce qu'il y a. L'Algérie est très en retard en matière d'infrastructures

portuaires, c'est incontestable. Nous avons des infrastructures en matière de ports à hydrocarbures à l'exemple d'Arzew ou de Skikda, là oui, on a fait beaucoup de choses, mais pour le traitement des marchandises générales, c'est une catastrophe.On nous annonce un certain nombre de réflexions, d'études en ce qui concerne les infrastructures et l'environnement des ports. Avez-vous le sentiment que les choses sont bien prises en charge aujourd'hui ?Non, je n'en ai pas l'impression !Pourquoi ?Je vais vous donner un exemple. J'ai lu tout récemment dans les journaux le compte rendu de la rencontre du ministre des Transports avec la presse au forum de l'ENTV ; je n'y ai pas relevé une phrase sur les ports ou s'il en a parlé, la presse n'a pas jugé utile de le relever : c'est grave. On nous parle de tramways, du contrôle technique, d'Air Algérie, etc., mais il n'y a rien sur les ports. L'impression est frappante pour nous, opérateurs. Nous ne voyons rien à l'horizon et, quelque part, cela nous paraît frustrant.Nous ne savons pas ce que sera le Maghreb d'ici quelques années, mais si le politique devait décider d'un accroissement des échanges en libérant les routes et les flux financiers, est-ce que nos ports seraient menacés par une concurrence maghrébine ?Le Maghreb en tant qu'ensemble économique va s'imposer graduellement. Pour moi, c'est une évolution inévitable pour la région. Maintenant, en ce qui concerne notre place en termes portuaires dans cet ensemble-là, sachez que nous sommes très en retard. Nous sommes pénalisés, alors que nous offrons tout de même une façade maritime très intéressante. Voyez nos voisins, aussi bien les Marocains avec le nouveau port de Tanger, à l'entrée de Gibraltar, qui va entrer en exploitation, que les Tunisiens à l'est, qui ont préparé des projets très importants. Vous avez Cagliari en Sardaigne juste en face de nous et Malte. Dans toute la région, il y a des développements d'infrastructures portuaires. Il n'y a que chez nous où on a l'impression que cela n'intéresse personne, ou que c'est quelque chose de secondaire. Alors viendra probablement le moment où l'on se posera la question : ira-t-on chercher nos marchandises dans un port tunisien ou marocain ? Parce que c'est ainsi que cela va se passer. Les bateaux deviennent de plus en plus grands. Si nous ne leur offrons pas les capacités d'infrastructure nécessaires, ils ne viendront pas et c'est malheureusement ce que nous sommes en train de vivre actuellement. C'est une menace réelle et je suis désolé de constater que nos pouvoirs publics n'en sont pas conscients. C'est dommage, parce que nous sommes en train de développer les infrastructures routières et ferroviaires. C'est comme si on était en train de préparer à nos voisins les moyens de capter nos marchandises par la mer et de nous les envoyer par route ou par voie ferrée. Prenons le cas des Marocains, ils sont en train de construire une autoroute qui va de Tanger à Oujda, tandis que nous construisons une autoroute est/ouest. Il n'est pas difficile de comprendre ce qui va se passer bientôt. Il faut dire que nous sommes dans une économie libérale, c'est la recherche de la réduction des coûts. Le nationalisme économique n'a pas de signification. Ce qui intéresse le client est de payer moins cher.Pour revenir à votre port sec de Rouiba, est-il déjà aujourd'hui à saturation ? Envisagez-vous d'en créer d'autres ?Effectivement, le port de Rouiba reçoit 50 000 conteneurs par an, il y a alors des moments où le port est réellement saturé. Nous n'avons pas d'autres ambitions de ports secs dans l'immédiat…Y a-t-il réellement des projets d'ouverture portuaire ? CMA-CGM est-elle prête à développer des projets avec les ports algériens ?Absolument ! Nous avons transmis des dossiers, nous avons même fait des études pour le développement de terminaux à conteneurs à nos propres frais. Nous avons fait des propositions pour Alger, Oran et Jijel, mais jusqu'à présent nous n'avons pas reçu la moindre réponse.Peut-on connaître les propositions que vous avez faites ?Des partenariats avec les entreprises portuaires. La politique de CMA-CGM consiste en la recherche de partenariats locaux.Selon vous, quelles sont les raisons qui ont motivé ce statu quo ?Personnellement, je pense que jusqu'à présent les pouvoirs publics n'ont pas encore saisi l'intérêt stratégique des ports dans le développement économique d'un pays. Je ne peux pas comprendre que tous les secteurs de l'économie nationale évoluent, sauf le secteur portuaire.On impute souvent la faute aux syndicats, est-ce vrai ?Non. J'ai la prétention d'appartenir à ce secteur depuis plus de 30 ans maintenant. Ce raisonnement ne tient pas la route, parce qu'il y a un problème de communication. Il faut que les pouvoirs publics communiquent avec les syndicats et les employés pour leur expliquer où se trouve leur intérêt. A l'époque du monopole de la consignation, ce secteur employait à peu près 2 000 personnes, aujourd'hui, ce nombre a été multiplié par cinq. Je crois que les chiffres parlent d'eux-mêmes et c'est exactement ce qui se produira après la libéralisation du secteur portuaire. Aujourd'hui, il y a une entreprise portuaire par port. Demain, il y en aura une multitude d'où création d'emploi. De mon point de vue, c'est un problème de communication. Quand on a voulu libéraliser le secteur des télécoms à l'époque, il n'y avait pas plus dur que le syndicat des télécoms. Et quand il y a eu la ferme volonté de libéraliser le secteur, cela a été fait. Et je crois que tous les Algériens en sont aujourd'hui heureux. Il y a eu des retombées extraordinaires aussi bien sur le plan macroéconomique que sur le plan microéconomique. Les milliers d'emplois créés autour des télécoms… cela devrait nous inspirer.Quelle a été l'évolution de votre compagnie ces trois dernières années, notamment après le rachat de Sudcargo ?En 1996, quand nous avons ouvert la ligne, nous avons transporté 6 000 conteneurs. En 2006, nous en avons transporté 120 000. Quelle est la part de Sudcargo dans ces 120 000 conteneurs ?Sudcargo n'est pas incluse dans ces 120 000. C'est une filiale indépendante, mais nous allons procéder à son intégration. Nous avons déjà quelques personnes de Sudcargo chez nous.Pourquoi avoir acheté Sudcargo ? Ne travaille-t-elle que sur l'Algérie, quel est son volume en conteneurs, aujourd'hui ?Elle travaille sur toute l'Afrique du Nord. En réalité, Sudcargo est tombée dans la corbeille, parce que c'est sa maison-mère, Delmas, qui a été rachetée. Delmas est le deuxième armement français après CMA-CGM. Il est surtout présent sur la côte ouest africaine, et comme CMA-CGM a racheté Delmas, elle a par conséquent racheté Sudcargo. C'est en fait Delmas qui intéressait le Groupe plus que Sudcargo.Dernièrement, vous vous êtes attaqué à un autre secteur important en Algérie, celui des finances, puisque vous venez d'investir l'actionnariat de Fransa Bank. Est-ce que CMA-CGM Algérie en est actionnaire ?Non, c'est CMA-CGM Groupe.A quoi répond cette vocation, au delà de l'amitié libanaise qui unit ses dirigeants ?Il ne peut pas y avoir d'amitié en affaires, je vous le dis tout de suite. Mais pour l'histoire, c'est CMA-CGM qui a poussé Fransa Bank à s'intéresser au marché algérien.L'essentiel de vos fonds vont-ils désormais aller chez Fransa Bank ?Oui, cela me paraît naturel…Peut-on connaître les autres secteurs susceptibles de vous intéresser ?Si demain l'Algérie décide d'ouvrir le secteur portuaire, nous serons intéressés. Nous avons une expérience dans le domaine, puisque nous exploitons plus d'une trentaine de terminaux à travers le monde. Donc, si la possibilité nous est donnée, nous comptons nous impliquer totalement.Comment s'est adaptée CMA-CGM au niveau des ports algériens ? Utilisez-vous des navires spécifiques ?Oui, nous utilisons des navires qui répondent aux spécifications des infrastructures portuaires algériennes. Nous faisons venir des petits

bateaux. Nous souhaiterions envoyer de plus grands navires de 1 000 ou de 2 000 conteneurs, mais malheureusement, nous ne pouvons pas le faire. C'est d'ailleurs pour cela qu'il y a tous les jours deux navires CMA-CGM dans les ports algériens.La problématique des ports est-ce une question de saturation effective, de sous-développement en termes d'équipement, d'un manque d'infrastructures nécessaires, ou est-ce avant tout un problème de management portuaire ?Le premier problème concerne les infrastructures qui sont inadaptées au trafic moderne. Il y a incontestablement un problème de management aussi qui n'est pas fait de manière scientifique dans les ports algériens. Et finalement, il y a un problème de formation. Vous pouvez acquérir tous les équipements que vous voulez, si vous ne les utilisez pas par ce que vous ne savez pas le faire, cela ne sert à rien. Quand vous voyez que le port d'Alger fait 8 mouvements par heure, il y a de quoi s'arracher les cheveux. Ailleurs, la moyenne est de 35 mouvements par heure.On nous a dit que les ports secs engendraient un surcoût chez le client final…Je pense qu'il faut poser la question au client, il vous dira ce qu'il en pense. Parce qu'il y a client et client. Vous avez d'un côté le client "transparent", celui qui fait ses déclarations, qui n'a peur de personne parce qu'il est en règle. Celui-là exige d'aller au port sec. Malheureusement, on ne peut pas se le cacher, il y a d'autres clients qui ne veulent pas aller au port sec, parce que là-bas il y a trop de visibilité et de transparence... Nous facturons au client exactement ce qu'il paye au port, car les frais de transfert depuis le port jusqu'à Rouiba sont à notre charge. Il n'y a pas de surcoût. Au contraire, à Rouiba, le client peut faire sortir sa marchandise en une heure de temps, alors qu'il met trois à quatre jours au port. Je crois qu'il y a plutôt un gain.Pourquoi travaillez-vous mieux que les autres sur l'Algérie ? Seriez-vous plus agressifs en amont ?Je ne saurai vous répondre. Je pense qu'actuellement être en Algérie est un avantage. Les plus grands armateurs du monde y sont présents : le numéro un, le numéro deux, le trois et même le quatre…Qui est le numéro quatre ?Après nous, Maersk, MSCA, c'est Evergreen. Ce sont des Chinois de Taipei qui viennent de démarrer. Comme tous les armateurs, ils commencent petits puis se développent.Vous êtes les plus anciens ?Oui. Je crois que c'est aussi pour cela que nous sommes numéro un. Quand nous nous sommes installés en 1996, peu de monde croyait en notre pays. Rappelez-vous, en 1996, c'était l'enfer, et le Groupe avait choisi justement de miser sur l'Algérie. Tous nos concurrents sont arrivés bien après, une fois que les choses se sont stabilisées. Nous, à l'époque, quand nous ramenions des étrangers, c'était fait sous escortes de l'armée et de la gendarmerie. Les gens acceptaient de venir parce qu'ils croyaient en l'Algérie. Et le temps nous a donné raison. La preuve, aujourd'hui, si nous sommes leaders sur ce marché, ce n'est pas une surprise : nous avons beaucoup de clients qui se rappellent de cette époque-là. Ils nous sont restés fidèles. En 1996, il n'y avait que la CNAN et nous. CMA-CGM croit réellement en l'Algérie, c'est essentiellement pour cela que nous sommes leaders aujourd'hui…Quelles sont les lignes régulières assurées par CMA-CGM ?On fait le monde entier. Nous avons deux services : un service qui passe par Marseille et qui couvre toute l'Europe, nous transportons des conteneurs des autres ports européens (Anvers, Hambourg, Rotterdam) par trains blocs jusqu'à Marseille, et nous les embarquons vers l'Algérie. Notre deuxième service passe par notre plateforme à Malte, et là, c'est le reste du monde qui nous est ouvert. Tous les conteneurs se déversent à Malte et à partir de là, nous utilisons ce qu'on appelle des feeders (des bateaux de petite taille) qui viennent en Algérie.Etes-vous armateurs et consignataires ?Nous sommes seulement consignataires, filiale de l'armateur. CMA-CGM Algérie n'a pas de bateaux.Le port, selon vous, est-il un espace malsain en termes de transparence, de corruption ?Je ne pense pas que l'on puisse qualifier l'espace portuaire de malsain, parce que c'est un espace économique. Il y a de tout là dedans, ce n'est pas quelque chose de propre à l'Algérie, ce sont tous les ports, notamment ceux des pays dits "émergents", des pays qui n'ont pas encore développé leurs espaces portuaires. Je ne prendrai pas le cas de la Malaisie, ou bien celui des ports où il y a des terminaux, parce que quand il y a un terminal, celui-ci est clôturé, il y a des règles de fonctionnement, les choses sont plus transparentes. Mais je ne peux pas qualifier cela de malsain. CMA-CGM n'a jamais été confrontée à un problème de corruption. On ne nous a jamais demandé de payer quoi que ce soit, sauf bien entendu les prestations de service régulièrement facturées.En ce qui concerne le retard de sortie de conteneurs et de marchandises, les responsabilités sont partagées entre plusieurs acteurs. Où se situe réellement la responsabilité ?La plus grosse responsabilité incombe au port et à la douane. Ce sont justement les deux organismes chargés de la gestion du conteneur. Il y a aussi les clients qui ont leur part de responsabilité, souvent, on l'occulte, mais ce sont eux les principaux acteurs. Si le client est prêt à retirer sa marchandise, c'est à dire qu'il a reçu ses documents et qu'il a payé les droits et taxes, je pense que personne ne lui interdira de sortir sa marchandise. En fait, ce sont les trois acteurs principaux.On a parlé de la corruption, mais il y a aussi un autre problème : le vol des marchandises dans l'espace portuaire lui-même.Eh bien, il faut dire aux clients d'aller au port sec de Rouiba .Vous pouvez être sûrs qu'il n'y a pas de vol.Mais avant, est-ce que vous avez été victime de vols et quelle était l'ampleur du préjudice ? Oui. Je ne peux pas l'estimer, cela remonte à si longtemps, mais effectivement, il était considérable. Vous savez, il y a des gens qui viennent armés de barres de fer et autres outils et les gardiens sur place, au port, ne peuvent pas lutter. Il faut dire la vérité, ce phénomène-là existe. Et l'une des raisons pour lesquelles les clients viennent vers nous, c'est parce qu'à Rouiba, nous n'avons pas ce problème. Nous utilisons des caméras de surveillance, le gardiennage est assuré aussi par des maîtres-chiens, la sécurité est totale. Nous n'avons pas reçu la moindre plainte de la part de nos clients.Et avez-vous des problèmes au niveau de la restitution des conteneurs ?En effet, il y en a qui ne sont pas restitués.Vous poursuivez ces indélicats ?On essaie de relancer, mais quand le client est à l'est ou à l'ouest ou bien au sud, que voulez-vous faire ?Sur 120 000 conteneurs, quel est le taux de perte ?Environ 2 à 3%.Quid de la privatisation de la CNAN, c'est une opération qui tarde à voir le jour… La CNAN avait lancé un premier appel d'offres en 2002, et CMA-CGM a été le seul armateur à avoir soumissionné. Nous l'avons fait, là aussi, pour des raisons stratégiques. Personnellement, je suis malheureux de voir que cette opération n'ait pas abouti, parce qu'alors la CNAN ne serait pas dans la situation dans laquelle elle se trouve aujourd'hui. Les autorités ont cru bon de déclarer l'appel d'offres infructueux, car on était les seuls à y répondre, au lieu de dire "s'il n'y a personne, c'est que cela n'intéresse personne et puis qu'il y a quelqu'un, autant négocier avec lui.". On a préféré déclarer l'appel d'offres infructueux. Je suis désolé de le dire, on a charcuté la compagnie avant de la proposer à qui voulait d'elle. Au bout du compte ce sont des transitaires qui se sont portés acquéreurs sans expérience requise. Cela fait mal de voir le pavillon algérien en arriver là. Allez voir, en revanche, comment la privatisation de la Comanav (armement marocain) a été menée… Et le deuxième appel d'offres ?Il ne nous intéresse plus. I

Copyright © 2006-2007 . **emploiAlgerie.com** analyse mesure frequentation internet par XiTi