

# L'armateur Delmas renforce sa flotte et fait de l'Afrique son continent-pivot

**Delmas, l'armateur français du groupe Bolloré, va recevoir prochainement neuf nouveaux navires, commandés à des chantiers asiatiques. Comme ses concurrents, le groupe a placé la quasi-totalité de ses navires sous pavillon des Bahamas. Seuls quatre des soixante navires du groupe Bolloré battent pavillon français. Alors que l'activité de fret s'effondre, le groupe mise de plus en plus sur l'Afrique.**

La société Delmas, qui rassemble les activités maritimes du groupe Bolloré, entre avec fracas dans l'année 2002. A partir de la mi-janvier et jusqu'à la fin juillet, l'entreprise dont le siège est au Havre (Seine-Maritime) va recevoir neuf navires neufs spécialisés dans le transport des conteneurs, commandés pour 250 millions de dollars (280 millions d'eus), que vont lui livrer des chantiers taiwanais et coréens.

Ces bâtiments navigueront sous pavillon des Bahamas, avec des officiers ukrainiens ou polonais aux commandes.

Bolloré va gérer une flotte d'environ soixante navires, dont quatre seulement arborent le pavillon français. Elu président du Comité central des armateurs de France (CCAF) en 1993, Vincent Bolloré avait affirmé sa volonté de réhabiliter la marine marchande sous pavillon national. Mais il a vite constaté que le surcoût occasionné (surtout à cause des congés et des charges sociales) rendait impossible l'exploitation des navires à des conditions compétitives. Delmas fait un chiffre d'affaires de quelque 5,5 milliards de francs et n'emploie plus que cent soixante-dix navigants français.

## FONDS DE COMMERCE MAJEUR

Après avoir abandonné la desserte des Antilles, Delmas concentre ses activités sur l'Afrique, son fonds de commerce majeur, où, à travers son activité de commission de transport, groupage et stockage, la manutention portuaire et le transport routier, il est le numéro un mondial de la logistique. *"L'Afrique, toute l'Afrique, rien que l'Afrique"*, lance Gilles Alix, le PDG de l'entreprise.

Sur les lignes nord-sud, entre l'Europe du Nord, le bassin méditerranéen et une quarantaine de ports du continent africain, Delmas détient plus de 40 % du marché, face à des concurrents pourtant redoutables comme le géant danois Maersk, le britannique P&O ou l'italo-suisse MSC. Des concurrents qu'il importe de ménager puisqu'ils sont aussi, souvent, les clients des filiales de Bolloré (SDV/SAGA) lorsqu'il s'agit de décharger ou transporter leurs marchandises par voie terrestre. Cette prééminence a été confortée par le rachat il y a deux ans de l'armateur britannique OTAL et, il y a quelques jours, de l'italien Linea Setramar.

Alors que les taux de fret se sont effondrés sur les lignes est-ouest entre l'Asie, l'Amérique et l'Europe, où le nombre de navires est désormais largement excédentaire, en revanche les trafics vers l'Afrique se maintiennent *"après une dépression entre 1996 et 1999"*, ajoute M. Alix. *"2002 se présente plutôt bien sur le continent africain, où nos navires sont adaptés pour aller de port en port, en sauts de puce s'il le faut"*, ajoute-t-il. L'Afrique est aussi le point de départ ou d'arrivée de lignes s'ouvrant sur l'Asie, *"occasionnant des flux de trafics très soutenus"*. C'est sur ces marchés que Delmas focalisera l'essentiel de ses efforts commerciaux en 2002, en développant ses centres de décision à Dubaï aux Emirats, à Durban en Afrique du Sud, et à Singapour.

Parallèlement, l'entreprise maintient son partenariat avec l'autre grand armement privé français de navires porte-conteneurs, la CMA-CGM (qui vient aussi d'acheter huit porte-conteneurs géants et très rapides) pour desservir l'océan Indien via Suez. Quant au cabotage méditerranéen, Delmas est associé à égalité dans Sud Cargos avec l'entreprise publique Société nationale Corse-Méditerranée (SNCM).