



Genève, ce grand port européen

23 Juin 2014

PAR MYRET ZAKI ([/AUTHOR-IMPORT/MYRET-ZAKI](#)) **La Cité de Calvin réunit tous les métiers du commerce maritime. Seule faiblesse: la fiscalité. Immersion dans un secteur à très vaste potentiel, où Genève concentre un vivier de compétences unique.**



(<http://www.bilan.ch/sites/default/files/styles/photoswipe/public/story/cargo.jpg?itok=ItubMpRx>)

Gonzalo

Loin de la mer, Genève

Azumendi/

concentre pourtant des

Getty

acteurs majeurs du shipping.

COMMERCE MARITIME Peu le savent, mais Genève recèle, plus encore que dans le négoce de matières premières, un potentiel des plus vastes dans le secteur du commerce maritime, ou le shipping, encore insuffisamment exploité. «Si l'on prend toutes les activités maritimes, Genève est la ville qui en réunit le plus», soulignent les armateurs et financiers genevois Yves Leyss et Alain Savary, fondateurs de Niton Capital à Genève.

Cette activité est omniprésente dans une ville qui semble, a priori, si loin de la mer. Si Athènes est le havre des propriétaires de navires, à Genève se concentre l'essentiel du trading mondial et, avec lui, tous les acteurs du transport maritime.

Ainsi, aux côtés des propriétaires de cargaisons pétrolières et de cargaisons sèches (dites «dry commodities»), comme Cargill, Mercuria, Vitol, Trafigura, Bunge, Dreyfus, Litasco ou Gunvor, on trouve tous les prestataires de service maritime. «Tout se situe à un jet de pierre. Ce qui fait de Genève l'un des plus grands «ports» européens», résume Yves Leyss. En chiffres, «aujourd'hui la place du négoce lémanique représente environ 22% de l'affrètement des volumes mondiaux de matières premières (dry, liquide, et containers)», indique Stéphane Graber, secrétaire général de GTSA (Geneva Trading and Shipping Association).

Cependant, il souligne que le secteur du shipping (de l'affrètement à l'assistance technique) reste très «sous-dimensionné en termes de sociétés de shipping présentes à Genève par rapport au secteur du négoce». La raison de ce sous-dimensionnement? La fiscalité. «En Suisse, l'imposition de ces sociétés selon le tonnage de la flotte n'est pas possible, contrairement à nos voisins européens notamment. La Suisse présente donc un désavantage concurrentiel certain.»

GTSA a soulevé ce point dans le projet de réforme de l'imposition des entreprises. Cela expliquerait donc que, malgré le vivier de compétences unique que réunit Genève, la ville ne compte que 200 sociétés actives dans le domaine du shipping. «On s'attendrait à voir plus de sociétés de shipping se rapprocher des sociétés de négoce, et certaines ont, il est vrai, ouvert des représentations ici cette année, poursuit Stéphane Graber. Mais l'aspect fiscal est un frein à ce regroupement d'activités. Les sociétés de négoce ont tendance à déplacer les activités de shipping à cause de l'inadaptation du cadre en Suisse pour ce type d'activité. Singapour est un concurrent sérieux, mais aussi le Danemark ou l'Angleterre.»

Des acteurs majeurs du shipping se concentrent malgré tout à Genève. On trouve, par exemple, la deuxième société de containers du monde, MSC. Mais aussi une quarantaine d'armateurs qui opèrent des navires sous pavillon suisse, dont le fribourgeois Massoel, basé rue du Mont-Blanc, sans compter les armateurs étrangers basés en Suisse.

Genève, c'est aussi, historiquement, la finance maritime. La crise a quelque peu changé la donne. BNP Paribas ayant fermé son desk de «ship finance», qui opérait depuis Genève, seule Credit Suisse fait encore [crédit](#) aux acquéreurs de bateaux. Le service inclut des prêts sécurisés, sortes d'hypothèques à destination des acheteurs. Si les banques prêtent moins qu'auparavant, c'est en raison du taux de prêts problématiques. «Nombre d'établissements doivent restructurer leur bilan», note Alain Savary. Le fait qu'il y ait très peu d'acteurs laisse le champ libre à de petites sociétés comme Niton Capital.

«**Similaire au private equity**»

Yves Leyss et Alain Savary conseillent des sociétés maritimes pour leur développement, et lèvent des financements pour ces dernières. Yves Leyss a travaillé durant huit ans dans le financement de navires chez BNP Paribas à Genève, puis à Lukoil dans le même secteur. Alain Savary a travaillé chez V-Ships, le plus grand ship manager qui gère une flotte d'environ 1100 navires, avant de rencontrer Yves Leyss. Niton Capital est née en 2008, pour financer les traders de matières premières ainsi que le commerce maritime.

Mais, récemment, les deux associés se sont mis à acquérir aussi des bateaux, par l'intermédiaire d'une compagnie qu'ils gèrent, devenant ainsi armateurs. Ils apportent généralement 50% de [fonds](#) propres lors d'une transaction, une approche financière prudente.

Observant qu'il existe actuellement trop de navires sur le marché, et que leur prix est relativement bas, Niton Capital raisonne en [investisseur](#) : « Nous pensons que c'est le bon moment d'acheter et d'opérer des navires, car le taux d'affrètement est au plus bas historique, même pour les navires neufs. Nous sommes donc acheteurs et anticipons la remontée du cycle du shipping prochainement », affirme Yves Leyss. Une fois le prix remonté vers sa moyenne historique, les armateurs revendront leur parc de navires. « La stratégie d'acquisition de navires est similaire au private equity », souligne Alain Savary, à savoir l'investissement dans des entreprises non cotées.

Selon nos experts, les navires qu'ils achètent peuvent voir leur prix monter jusqu'à 55 millions de dollars au plus haut du cycle, ou baisser aux alentours de 18 millions, au plus bas. Certaines sociétés de trading, observent-ils, se mettent à acquérir des navires, comme Bunge ou Cargill, même si ce n'est pas leur cœur de métier. « Pour nous, cela constitue un bon indicateur que le moment est propice pour acheter des navires », dit Yves Leyss. La Suisse est le 23^e propriétaire de bateaux, les cinq premiers étant la Grèce, le Japon, la Chine, l'Allemagne et la Corée.

Cependant, les avis divergent quant à une reprise du cycle du shipping, suite à son retournement abrupt en 2009 après un boom sans précédent de construction de navires. « Entre janvier 2013 et janvier 2014, la flotte mondiale n'a augmenté que de 4%, ce qui représente la plus faible croissance des dix dernières années », indique Jan Hoffmann, responsable de la section transports à la Cnuced.

« Le carnet de commandes pour l'ensemble des navires a décliné depuis 2009 et jusqu'au début de 2013; certes, il recommence, depuis, à augmenter, mais la reprise est encore molle. » Est-ce vraiment du bon [investissement](#) ?, s'interroge Stéphane Graber. « Cela ne tient pas tout à fait compte de la situation économique mondiale. Certes, on assiste à un retour de l'investissement dans le secteur, mais au niveau des opérations elles-mêmes, l'activité reste faible », met-il en garde.

Miroir de l'économie mondiale, le marché du recrutement dans le shipping à Genève est « stable », constate Franca Tufo, headhunter chez TBS Human Resources and Services. « Il correspond à un secteur arrivé à maturité après une très forte période de croissance ces dernières années. » Elle estime que ce secteur emploie un tiers de Suisses, un tiers d'Européens, le solde venant du reste du monde.

Reste que Genève abrite dans le secteur du shipping des milliers de personnes formées et hautement qualifiées; une masse critique, semblable à l'industrie horlogère. En termes de formation dans le shipping, il faut aller à Nantes ou à Londres pour trouver une école spécialisée dans le commerce maritime proprement dit, mais GTSA offre un master en trading déjà réputé, et un certificat d'opérateur très recherché, rappelle Franca Tufo. Sans compter que la HEG Genève offre un bachelor avec une option International Commodity Trading.

L'autre activité dans laquelle Niton Capital est actif est le recyclage de navires. Un business lucratif. Dès 2011, Yves Leyss et Alain Savary ont noté que, suite à l'excès

d'offre et à l'évolution de la technologie des bateaux, nombre d'armateurs devaient se débarrasser de leurs navires les plus anciens. Dès lors, ils acquièrent des navires usagés, «à leur poids ferraille», dans le but de les recycler. Le taux de récupération de matériaux est de 99%.

Une multitude de métiers

Le secteur maritime à Genève, ce sont aussi les courtiers actifs dans l'affrètement et dans l'achat-vente de navires. Ce sont des fournisseurs de services pour la marine marchande. Sorte de courtiers immobiliers transposés dans le maritime, ils se chargent des aspects logistiques pour les négociants et leur trouvent des affrètements de navires. Des groupes de stature mondiale, comme le suisse Riverlake, le français BRS et le lausannois Ifchor sont présents à Genève.

Les armateurs les utilisent pour acheter, vendre ou affréter un navire. Ce sont des facilitateurs. «Notre activité principale consiste à affréter des pétroliers», explique le CEO, Marc Lecoanet. Une société pétrolière X veut par exemple effectuer un transport d'un point A à un point B. Elle fait appel à Riverlake, dont le rôle sera de contacter une série d'armateurs dans le monde et d'obtenir des propositions pour le détenteur de la cargaison.

Il y a les affrètements spot, immédiats, et les affrètements moyen et long terme, qui consistent, pour ceux qui ont beaucoup de volume à transporter, à louer un bateau à l'année, par exemple, et à prendre la responsabilité commerciale du navire. Riverlake est aussi active dans la gestion de constructions de terminaux, en mer ou à terre, ainsi que dans les constructions de jetées pour le compte de clients. L'entreprise fait aussi de la gestion opérationnelle de navires en Allemagne, où elle a 25 navires sous gestion.

S'exprimant sur le retour des acheteurs sur le marché des navires, Marc Lecoanet se place, quant à lui, dans le camp des prudents: «Le shipping vient de vivre sa crise des subprimes. Mais on assiste à un regain d'optimisme chez les acheteurs, qu'on a de la peine à justifier.» On trouve aussi à Genève des courtiers d'assurance maritime et des avocats spécialisés en trading et shipping. Ils assurent d'abord la cargaison, et un certain nombre assure les bateaux. Ces sociétés, qui ont des antennes à Genève, sont principalement de France et de Belgique.

La gestion technique des navires occupe également du monde, domaine où est actif l'armateur ABC Maritime à Nyon, qui gère une flotte de 27 navires. A ces acteurs s'ajoute la Cnuced, l'organe de l'ONU chargé du commerce international, dont le rôle est très important pour améliorer la fluidité du trafic portuaire. Enfin, ce secteur est renforcé par la présence à Genève de sociétés de certification comme SGS (active dans le négoce plus que dans le shipping), mais aussi Bureau Veritas et Lloyd's.

«Une des forces de la place, résume Stéphane Graber, c'est de regrouper tous les acteurs qui participent à cette chaîne logistique. Or le fait d'avoir une partie aussi

importante que le shipping qui est souvent déplacé à l'étranger tend à affaiblir le secteur. Le monde s'est beaucoup globalisé, la compétition s'est renforcée.» A Genève de rectifier le tir.

BILAN VOUS RECOMMANDE



■ FISCALITÉ DES ENTREPRISES

Genève va rester un paradis des matières premières

(/economie/geneve-va-rester-un-paradis-des-matieres-premieres)

THÈMES

[COMMERCE MARITIME \(/TAG/COMMERCE-MARITIME\)](#) / [SHIPPING \(/TAG/SHIPPING\)](#) / [CANTON DE GENÈVE \(/TAG/CANTON-DE-GENEVE\)](#)

LES DERNIERS ARTICLES "ÉCONOMIE"



Vers une "Europe self-service" après l'accord de Cameron

■ **Brexit** En négociant un "statut spécial" pour le Royaume-Uni, David Cameron a fait triompher la "spécificité" britannique, au risque d'ouvrir la voie à une "Europe self-service".

(/economie/vers-une-europe-self-service-apres-laccord-de-cameron)



La Grèce va adopter un programme parallèle de mesures

■ **Crise grecque** Le Parlement grec doit voter samedi dans la soirée un

programme de mesures sociales visant à amortir l'austérité, notamment une couverture santé pour les Grecs privés de sécurité sociale.

(/economie/grece-va-adopter-un-programme-parallele-de-mesures)



"Brexit": David Cameron part convaincre les Britanniques

■ **Brexit** David Cameron, fort de l'accord obtenu à Bruxelles sur les réformes qu'il réclamait, repart à Londres dans l'espoir de convaincre les Britanniques de rester dans l'Union.

(/economie/brexit-david-cameron-part-convaincre-britanniques)



L'Autriche met en oeuvre ses quotas de migrants et fâche la Grèce

■ **Migrations** L'Autriche a inauguré un strict quota journalier de demandeurs

d'asile admis sur son territoire, malgré les critiques de l'UE et la Grèce qui s'insurge contre le risque d'engorgement chez elle.

(/economie/lautriche-met-oeuvre-quotas-de-migrants-fache-grece)

La Chine veut restreindre encore plus les contenus étrangers

sur le web

■ **Censure** La Chine va interdire aux entreprises étrangères toute "publication en ligne", selon des règlements officiels diffusés cette semaine

(/economie/chine-veut-restreindre-plus-contenus-etrangeurs-web)



ABONNEZ-VOUS À BILAN



L'intégralité de Bilan,
magazine et numérique
+ Hors séries Luxe

[Abonnez-vous](#)

ABONNEZ VOUS À LA NEWSLETTER
LE MEILLEUR DE BILAN EN UN CLIC

CERCLE DES LECTEURS

[Rejoignez notre communauté](#)



[ECONOMIE](#)

[FINANCE](#)

[ENTREPRISES](#)

[TECHNO](#)

[LUXE](#)

[IMMOBILIER](#)

[OPINIONS](#)

[300 PLUS RICHES](#)

[TV BILAN](#)

[LE MATIN](#)

[LE MATIN DIMANCHE](#)

[24HEURES](#)

[TRIBUNE DE GENÈVE](#)

[FEMINA](#)

[CONDITIONS GÉNÉRALES](#)

[CONTACT](#)

[PUBLICITÉ](#)

