

Un portique de nouvelle génération arrive au Grand Port Maritime de la Guadeloupe !

Publié le 25/01/2019

D'ici quelques jours, un nouveau portique arrivera au Port de Jarry / Baie-Mahault. L'acquisition de ce nouvel outillage par Guadeloupe Port Caraïbes participe au renforcement de la compétitivité de son offre de service.



Chargement du portique au Port de Bilbao

Les portiques P1 et P2, qui étaient en service sur le Terminal de Jarry depuis 1980, ont été démantelés en 2014 en raison de leur vétusté. L'arrivée de ce portique de nouvelle génération fait écho aux ambitions du **projet stratégique 2019-2023**, qui vise à positionner le GPMG en tant que **hub régional sur les lignes Europe – Amérique du Sud passant par l'arc antillais**. L'atteinte de cet objectif passe notamment par la capacité du port à accueillir de plus gros navires, et à traiter les volumes transbordés à coûts compétitifs.

Construit par PACECO Espagne & KALMAR, le portique de **1280 tonnes** a quitté le Port de Bilbao la semaine dernière à bord du navire « Happy Star ». Son arrivée en Guadeloupe est prévue pour la fin du mois de janvier. Il sera ensuite mis en service sur **les quais 12, 13 et 14 du terminal à conteneurs de Jarry / Baie-Mahault**.



Départ du portique à bord du navire « Happy Star »

Des initiatives écologiques sur la zone portuaire de Jarry

Vendredi 18 janvier 2019



Une convention de partenariat a été signée jeudi matin à Pointe-à-Pitre entre le Grand port maritime de la Guadeloupe et l'association Synergîle. (Photo : Roberto Birhus)

Le Grand Port Maritime de la Guadeloupe et Synergîle ont signé une convention pour l'animation des initiatives d'écologie industrielle et territoriale.

La démarche est dans les tuyaux depuis 2016. Maintenant, l'heure est à la concrétisation. Via son conseil de développement, le Grand Port Maritime de la Guadeloupe (GPMG) a identifié, depuis deux ans, les opportunités d'initiatives écologie industrielle et territoriale (EIT) réalisables à court et à moyen-terme avec les entreprises situées sur l'espace portuaire de Jarry /Baie-Mahault. Objectif : réduire l'impact négatif sur l'environnement via des synergies inter-entreprises.

« Quatre thématiques ont été retenues, souligne Katie Lanneau, présidente du conseil de développement. La réduction de la consommation en eau, la mobilité, le traitement des déchets et la biodiversité. »

La mutualisation de ramassage de déchets ou de moyens existants comme des entrepôts peuvent en être des exemples concrets.

Afin de stimuler leur mise en œuvre opérationnelle, le GPMG vient de signer une convention de partenariat avec Synergîle. Cette association, créée en 2007 pour déployer et promouvoir l'innovation en Guadeloupe, met en place une nouvelle mission au sein de sa structure. Son but : coordonner et animer sur l'ensemble du territoire les EIT des acteurs économiques. La participation du GPMG se traduit par un financement de 45 000 euros sur trois ans, la mise à disposition de ressources humaines et par l'intégration en tant que membre au comité de pilotage de la mission EIT Synergîle. Selon Yves Salaün, président du directoire du GPMG, la concrétisation de certains projets sont attendus courant 2019 « même si certaines entreprises n'ont évidemment pas attendues le port pour miser sur l'énergie circulaire ». L'action va d'abord se concentrer sur la zone de Jarry puis s'étendre au niveau du périmètre de Cap Excellence, de la Zac de Dothémare, aux Abymes, ainsi que la zone industrielle de Jaula au Lamentin. « On compte une soixantaine d'entreprises adhérentes, poursuit Yves Salaün. Celles-ci ne viennent pas chercher un label, mais de la rentabilité tout en ayant un impact bénéfique sur l'environnement ».

« Une petite entreprise qui considère la gestion de ses déchets comme un fardeau, peut être intéressée par un camion co-financé par une dizaine de sociétés pour une collecte mutualiste », explique Andrès Mézière, président de Synergîle.

Piriou livre un remorqueur en Guadeloupe



© DR

Le Pointe Tali, un remorqueur de 30 mètres vient de rejoindre la Guadeloupe et la flotte du port de Pointe-à-Pitre.

Il a été construit par Piriou Vietnam, basé à Hô Chi Minh-Ville. Le *Pointe Tali*, qui remplace le *Pointe Jarry*, âgé de 50 ans, devrait être opérationnel dès la semaine prochaine.

Il permet des opérations de remorquage et d'assistance portuaires de type « push-pull » (pousser ou tirer) ainsi que des opérations de remorquage hauturier.

CMA CGM a pris livraison du "CMA CGM Fort-de-France"

Le groupe CMA CGM vient de prendre livraison du "CMA CGM Fort-de-France". Ce porte-conteneurs est le premier d'une série de quatre navires dédiés à la desserte des Antilles françaises.



© CMA CGM

Le "CMA CGM Fort-de-France", premier navire d'une flotte renouvelée dédiée aux Antilles françaises, affiche une capacité de 3.500 EVP et d'une longueur de 219 mètres. Il est également doté de 850 prises pour brancher des conteneurs frigorifiques permettant le transport des produits périssables tels que la banane.

Trois autres "Forts" à suivre pour les Antilles

Après la réception du "CMA CGM Fort-de-France", le groupe devrait prendre livraison au printemps prochain et au courant de l'été 2019 de trois autres navires aux caractéristiques identiques. Ces unités porteront les noms de "CMA CGM Fort Royal", "CMA CGM Fort Saint-Charles" et "CMA CGM Fort Fleur d'Épée". Une flotte en propriété qui battra pavillon français et sera déployée en remplacement des "Forts" actuels sur la ligne North Europe French West Indies (Antilles françaises). La direction du groupe précise que ce service relie l'Europe du Nord et la France métropolitaine à la Guadeloupe et à la Martinique, "réalisant la traversée de l'océan Atlantique en moins de dix jours".

Avec la modernisation de cette flotte, l'armateur français dit confirmer ainsi "son investissement pour le développement économique des Antilles françaises". La compagnie a par ailleurs renouvelé en novembre dernier son contrat avec l'UGPBAN (Union des groupements de producteurs de bananes de Guadeloupe et Martinique) jusqu'en 2026. Elle devrait transporter ainsi chaque année 270.000 tonnes de bananes antillaises jusqu'à Dunkerque, leur port d'arrivée en métropole.

Vincent Calabrèse

Mercredi 16 Janvier 2019

Annick Girardin prête à réformer l'octroi de mer

François-Xavier GUILLERM, à Paris Mardi 29 janvier 2019



La ministre des Outre-mer, Annick Girardin a évoqué une éventuelle remise en cause de l'octroi de mer en 2019, lors de la présentation des vœux de Jean-Pierre Philibert, le président de la FEDOM. - Nathalie Dinane

La ministre des Outre-mer, Annick Girardin a évoqué une éventuelle remise en cause de l'octroi de mer en 2019, lors de la présentation des vœux de Jean-Pierre Philibert, le président de la Fedom.

Lors des vœux du président de la Fedom (la Fédération des entreprises d'Outre-mer), lundi, au Sénat, Jean-Pierre Philibert a rappelé combien l'année 2018 avait été marquée par la fin de la TVA non perçue récupérable tout en soulignant qu'une « partie de son équivalent budgétaire échapperait aux entreprises », la prolongation de la défiscalisation jusqu'en 2025 et son extension à la réhabilitation du logement social ancien. Mais le patron de la Fedom a surtout insisté sur « l'épineux dossier de la révision des aides économiques » qui a abouti, dans la loi de finances 2019, à « des solutions en-deçà des attentes des milieux économiques, même si la promesse du ministère d'y revenir en cas de nécessité si les effets s'avéraient négatifs pour les entreprises d'Outre-mer avait été formulée. Dans sa réponse, la ministre Annick Girardin a effectivement évoqué une évaluation de la réforme « au cas par cas », « pour ne pas handicaper les entreprises en difficulté ». Elle a ainsi confirmé avoir confié dans cet esprit à la direction de la Sécurité sociale une mission qui pourrait conduire à prolonger un moratoire des charges sociales de six mois, selon les résultats de cette mission... Mais Annick Girardin a réaffirmé que le crédit d'impôt sur la compétitivité et l'emploi (CICE) n'avait eu aucun effet sur l'emploi quoiqu'il ait coûté à l'État 1,9 milliard.

Annick Girardin est aussi revenue sur « ceux qui avaient choisi d'endosser un gilet jaune » puisqu'elle avait eu le privilège d'être visitée par quelques-uns d'entre eux dont Étienne Chouard, samedi, rue Oudinot. Elle entendait par là évoquer d'abord le pouvoir d'achat.

Annick Girardin prête à réformer l'octroi de mer

« Un impératif de transparence »

Rappelant la mission qu'elle a confiée à l'Autorité de la Concurrence sur les biens d'importation de première nécessité, elle a parlé d'un « impératif de transparence, de justice sociale, de justice fiscale » jusqu'à évoquer une éventuelle remise en cause de l'octroi de mer en 2019, avec « une ligne rouge : la protection de la production locale ». À ce chantier qu'elle a donc accepté d'ouvrir, elle a ajouté celui des délais de paiement des collectivités locales qui peuvent mettre plus de six mois à payer une prestation. Annick Girardin a encore rappelé l'ouverture de la conférence logement Outre-mer, jeudi, pour durer jusqu'au mois de juin. Enfin, elle a évoqué le grand débat national Outre-mer avec la réception de 200 maires d'Outre-mer vendredi à l'Élysée. « Nous allons compléter le travail des assises avec le grand débat », a-t-elle conclu.

L'Europe impose l'Espagne et l'Italie

Dans deux décisions distinctes, la Commission européenne demande à l'Italie et à l'Espagne d'aligner les régimes d'imposition des ports sur les règles en matière d'aides d'État. Les Pays-Bas, la Belgique et la France ont connu auparavant le même sort...



Les ports sont des infrastructures essentielles pour la croissance économique et le développement régional. C'est la raison pour laquelle les règles de l'UE en matière d'aides d'État laissent une grande marge de manœuvre aux États membres pour les soutenir et y investir. Dans le même temps, pour garantir une concurrence équitable dans toute l'UE, les ports tirant un bénéfice d'activités économiques devraient être imposés de la même manière que les autres entreprises, ni plus ni moins ». Ainsi se justifiait Margrethe Vestager, commissaire chargée de la politique de concurrence, dans un communiqué en date du 8 janvier annonçant que l'Italie et l'Espagne devaient mettre fin aux exonérations de l'impôt sur les sociétés (IS) dont bénéficient leurs ports.

L'UE estime que les régimes fiscaux existants leur confèrent un avantage sélectif susceptible de constituer une violation des règles de l'UE en matière d'aides d'État. Pour rappel, en Italie, les ports bénéficient d'une exonération totale de l'IS. En Espagne, les ports sont exonérés de l'IS sur leurs principales sources de revenus, notamment les redevances portuaires ou les revenus tirés des contrats de location ou de concession. Au Pays basque, les ports sont exonérés de l'IS sur l'intégralité de leurs revenus.

Depuis que la France a été assignée à imposer fiscalement ses ports, le sujet a été largement débattu et a vite glissé sur les relations financières entre l'État et les ports. La fiscalité portuaire a d'ailleurs été encore largement évoquée à l'occasion d'un débat sur la compétitivité des ports organisé au Sénat par la Commission de l'aménagement du territoire et du développement durable en fin d'année. « La question du modèle économique est fondamentale et elle comprend des dispositions fiscales », expliquait alors Hervé Martel en tant que représentant des ports de France. « Nos ports sont en droit européen des entreprises fiscalisées au même titre que les autres mais ils sont aussi des outils au service de l'État pour exercer des missions régaliennes, de police, de dragage, de sécurité, d'environnement, qui chez les concurrents sont pris en charge totalement ou partiellement par des pouvoirs publics ou par les autorités locales ou centrales. Le fait d'être imposé à l'IS voire à la taxe foncière dans des conditions à définir met à mal le modèle économique de nos ports ». Aux inquiétudes françaises, le gouvernement y a en partie répondu à l'occasion d'un CIMER à Dunkerque en novembre, au cours duquel Édouard Philippe avait promis une liste des biens immobiliers non productifs de revenus exonérés de taxe foncière et un amendement au PLF 2019 pour élargir l'exonération aux biens créés ou acquis par les GPM après 2008. En outre, le premier Ministre s'était engagé à compenser intégralement les taxes de dragage et à couvrir les charges régaliennes jusqu'à 75 %.

La suppression des avantages fiscaux injustifiés ne signifie pas que les ports ne peuvent plus recevoir de soutien de l'État, rappelle l'UE dans son communiqué. « Les États membres peuvent désormais investir jusqu'à 150 M€ dans des ports maritimes et jusqu'à 50 M€ dans des ports intérieurs. Le règlement permet aux pouvoirs publics, par exemple, de prendre en charge les coûts de dragage des ports et des voies navigables d'accès. De plus, les règles de l'UE permettent aux États membres d'indemniser les ports pour le coût des tâches de service public qu'ils assurent ». A.D.

Le goût de la banane

Le goût de la banane CMA CGM vient de recevoir Le CMA CGM Fort de France, premier d'une série de quatre dédiés à la desserte des Antilles françaises. D'une capacité de 3 500 EVP et d'une longueur de 219 m, il bénéficie de 850 conteneurs reefers. D'ici l'été 2019, l'armateur français devrait recevoir les trois autres le CMA CGM Fort Royal, le CMA CGM Fort Saint-Charles et le CMA CGM Fort Fleur d'Épée. La nouvelle flotte battant pavillon français sera déployée sur la ligne North Europe French West Indies, reliant l'Europe du Nord et la Guadeloupe et Martinique, en moins de 10 jours, indique la société. Le groupe marseillais, qui a renouvelé jusqu'en 2026 en novembre dernier son contrat de transport avec l'UGPBAN (Union des groupements de producteurs de bananes de Guadeloupe et Martinique) devrait ainsi transporter chaque année 270 000 t de bananes antillaises jusqu'à Dunkerque, port d'arrivée dans l'Hexagone.

