

Croisières : quand le Sud a le vent en

Pour la première fois cette saison, les Saintes accueilleront plus de bateaux de croisière que le port de Pointe-à-Pitre. Ce sont environ 332 000 croisiéristes qui sont attendus jusqu'au mois de mai. Dans l'île sœur, on table sur plus de 480 000 croisiéristes. Éclairage de Jacques Bajal, le responsable du pôle Croisière et nautisme au Comité martiniquais de tourisme (CMT).

Quel est le profil de l'escale de la Martinique ?

L'île offre plusieurs lieux d'escales. Au niveau des infrastructures portuaires, à Fort-de-France, il y a deux espaces consacrés à la croisière, l'un situé dans le secteur centre du port avec le quai des annexes qui accueille des bateaux de 180 mètres, le quai des Tourelles qui fait, en linéaire, 325 mètres et pour lequel le Grand port a un projet d'allongement qui va lui permettre d'accueillir des bateaux encore plus longs en

toute sécurité. Accessoirement, il y a le grand quai, celui des grands cargos, plutôt à usage militaire, qui est de moins en moins utilisé. Aussi, très rarement, on reçoit des paquebots à l'hydrobase, un quai de 400 mètres de long. Puis il y a une infrastructure plus récente qui date de 1992, la pointe Simon, qui offre l'avantage aux compagnies de croisières d'accoster dans le centre-ville. En 2013, elle a subi un renforcement qui permet d'accueillir des navires de plus de 400 mètres, ainsi le *Harmony of the seas* de 362



mètres peut être accueilli sans aucune difficulté. S'il est important pour les compagnies de croisières de savoir qu'elles peuvent accoster sans difficultés, cependant ce n'est pas suffisant pour créer une attractivité.

Quels sont les autres atouts ?

Nous avons aussi quatre mouillages, des endroits où les bateaux peuvent jeter l'ancre – ce qui n'est pas très écologique. D'ailleurs, le Grand port a l'ambition de créer des coffres pour équiper les mouillages, afin que les bateaux jettent l'ancre en toute

sécurité, sans abîmer les fonds marins. Celui qui reçoit le plus de petits paquebots de luxe ou les "luxury boutique ships" est la Grande-Anse aux Anses d'Arlet. Le Marin accueille des petites unités, il y a aussi l'Anse Mitan aux Trois-Îlets. Sans oublier le mouillage à Saint-Pierre, de plus en plus fréquenté et très apprécié, notamment par le *Club Med 2*.

La Martinique, à l'image de la Guadeloupe, se distingue des autres destinations de la Caraïbe par cette touche française. Il y a aussi un patrimoine historique et culturel bien mis en avant. Un effort

En Guadeloupe, un nombre de croisiéristes en légère hausse

On ne peut pas s'arrêter à un nombre d'escales pour estimer à l'avance si une saison de croisières sera bonne ou non. En Guadeloupe, elle démarre samedi 3 novembre pour s'achever le 8 mai. Le Comité de tourisme des Îles de Guadeloupe (CTIG) prévoit 203 escales contre 227 pour la précédente. Cependant, nous n'attendons pas moins de croisiéristes, au contraire 332 000 contre 322 000, soit un léger mieux. Pourquoi ? Notamment parce qu'explique Olivier Michel, directeur du pôle Croisières et Nautisme du CTIG, certains des navires qui accosteront auront une plus grande capacité, et le taux de remplissage est plus important : "Par exemple à ce jour, – 23 octobre, NDLR– MSC a vendu toutes ses croisières pour la saison".



Jacques Bajal, chef du pôle Croisière, plaisance et activités nautiques, au Comité martiniquais de tourisme.

Dupe



Le 2 novembre, à Fort-de-France, l'une des sept escales inaugurales de la saison, celle du MSC Meraviglia. "C'est peut-être le plus gros navire jamais enregistré en Martinique en termes de capacité : 5700 passagers ! Il date de 2017 et ne vient qu'une fois chez nous, en provenance de Miami", explique Jacques Bajal, le monsieur Croisière du CMT.

tout particulier a été fait par les agences réceptives pour offrir de nouveaux produits en termes de gastronomie, de nautisme, de folklore et à destination de publics particuliers comme les handicapés. Aussi, il y a cet avantage d'accueil en cœur de ville, avec des possibilités d'excursions : le Fort Saint-Louis, la cathédrale, la bibliothèque Schœlcher, etc. Puis aussi, la Martinique est la seule à avoir une AOC (Appellation d'origine contrôlée, NDLR), nos distilleries sont autant d'atouts, comme le jardin de Balata, le jardin d'Émeraude et au Carbet ou le zoo de Martinique.

Comment s'annonce la saison 2019/2020 ?

Le premier bateau est arrivé le 16 octobre, il s'agissait du MS Insigna, un navire de luxe. Nous aurons 199 escales, en légère augmentation par rapport à la saison précédente de 181 escales. La compagnie qui viendra la plus souvent est Costa, suivie par MSC qui, depuis la saison 2012/2013, embarque et débarque entre 1500 et 1800 Martiniquais par semaine, contre 600 pour Costa. Nous avons aussi la compagnie américaine Holland America line avec 19 escales, l'Allemande Aida avec 10 escales comme la Princess cruise. Carnival Cruise line revient petit à petit avec trois escales, le même nombre que la compagnie Disney.

En combinant les passagers dits en transit, c'est-à-dire qui ont embarqué dans un autre port de la Caraïbe, et ceux dits tête de ligne, c'est-à-dire qui embarquent et qui débarquent – environ 300 000 – nous aurons 486 429 passagers. La saison "s'achève" le 22 avril avec le Pacific Princess, mais le 1^{er} juillet, nous aurons le Disney Fantasy.



Un certain nombre d'actions ont été initiées par le CMT avec l'association des commerçants du centre-ville de Fort-de-France, la Chambre de commerce et d'industrie et la ville pour dynamiser l'accueil des croisiéristes.

Emmanuel Duval, maire de Terre-de-Bas

Cette année 90 escales, et 120 peut-être l'an prochain... Les Saintes s'affirment comme une destination croisière à part entière. Le modèle du mastodonte des mers a peut-être un peu vécu et notre archipel, dont la capacité à accueillir des croisiéristes n'est pas sans limites, voit d'autres horizons s'ouvrir avec davantage de navires plus petits et à forte valeur ajoutée. "C'est une tendance forte que nous avons anticipée depuis des années au comité, ce qui nous a permis de diversifier notre offre. C'est une tendance de fond sur le long terme", réagit Olivier Michel du CTIG. Emmanuel Duval, maire de Terre-de-Bas, entend bien profiter de l'aubaine : "C'est une très bonne nouvelle pour notre commune, même si l'on sait que les communications ne passent pas véritablement avec les paquebots, parce que nous ne sommes pas en première ligne. Et quand on parle des Saintes, on parle de Terre-de-Haut, mais je suis là pour casser cet adage et dire qu'à Terre-de-Bas, nous avons beaucoup de choses à montrer et à voir, notamment nos sentiers de randonnée pédestre – plus de 15 km, rendez-vous compte ! – le fort de l'anse Dumurier, la poterie..." Le maire veut mettre en place des navettes pour que les croisiéristes passent au moins une matinée à Terre-de-Bas.

La Martinique et la Guadeloupe partagent le même problème : des croisiéristes satisfaits de leur visite, mais peu envisageant de revenir, comme le démontre l'étude de la Florida-Caribbean Cruise association, menée sur 2017/2018...

La problématique des îles françaises est surtout de faire en sorte qu'il y ait une rentabilité pour les compagnies de croisières qui ne font pas preuve de philanthropie en venant chez nous. Elles viennent parce qu'elles espèrent avoir un compte d'escales excédentaire. Les Antilles sont moins productives en termes d'excursions organisées, la vente à bord est plus intéressante et importante sur des îles comme Sainte-Lucie, la Barbade, etc. Pourquoi ? Tout d'abord parce que l'euro est encore supérieur au dollar, ce qui accroît la cherté de nos produits, le coût du travail est plus élevé chez nous donc la marge est plus intéressante dans les îles voisines. Par conséquent,

cela nécessite encore plus d'efforts de la part des réceptifs en termes d'innovation et de la part des grands ports, qui doivent proposer des tarifs toujours plus compétitifs, de façon à ce que le compte d'escale des compagnies de croisières soit le plus excédentaire possible. Une prise de conscience de tous les acteurs, à commencer par la présidente du CMT : Karine Mousseau et le conseil d'administration s'opère quant au défi que représente la croisière. Elle est une vitrine pour notre destination. Nous n'avons pas une deuxième chance de faire une première bonne impression. C'est un exercice extrêmement délicat puisqu'il faut, en seulement quelques heures, leur en mettre plein la vue, leur faire vivre des expériences pour qu'ils aient envie de revenir et devenir nos ambassadeurs dans leurs pays respectifs.

● Propos recueillis par
Laurence
Baptiste-Salomon

GRAND PORT MARITIME DE LA GUADELOUPE



La double ambition du transbordement et croisières

Le Grand port maritime de La Guadeloupe aménage quais et accès pour accueillir davantage de paquebots en tête de ligne. Il compte parmi les hubs de transbordement de la Caraïbe, au côté de moult concurrents, mais avec des failles à exploiter.

Dragage du port, balisage du chenal d'accès, aménagement des quais... Les travaux réalisés sur le port de Jarry lors du précédent projet stratégique ont permis de poser l'ambition de La Guadeloupe et déjà permis de développer son activité comme hub de transbordement. L'ambition d'être un port qui compte dans la région est intacte et trouve un nouveau ressort dans le nouveau projet stratégique. Pour « être une référence à l'échelle internationale », Guadeloupe Port-Caraïbes compte améliorer la compétitivité de son offre de services, accompagner la transition environnementale grâce à des solutions inspirées de la nature. Et en s'appuyant sur la croisière et le nautisme, elle vise les 200 M€ de retombées pour l'économie du tourisme dans l'archipel d'ici 2023.

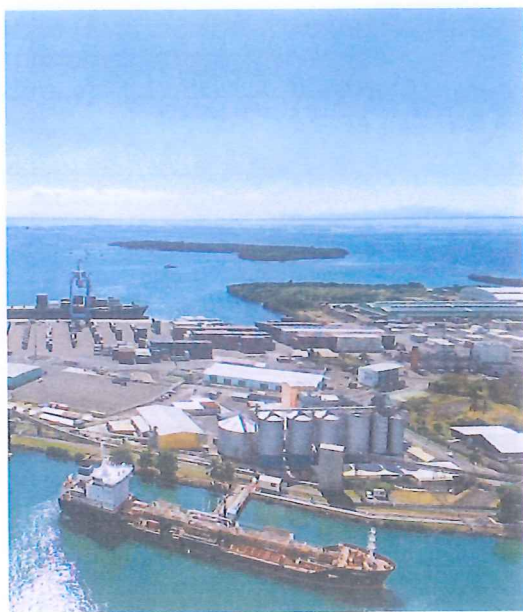
Un diagnostic de ses forces et ses faiblesses, réalisé à la demande de la direction portuaire l'a confortée dans certains de ses points forts, à commencer par la position stratégique que l'infrastructure occupe sur les liaisons Amériques, Europe et Asie – un flux de marchandises captifs – ainsi que le fort potentiel dont elle dispose pour développer le tourisme et le nautisme. Au rang de ses faiblesses, qu'elle n'ignorait sans doute pas, figure toujours le déséquilibre de ses trafics au profit des importations. L'étude a mis par ailleurs en valeur la fragilité des trafics de

transbordement ainsi que les contraintes spatiales fortes qui génèrent des conflits d'usage de son foncier alors que certaines infrastructures, pour la croisière notamment, parviennent à saturation.

À l'écart du corridor Panama-États-Unis

L'heure est donc à renforcer les premières et à corriger les secondes. Le GPM entend augmenter les capacités de traitement des porte-conteneurs, développer l'activité roulier, faire émerger de nouvelles filières économiques liées notamment à l'énergie, la biomasse, le stockage des déchets... et consolider l'activité croisière (cf. ci-contre). A cet égard, l'accueil d'un quatrième paquebot en tête de ligne, l'augmentation du nombre d'escales sur l'ensemble des sites portuaires et la structuration de l'offre touristique font partie de son programme. Enfin, de nombreux aménagements préparatoires sont programmés à Karukera Bay. Ils porteront sur l'interface ville-port et les quais 7 et 8. Quant à la filière nautique, une nouvelle zone de construction et de réparation navale va voir le jour.

Pour le transbordement, les ambitions de La Guadeloupe se heurtent à quelques réalités géographiques. L'île est éloignée du corridor entre Panama et États-Unis et, de ce fait, ne peut pas vraiment profiter de la manne attendue après l'aménagement



de la troisième écluse du canal de Panama. De plus, les navires déployés sur les lignes Asie-côte Est des États-Unis affichent des jauges de 10 000 EVP et plus, disqualifiant les ports antillais aux capacités d'accueil limitées.

En revanche, Pointe-à-Pitre vise le transbordement pour les petites îles des Antilles. Il estime ce marché entre 500 000 et 600 000 EVP. Il cible aussi le trafic de transbordement de denrées périssables

en provenance de l'Amérique du sud et à destination de l'Amérique du Nord et de l'Europe. La Guadeloupe capte déjà les trafics des Guyanes et du Surinam à destination de l'Europe, ce qui place son port en bonne position pour un projet de massification de ces trafics.

Sur ce plan, il devra compter avec Port-d'Espagne (Trinité-et-Tobago), qui occupe le marché mais pâtit d'une réputation alimentée par de fréquents mouvements sociaux et une médiocre productivité. Il faudra aussi composer avec Fort-de-France, également capable d'assurer le transbordement des conteneurs. Et le département d'Outre-mer n'est pas non plus le seul à avoir de telles ambitions. Antigua a également un projet de hub de transbordement, qui a bénéficié en outre d'investissements chinois portant sur 90 M€. Et par ailleurs, le Costa Rica connaît une accélération de la conteneurisation de ses fruits et légumes qui pourrait amener à une redistribution des cartes du transbordement dans les Antilles.

Le souhait de La Guadeloupe d'occuper le terrain du transbordement reste subordonné au bon vouloir des principaux armements, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, Hamburg Süd. « *L'opportunité du transbordement est soumise à plusieurs incertitudes, principalement liées à la stratégie de ces armateurs* », explique l'autorité portuaire.

□ M-G.S

L'archipel ne capte que 2% des 12 millions de croisiéristes des Caraïbes

La Guadeloupe tire profit de l'extraordinaire croissance du secteur de la croisière. Son trafic est passé, entre 2012 et 2019, de 160 000 à 420 000 passagers, certes grâce à 60 escales supplémentaires déportées en raison des ouragans Irma et Maria. Mais les flux attendus cette année sont à l'avenant. Pour accompagner la progression de cette activité, qui lui offre des croissances à deux chiffres depuis quelques années, Pointe-à-Pitre, baignée dans les eaux turquoise, a investi dans ses espaces d'accueil pour les adapter aux standards internationaux et a aménagé l'interface ville-port. Ses marges de progression restent élevées. Alors que la Caraïbe est la première destination mondiale des compagnies de croisière avec plus de 35% de l'activité à l'échelle planétaire, l'archipel ne capte que 2% des 12 millions de croisiéristes faisant escales dans les Caraïbes. Mais 50% des croisiéristes français.

Pointe-à-Pitre a cet énorme avantage d'être tête de ligne pour les deux tiers des croisiéristes (essentiellement des métropolitains). Cependant,

les croisières de simple escale, ayant donc la tête de ligne ailleurs et des passagers pas nécessairement français, progressent plus rapidement.

« *Les bonnes performances s'expliquent par la densification de l'offre par les compagnies, à la fois par la hausse du nombre d'escales, l'augmentation de la taille des paquebots, l'élargissement de la saisonnalité et l'arrivée de nouvelles compagnies de transit* », souligne le port. La majorité des compagnies est européenne, dont les deux « grands faiseurs du marché », MSC et Costa, qui y ont leur base. Depuis deux ans, des compagnies américaines, telles Holland America Line, Princess Cruises, West Wind, Seven Seas Cruises, pointent aussi leur nez pour des croisières premium ou de niche.

Si l'île française a du potentiel – elle reçoit moins de croisiéristes que ses voisines de La Barbade ou Sainte-Lucie – encore faut-il que les lignes aériennes depuis l'Europe aient la capacité d'acheminer le flot des passagers.

□ M-G.S

GRAND PORT MARITIME DE LA MARTINIQUE

Bâtir une offre durable pour la croisière

Galvanisé par le répondant à son offre croisière et au retour sur investissement largement profitable, le port de la Martinique redouble d'intérêt pour le segment. Mais il mise aussi sur la logistique portuaire qui, assortie d'un dispositif fiscal, devrait doper l'import-export.

Pour préparer son projet stratégique, le Grand Port maritime de la Martinique semble avoir opté pour l'intelligence collective ou l'open innovation.

Il a organisé des séminaires de réflexion avec ses clients, son personnel, les représentants de l'État et les collectivités locales afin d'esquisser ensemble les grandes orientations. Les objectifs sont multiples. Il va s'agir de faciliter les activités de transbordement et de transformation, de développer une offre diversifiée de services à haute valeur ajoutée aux passagers, de préserver l'environnement et d'initier la transition énergétique...

Enfin, le GPM compte aussi développer le dialogue social. Cela passe par la réduction des risques, l'amélioration de la santé et de la sécurité au travail du personnel, l'amélioration de la qualité des prestations. Le port s'y est engagé dès 2017 avec une double certification QSE (qualité, sécurité et environnement) et MASE (Manuel d'amélioration sécurité santé).

Dans son projet stratégique, Fort-de-France prévoit donc de « bâtir une offre durable pour la croisière », qui passera par une forte intégration du port dans la ville. En effet, le transport de passagers continue de progresser d'année en année. L'an dernier, le GPM a ainsi accueilli plus d'un million de passagers, dont 890 000 en transit. Quant aux croisières

pour lesquelles la Martinique est tête de ligne, elle ont enregistré une croissance de 15%, avec près de 120 000 touristes. Le transport inter-îles progresse lui aussi fortement. Le nombre de ses passagers a été de plus de 140 000, en hausse de 22%.

12 M€ investis

Une étude réalisée l'an dernier pour le GPM a montré que les investissements réalisés jusqu'alors ont porté leurs fruits en générant des retombées économiques pour l'économie de l'île. Les 12 M€ déjà investis afin d'améliorer les infrastructures d'accueil pour les croisiéristes ont ainsi obtenu une rentabilité de 40%, soit dix fois la norme requise pour les équipements publics.

Le terminal à conteneurs Pointe des Grives va lui aussi être modernisé afin d'assurer le développement des trafics et améliorer la logistique portuaire. Déjà un terre-plein de 3 ha avait été livré en 2016. Le GPM attaque maintenant les volets 2 et 3 de cette modernisation. Pour l'adapter à l'évolution des trafics, le quai va être allongé à 120 m. Un nouveau terre-plein de 2 ha sera aménagé et un quatrième portique viendra compléter les trois existants. L'ensemble de ce deuxième volet sera livré en 2021. Enfin, une zone logistique est prévue en arrière-port. Assortie d'un dispositif fiscal, elle permettra de mieux accompagner les entreprises dans l'import-export.



Les 12 M€ déjà investis afin d'améliorer les infrastructures d'accueil pour les croisiéristes ont obtenu une rentabilité de 40%

Le port va également aménager un pôle de réparation navale à proximité du bassin de radoub. L'implantation d'activités permettra de proposer aux armateurs des prestations globales et intégrées. Les premières études de marché ont été lancées par le cluster maritime de la Martinique, émanation du

Cluster maritime français (CMF) établi mi 2013. Elles ont permis d'identifier 9 entreprises qui occuperont le premier village de réparation situé sur le quai Ouest, avec la clé, une trentaine d'emplois créés.

□ M.G-S

La banane des Antilles, une liaison (encore) renforcée

La CMA-CGM a mis en service cette année quatre nouveaux navires sur la ligne qui relie l'Europe du nord aux Antilles françaises. Et envisage de créer un hub dans les petites Antilles.

Fin 2018, la CMA-CGM a renouvelé son contrat avec l'UGPBAN, l'Union des groupements de producteurs de bananes de Guadeloupe et de Martinique. Le contrat porte sur un volume de 270 000 t et a été reconduit jusqu'en 2026. Depuis, la compagnie maritime a aussi mis en service quatre nouveaux navires sous pavillon français sur la ligne Antilles-Dunkerque, le port français où sont débarquées les bananes. Le *CMA CGM Fort de France* a été le premier livré, dès janvier, et baptisé quelques semaines plus tard par Annick Girardin, ministre des Outre-mer. De 219 m de long pour 35,6 m de large, avec un tirant d'eau de 11 m, il est parfaitement adapté aux ports de Guadeloupe et Martinique. Il a depuis été suivi par ses sister-ships *CMA CGM Fort Royal*, *CMA CGM Fort Saint-Charles* et *CMA CGM Fort Fleur d'Épée*. Chacun de ces quatre porte-conteneurs peut transporter 3 300 EVP et dispose de 850 prises pour les conteneurs réfrigérés qui permettent le transport des bananes dans des conditions de conservation optimale.

12 M€ investis en Martinique

Cette flotte en propriété a été déployée en remplacement des *Fort*s actuels desservant la ligne North Europe French West Indies (Antilles françaises). Le service relie l'Europe du Nord et la France métropolitaine à la Guadeloupe et à la Martinique et réalise la traversée de l'océan Atlantique en moins de 10 jours. Au total, CMA-CGM opère dans les Antilles françaises sept services maritimes, connectant les îles



à l'Europe du Nord, la Méditerranée, la Caraïbe, l'Amérique centrale et l'Amérique du Sud. En modernisant sa flotte dédiée aux Antilles françaises, le groupe améliore encore sa desserte de ces territoires et aura investi plus de 12 M€ en Martinique au cours des dix dernières années, a rappelé Rodolphe Saadé, le PDG de la compagnie maritime, lors du baptême du *Fort Royal*. L'armement tricolore envisage désormais de créer un hub dans les petites Antilles. Il a dans ce sens conclu avec les grands ports maritimes de Guadeloupe et de Martinique de nouvelles autorisations d'occupation temporaires (AOT) d'une durée de 15 ans. Il compte ainsi renforcer la complémentarité entre les deux îles et développer le trafic de transbordement.

Pour la banane, CMA CGM a renouvelé sa flotte. Le *CMA CGM Fort de France* a été le premier livré et baptisé quelques semaines plus tard par Annick Girardin, ministre des Outre-mer.

Capitaliser sur l'essor du trafic régional

La Grande Guyane développe ses trafics avec les ports voisins du plateau des Guyanes et des Antilles. Et envisage l'aménagement de nouveaux terminaux, l'un à l'Ouest, à Saint-Laurent-du-Maroni, l'autre flottant, en eaux profondes, à une vingtaine de km de ses côtes.



Dans son nouveau projet stratégique, le Grand port maritime de Guyane prévoit « d'achever ce que nous avons commencé dans le précédent », souligne Philippe Lemoine, le président du directoire, renouvelé dans sa fonction en juillet 2018. Traduction : finaliser la modernisation de la manutention, poursuivre les travaux de réhabilitation des infrastructures, renforcer l'insertion régionale et accompagner les projets industriels. « Nous devons nous occuper des grues et du terre-plein pour qu'ils soient plus adaptés à la manutention et au stockage des conteneurs », complète l'ingénieur divisionnaire des travaux publics de l'État. Deux grues sont attendues d'ici 2021. D'une capacité de 51 t à 35 m, elles vont permettre d'augmenter les cadences et d'éviter la saturation des quais. Viendra ensuite l'extension du quai 1, prévue par le précédent projet stratégique et inscrite au Contrat de plan État-Région pour 15 M€. Mais il a été finalement décidé d'attendre l'achèvement de la modernisation de la manutention pour en évaluer les effets et mesurer alors la nécessité de

cette extension. Elle pourrait en effet être reportée à plus tard si le besoin n'en est plus si manifeste.

35 M€ pour le quai 3 et le ro-ro

En revanche, la priorité est désormais accordée au quai 3 et au poste roulier. Construits dans les années 1980, ils nécessitent quelques lourdes actions de reconstruction. Le quai, d'une longueur de 145 m, accueille des navires plus petits. Y sont réceptionnés hydrocarbures et gaz, clinker et gypse. Il comprend également une cale de cabotage et un terminal conteneurs. La réfection du quai 3 va se traduire par des investissements

Philippe Lemoine,
le président du directoire du Grand
Port maritime de Guyane :
« Nous devons terminer la
modernisation de la manutention. »





Deux grues sont attendues d'ici 2021. D'une capacité de 51 t à 35 m, elles vont permettre d'augmenter les cadences et d'éviter la saturation des quais.

élevés, de l'ordre de 35 M€, « qui vont peser lourd dans le contrat de plan État-Région et le programme européen Feder. » L'existant devrait être complété par un aménagement des terre-pleins adjacents dans le but d'y installer une plateforme logistique. Les besoins en financement pourraient provenir d'un PPP, partenariat public privé, ou d'une concession. Le GPM souhaite aussi construire un poste frontalier communautaire. Il permettra de contrôler les marchandises en provenance de pays tiers sans qu'ils aient à transiter par des ports européens. « Ce point est crucial. Il faut absolument qu'il devienne réalité dans les deux ans qui viennent », fixe la direction. Ce poste frontalier est lié à l'ambition de la Guyane de développer les échanges maritimes avec ses voisins, le nord du Brésil, le Surinam, le Guyana, et améliorer la connexion avec les Antilles. Une ligne régulière de cabotage est aussi envisagée pour desservir le plateau des Guyanes avec un prolongement jusqu'aux Antilles.

Le GPM mène aussi des réflexions sur plusieurs projets ambitieux. Il envisage ainsi la création d'un nouveau terminal portuaire afin d'accompagner le développement de l'Ouest de la Guyane. Le site étudié se situe à crique Margot, au nord de Saint-Laurent-du-Maroni. Plusieurs études ont déjà été réalisées afin d'examiner les fonctionnalités du terminal mais aussi l'impact environnemental ou les besoins en desserte routière, etc. Des études complémentaires sont en cours. Le projet porterait sur un investissement de 80 à 100 M€.

Logistique frontalière

Un autre projet porte sur l'aménagement d'un port sec avec une plateforme logistique à la frontière

entre le Brésil et la Guyane. Le projet est commun aux deux pays, d'autant que l'État d'Amara, qui se situe au nord du Brésil et jouxte la frontière avec la Guyane, est coupé du reste du pays par le fleuve Amazone. « L'État d'Amara est enclavé », pointe Philippe Lemoine. « Il pourrait ainsi bénéficier de l'importation de marchandises qui passeraient par Dégrad-des-Cannes. » Le président du directoire est satisfait du partenariat existant avec ses homologues brésiliens mais reconnaît que le caractère très protectionniste du Brésil crée des obstacles qu'il faudra franchir.

Enfin, depuis des années, le GPM de Guyane travaille sur un mégaprojet de plateforme flottante à une vingtaine de kilomètres de ses côtes, au large du Plateau des Guyanes. Une solution qui lui permettrait de s'affranchir des problèmes de tirant d'eau. « Dégrad-des-Cannes est sujet à l'envasement. Malgré les efforts de dragage, il est difficile d'obtenir plus de 7 m de fonds. »

Avec un tirant d'eau de 15 à 20 m, la Guyane s'offrirait alors un « port en eaux profondes » et aurait un rôle à jouer dans la desserte de l'ensemble des pays du plateau des Guyanes. « Ce serait un mini-hub, relié aux différents ports par des ferries et du barging », explique Philippe Lemoine qui souligne aussi qu'il s'agit d'un projet au long cours. Le prix à payer est cher, évalué actuellement autour de 1,5 Md€. C'est la raison pour laquelle il est envisagé de coupler au port flottant des activités d'aquaculture offshore et des services support au large, liés par exemple à la recherche pétrolière qui a été abandonnée dans les eaux de Guyane mais se poursuit au Surinam et au Guyana.

□ M.G-S

Trafics et armements

En 2018, le trafic a porté sur 810 000 t, à 95 % des importations locales, pour un marché de 250 000 consommateurs. Les marchandises entrent par les ports de Dégrad-des-Cannes et Paria-cabo. Le trafic est marqué par l'essor du trafic régional. Le fret conteneurisé de la ligne Guyanas, qui relie le site de Dégrad-des-Cannes à Pointe-à-Pitre et Fort-de-France (Antilles françaises), Port-d'Espagne (Trinité-et-Tobago), Georgetown (Guyana) et Paramaribo (Surinam), a en effet augmenté de 20 % l'an dernier. Il représente plus de 100 000 t et devrait encore progresser.

Le trafic conteneurs est assuré essentiellement par CMA-CGM et par Marfret, avec respectivement quatre et deux

navires, et un service hebdomadaire pour les deux armements. D'autres compagnies se chargent des marchandises spécialisées, telles la Socatra pour les produits pétroliers, Höegh Autoliners pour les véhicules, Herning Shipping pour le méthanol, SMT Shipping pour le clinker, la Compagnie Maritime Nantaise-MN pour le fret spatial et militaire. Le nombre d'escales de navires (230), en progression, est notamment tiré par l'activité de logistique et de forages pétroliers. Mais les explorations de Total n'ayant pas donné les résultats attendus, les projets d'exploitation pétrolière devraient être abandonnés.

CMA CGM peaufine son profil industriel responsable et citoyen...

Le premier de la série des 9 porte-conteneurs au GNL, qui devrait entrer en service courant 2020, a vécu sa mise à l'eau. Pavillon français, concentré de technologies, savoir-faire européen, promesse environnementale.

Il avait la proue habillée de la couleur verte, tranchant avec le code couleur propre à la flotte CMA CGM, et flanquée d'une mention « LNG Powered » que l'on a plutôt l'habitude de lire sur des souteurs. Portant le nom du fondateur de l'entreprise décédé en juin 2018 Jacques Saadé, le premier mégamax (23 112 EVP) d'une série de neuf alimentés au GNL a été mis à l'eau fin septembre sur un des sites du chantier chinois Hudong Zhonghua, filiale de CSSC. L'étape solde l'assemblage de la coque avant la finalisation à quai et les essais en 2020.

Le CMA CGM Jacques Saadé, long de 400 m et large de 61 m et autorisant 24 rangées de conteneur, sera immatriculé au Registre international français (Rif), comme les sisterships de la série, et affecté à la route Asie-Europe.

Avec ces neuf navires, les cinq de 15 000 EVP (livraison en 2021-2022) et les six de 1 380 EVP (dont trois déjà en service et livrés pour sa filiale régionale intra-européenne Containerships), CMA CGM totalisera donc 20 navires propulsés avec un carburant offrant à ce jour le meilleur profil environnemental, même s'il ne répond pas totalement à la problématique du CO₂ qu'il n'enraye qu'à

hauteur de 20% dans les meilleures dispositions. Mais il a un effet radical sur les particules fines et oxydes de soufre et d'azote.

Savoir-faire européen

À l'occasion de l'événement, dans un tweet, le PDG du groupe, Rodolphe Saadé, qui a pris les rênes de l'entreprise il y a presque deux ans, enjoignait la filière à s'engager sur la voie du GNL: « Avec ce lancement, nous démontrons que la transition énergétique peut réussir efficacement dans notre industrie si tous les acteurs travaillent ensemble ».

Le CMA CGM Jacques Saadé aura d'autres atouts pour gagner en efficacité énergétique, fait valoir le groupe. La cuve, fabriquée par le groupe français GTT et qui contiendra 18 600 m³ de GNL, un volume étudié pour les lignes Asie-Europe. Elle a été intégrée à la structure même du navire, « condition sine qua non pour que le GNL reste à l'état liquide et occupe ainsi 600 fois moins d'espace ». Des capteurs fileront à la trace ses conditions

de stockage. Bulbe, hélice, safran, becker twisted fin ont été étudiés pour améliorer le profil hydrodynamique du navire, dont l'étrave est, de façon inhabituelle, droite. Grâce à son « becker twisted fin » revisité (système qui permet d'améliorer les performances de l'hélice des navires), CMA CGM estime qu'il pourra diminuer de 4% ses émissions de CO₂.

Enfin, le groupe rappelle que pour « ce concentré de technologies, il a mobilisé le savoir-faire du meilleur de l'industrie française et européenne ». Et de citer Cryostar (pompes GNL), Bureau Veritas (certification), BLM (treuils et guindeaux), Schneider Electric (tableaux électriques), Sperry Marine (radionavigation), Wärtsilä (fuel gas handling system) et WingGD (designer du moteur principal).

□ A.D.

Le CMA CGM Jacques Saadé s'est doté de plein d'atouts pour gagner en efficacité énergétique.



LES 15 ANS DE WISTA

Femmes à bord et on board

Quoi qu'il en soit, guetté par sa pyramide des âges et la pénurie de professionnels qualifiés, le transport maritime aura besoin des femmes. En dépit d'initiatives diverses, le taux de féminisation reste au plancher. À un moment où la société regarde son machisme en face...

Dans la longue marche vers l'égalité professionnelle, a fortiori dans un milieu « genré » comme le transport maritime, chaque petit pas de plus est une avancée significative. Et certains événements comptent pour des victoires qui n'ont pas été braconnées. Le 14 mai 2019, les armateurs et propriétaires de flotte, opérateurs portuaires, courtiers et agents maritimes, etc., affiliés à l'une des plus représentatives organisations maritimes (1 900 membres dans 120 pays, 58 % du tonnage mondial), ont désigné, pour la première fois en 115 ans d'existence, une femme à leur présidence. Sadan Kaptanoglu, qui dirige l'armement turc HI Kaptanoglu Shipping, ne sera en réalité pas la seule femme à incarner la voix et le visage de l'organisation dans les prochaines années. Sabrina Chao, présidente de la compagnie hongkongaise Wah Kwong, a été élue à cette occasion présidente déléguée et à ce titre, devrait prendre les rênes en 2021.

Si symboliques fussent-ils, ces actes, qui font presque figure d'événements, participent d'un mouvement qui militent pour rendre les femmes plus visibles dans un monde d'hommes très visibles.

En la matière, il faut reconnaître qu'en dépit d'initiatives diverses, le taux de féminisation reste au plancher. Selon la CruCED (Conférence des Nations unies sur le commerce et le développement, 193 États membres), il serait de 2 % au niveau mondial, soit 23 000 femmes (données 2017) et, qui plus est, assorti de criantes inégalités. D'après les données de l'enquête menée par la Maritime HR Association en 2017, les femmes dans le secteur maritime (pris dans son grand ensemble) afficheraient des rémunérations 45 % inférieures à celles des hommes en moyenne et occuperaient

seulement 7 % des postes d'encadrement. Dans les équipes dirigeantes, elles sont plus que discrètes (0,17 %).

Intégrer les femmes, un programme

L'OMI s'active depuis des années (au moins depuis 1988 avec son Integration of Women in the Maritime Sector) via divers « programmes dans le cadre de sa mission visant à soutenir la réalisation de l'objectif de développement durable 5 des Nations Unies : parvenir à l'égalité des sexes ». Tout un programme ! Appliqué au secteur maritime, armé de son tout nouveau slogan « Formation-visibilité-reconnaissance », l'Organisation encadrant le secteur veut « faciliter l'identification des femmes afin de leur donner la possibilité de développer leur carrière ».

Le lancement de ce nouveau logo intervient alors même que l'OMI a dédié sa Journée mondiale de la Mer 2019 le 26 septembre à Londres au thème « Empowering Women in Maritime Community ».

« L'expérience nous dit que la diversité, c'est mieux pour le travail d'équipe, mieux pour le leadership et mieux pour la performance commerciale. Le monde maritime change. Avec l'aide de l'OMI et d'autres organisations, des possibilités de carrière s'offrent aux femmes. Et une nouvelle génération de femmes talentueuses réagit. Elles prouvent que les industries maritimes sont ouvertes à tous. Ce n'est pas une question de genre mais de compétences », a souligné à cette occasion Kitack Lim, secrétaire général de l'OMI depuis 2015.

La Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a pour sa part instauré un code de conduite pour agir à sa façon contre les stéréotypes qui prévalent dans un secteur à la prédominance masculine, ancrée dans les traditions, et contre « le

barcèlement sexuel et les brimades », problèmes qui seraient récurrents à bord.

Actions ?

Les leviers que les promoteurs de la féminisation peuvent actionner pour obtenir un progrès rapide est en réalité extrêmement limité. Création d'associations de femmes, promotion des parcours les plus exemplaires, formations de haut niveau pour renforcer les compétences techniques des femmes (l'OMI a instauré à cet effet des bourses d'études en faveur des femmes dans les pays en développement)..., les actions prennent aujourd'hui cette forme.

L'Université maritime mondiale a publié *Maritime Women : Global Leadership*, un ouvrage valorisant les plus belles réussites de femmes dans le secteur maritime. À l'occasion de la Journée mondiale de l'océan du 8 juin 2018, le Cluster maritime Français a organisé Les Elles de l'Océan avec Elles bougent, le CNRS et le soutien de Wista France pour faire découvrir les métiers de la mer à un public féminin et poser à cette occasion les enjeux de la féminisation du secteur maritime (une seconde édition aura lieu en juin 2020).

L'Institut portuaire d'enseignement et de recherche (Iper) de l'EM Normandie, qui a formé 308 femmes aux compétences techniques, a célébré le World Maritime Day le 3 juillet dernier en mettant à l'honneur les réussites au féminin dans le domaine portuaire.

Wista veut changer les logiciels

Des réseaux, tels Wista (Women's International Shipping & Trading Association, plus de

3 000 membres et 46 associations nationales sur les cinq continents, 45 ans d'existence) promeut le rôle des femmes dans le domaine maritime par la valeur témoignage. Elle oeuvre aussi pour l'accessibilité et l'attractivité de ses métiers en organisant des visites de sites industriels, des ateliers et des cycles de conférences (cf. plus loin notre entretien avec Marie-Noëlle Tiné, présidente de Wista France).

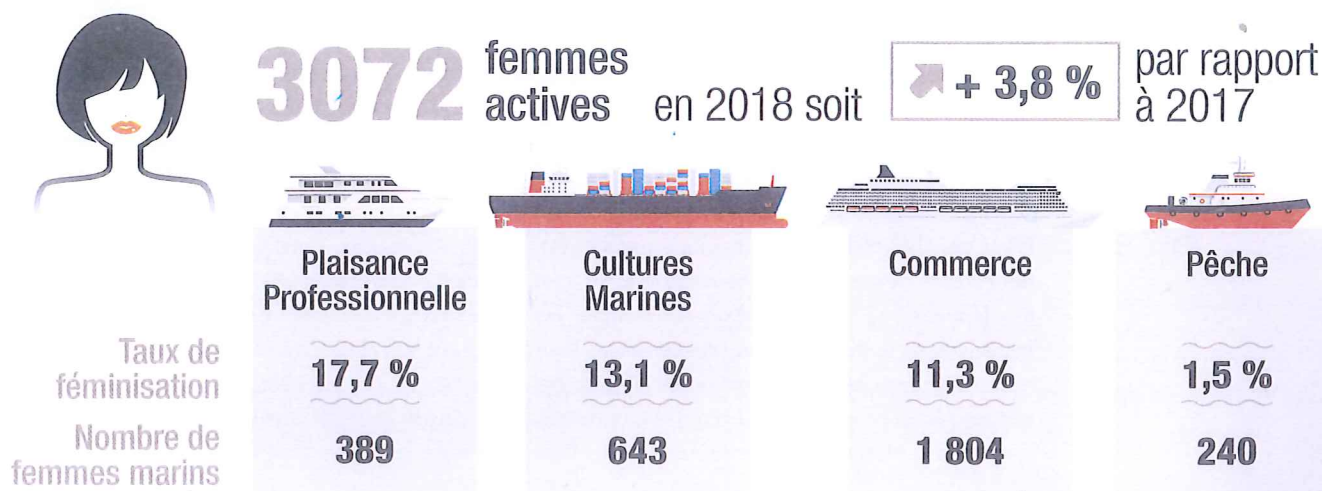
Quoi qu'il en soit, guetté par la pyramide des âges et la pénurie de professionnels qualifiés, le transport maritime aura besoin des femmes.

Des pistes sont évoquées pour changer les logiciels. Parmi celles-ci, la révision des programmes d'enseignement, l'adoption d'un code de conduite international, la mise en place d'outils favorisant la souplesse du travail pour éviter les reconversions à terre (plus rapides que leurs homologues masculins) et autres « comportements d'auto élimination » (des études sociologiques menées auprès d'un panel de femmes-marins révèlent qu'elles privilégieraient le cabotage et le remorquage à la navigation au long cours). Il est aussi question d'aménager certains dispositifs juridiques, pour que les femmes puissent faire une carrière en mer sans avoir à payer leurs maternités.

À un moment où la société regarde son machisme en face, il serait bienvenu que le secteur s'éloigne de ses codes affreusement conquérants pour « que les femmes soient enfin reconnues, conformément à ce que l'on serait en droit d'attendre d'un transport qui entre dans le 21^e siècle ». Ce sont les hommes qui le disent...

□ Adeline Descamps

Les femmes marins en 2018



Source : Enim D-Sid Lignes de services, traitement DMRLF, mars 2019