

# Franck Desalme : « Derrière les produits guadeloupéens, il y a des emplois pour les Guadeloupéens »

BOZ Mercredi 6 Janvier 2021 - 00h00



Franck Desalme : « Les Guadeloupéens savent désormais que derrière les produits guadeloupéens, il y a des emplois pour les Guadeloupéens » - BOZ

**Depuis 45 ans, l'organisation professionnelle MPI, défend les intérêts des Moyennes et Petites Industries de la Guadeloupe. Elle promeut l'émergence de l'industrie Guadeloupéenne très concurrencée par les produits importés et prône la consommation des produits locaux. Un secteur qui entend bien mettre les bouchées doubles pour limiter les conséquences économiques de la crise sanitaire. Entretien avec Franck Desalme, Président des MPI de Guadeloupe.**

**Votre organisation professionnelle qui défend la production locale existe depuis 45 ans. Comment qualifieriez-vous les avancées de la production locale en Guadeloupe depuis un demi-siècle ?**

Depuis un demi-siècle, les progrès réalisés par nos produits en termes de gain de parts de marchés sont globalement positifs. Par son action, l'association des MPI a permis aux consommateurs de mieux identifier les produits péyi, et surtout de susciter un réflexe d'achat patriotique. On se souvient des campagnes promotionnelles pour l'industrie locale à la fin des années 80 (« achète local pour construire notre avenir ») ; elles ont permis de créer des générations de consommateurs beaucoup plus conscients que ne l'étaient nos parents. Aujourd'hui, il n'est pas rare d'entendre privilégier telle ou telle marque de produits en raison de leur origine guadeloupéenne par exemple. Mais il y a un deuxième niveau dans cette prise de conscience : « Les Guadeloupéens savent désormais que derrière les produits guadeloupéens, il y a des emplois pour les Guadeloupéens », d'où l'idée de « consomm'acteurs » de plus en plus répandue également.

**Beaucoup promeuvent aujourd'hui la « lokalité », même le MEDEF s'y met [projet jardin créole], quel regard portez-vous sur ces actions ?**

Cela prouve simplement que nous avons raison depuis 45 ans, et que notre vision était la bonne. Ce que l'on appelle aujourd'hui le « local purchasing » correspond à une tendance mondiale en

matière de consommation de produits et de services, notamment en Amérique du Nord mais aussi en France, avec un très fort courant qui vise depuis quelques années à relancer l'industrie française et le Made in France. Il est clair que ces principes trouvent tout leur sens dans notre contexte insulaire, d'autant qu'ils sont supportés par des notions empruntées à la green economy et au développement durable telles que « penser global, agir local » ou le mouvement des locavores.

Le « manger local » est en vogue et s'est amplifié depuis le confinement. Cette tendance profite-t-elle vraiment aux producteurs locaux ou met-elle du beurre dans les épinards de la grande distribution ?

Ce sont des tendances qui permettent de stimuler les systèmes économiques locaux d'une manière générale, avec des retombées profitables à tous les niveaux d'activités.

### **La grande distribution joue-t-elle vraiment le jeu du « produit péyi » ?**

Les enseignes de la grande distribution alimentaire sont l'un des maillons de la chaîne d'écoulement des produits péyi. Leur participation dans les dynamiques interprofessionnelles a permis de mieux travailler, entre producteurs et distributeurs, mais nous continuons à militer pour augmenter la part de produits locaux dans le panier de la ménagère, et nous sommes confiants. Nous sommes dans le cadre de relations commerciales, et de négociations au long cours, mais le sujet progresse.

Franck Desalme, vous défendez depuis tantôt l'idée d'un développement d'une production locale mais l'Hexagone demeure toujours le principal fournisseur de la Guadeloupe. Ce projet d'une Guadeloupe plus autonome relève-t-il du mirage ou d'un horizon que les acteurs locaux s'emploient à mettre en place ?

Nous avons pour habitude de considérer que dans ce domaine, ce sont les prises de conscience collectives qui permettent de progresser. Par conséquent, les objectifs d'autosuffisance ou de souveraineté alimentaire pour ne citer que ces exemples, ne seront approchés qu'à condition que les producteurs, les distributeurs, les consommateurs et les pouvoirs publics s'impliquent franchement. Il s'agit d'un projet de territoire qui n'appartient pas qu'à la seule sphère économique. Nous y croyons pour notre part.

Il y a quelques mois un rapport préconisait au gouvernement français de supprimer l'octroi de mer. Le terme de l'autorisation européenne accordée à la France pour appliquer cette taxe spécifique aux outre-mer était fixé au 31 décembre 2020, mais cette échéance a été repoussée à la fin du mois de juin 2021 en raison du contexte sanitaire. Les collectivités, ainsi que les fonctionnaires territoriaux dont les salaires dépendent en grande partie du produit de cette taxe (46 % du budget de fonctionnement des communes), doivent-ils s'inquiéter selon vous ?

D'une manière générale, tout ce qui concerne l'octroi de mer devrait faire l'objet de la plus grande attention, à la fois s'agissant de l'abondement des budgets des collectivités et du différentiel de taux qui permet de compenser les surcoûts des entreprises industrielles locales. Comme vous le soulignez fort justement, il s'agit d'un système dérogatoire par rapport aux règles de l'Union européenne, qui fait certes l'objet d'une autorisation limitée dans le temps, mais renouvelable et renouvelée jusqu'à ce jour. Évidemment, l'octroi de mer a des défenseurs et des détracteurs, en Guadeloupe, en France hexagonale et en Europe. En ce qui nous concerne, nous considérons que le dispositif doit être renouvelé tout en étant amélioré dans son

fonctionnement pour le rendre plus lisible et moins pénalisant pour certaines catégories d'entreprises.

### **Quels seront vos principaux défis à relever pour cette année 2021 ?**

En 2021, les entreprises locales de production devront encaisser l'onde de choc de la crise Covid-19, être attentives au sort de l'octroi de mer et continuer à progresser en termes de parts de marché pour maintenir le positionnement qui est le leur en Guadeloupe, à savoir alimenter le marché en produits de qualité, contribuer à offrir des emplois aux Guadeloupéens, accueillir des apprentis et des alternants, et s'impliquer dans la vie sociale, culturelle et sportive comme elles le font déjà.

*Les objectifs d'autosuffisance ou de souveraineté alimentaire ne seront approchés qu'à condition que les producteurs, les distributeurs, les consommateurs et les pouvoirs publics s'impliquent franchement. ”*

Propos recueillis par Barbara Olivier-Zandronis

[b.zandronis@agmedias.fr](mailto:b.zandronis@agmedias.fr)

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr>

# Octroi de mer : Le Gouvernement se dit déterminé à défendre et à protéger la production locale ultramarine

- [Eline ULYSSE](#)
- [26/01/2021](#)

**Interpellé par les acteurs de la production locale en Outre-mer, le Ministère des Outre-mer a fait connaître sa position dans le dossier du renouvellement du cadre communautaire de l'octroi de mer. Face à l'inquiétude des socioprofessionnels du secteur de voir la Commission Européenne exclure certains produits du dispositif de l'octroi de mer, le gouvernement assure être vigilant au soutien et à la protection de la production locale.**

Dans le cadre des négociations sur le renouvellement du cadre communautaire de l'octroi de mer avec la Commission Européenne, le Ministère des Outre-mer indique avoir fixé trois priorités pour maintenir le régime dérogatoire dont bénéficie la production locale ultramarine. *« Conformément à l'engagement du Président de la République à La Réunion en octobre 2019, le Gouvernement est vigilant à ce que ce niveau de protection soit maintenu dans la prochaine période. Le gouvernement est ainsi déterminé à défendre les produits présentés par les régions, en lien avec les acteurs socio-professionnels, quel que soit le niveau de parts de marché que représente la production locale sur le territoire »* précise le Ministère des Outre-mer dans un communiqué. L'Etat entend par là maintenir la stabilité globale du dispositif actuel de protection de la production locale ultramarine. A ce jour, les différentiels d'octroi de mer entre importations et productions locales sont permis sur 1064 produits, tous territoires confondus.

Le Gouvernement, en lien avec les autorités régionales, travaille également à l'actualisation des listes pour bien prendre en compte les nouveaux besoins et projets de développement des territoires. Il s'agit d'apporter un soutien à l'innovation et à la production locale émergente en outre-mer. *« Cet objectif contribue à la résilience des territoires et à la recherche d'autonomie alimentaire. Ainsi, de nouveaux produits sont proposés pour bénéficier de différentiels d'octroi de mer pour la prochaine période dans le cadre de l'actualisation des listes. »*

Enfin, troisième axe de négociation avec l'institution européenne, la réduction des charges financières et administratives pour les petites entreprises. La France a demandé à la Commission le rehaussement du seuil de l'assujettissement à l'octroi de mer, de 300 000€ à 550 000€. *« Cette mesure permettrait de supprimer une charge financière pour les entreprises concernées et de réduire leurs charges administratives »*. *« C'est à l'aune de ces priorités que les résultats de la négociation européenne pourront être évalués. Des discussions approfondies se poursuivent avec la Commission européenne »*, ajoute le Ministère des Outre-mer.

Pour l'AMPI de Martinique l'AMPI de Guyane et l'ADIR de La Réunion, la volonté de la Commission Européenne d'exclure des exonérations toutes les productions qui jouissent de moins de 5% de part de marché locale ou, au contraire, de plus de 90% du marché local constitue une menace tant sur la production que sur l'emploi. Les acteurs socio-économiques et parlementaires réclament le retrait pur et simple de la proposition.

## **Des consultations avec les territoires**

En parallèle, le Ministère des Outre-mer engage une consultation des départements et régions d’Outre-mer, des parlementaires et des acteurs socio-économiques de chaque territoire concerné afin d’échanger sur le renouvellement du régime de l’octroi de mer et recueillir leurs propositions.

Des premières réunions ont eu lieu aujourd’hui avec les collectivités régionales de Guadeloupe et de La Réunion, les collectivités territoriales de Guyane et de Martinique et le conseil départemental de Mayotte, ainsi qu’avec les parlementaires. Un échange aura lieu, dans les premiers jours de février, avec les acteurs socio-économiques des territoires et les collectivités. Des réunions seront ensuite organisées régulièrement avec les élus et les acteurs socio-économiques sur l’avancement des travaux de reconduction de l’octroi de mer.

Pour rappel, l’Etat et les Régions ultrapériphériques ont engagé des discussions avec la Commission européenne relatives au renouvellement pour 7 ans du cadre communautaire de l’octroi de mer depuis le début de l’année 2020. Cette négociation devrait aboutir d’une décision du conseil des ministres de l’Union européenne avant la fin juin et d’une transposition en droit national d’ici fin 2021.

<https://outremers360.com/bassin-atlantique-appli/octroi-de-mer-le-gouvernement-se-dit-determine-a-defendre-et-a-proteger-la-production-locale-ultramarine>

# Brexit : des premiers pas sans encombre



[4 janvier 2021 Hervé Deiss Brexit,](#)

**Le 1er janvier 2021, le Brexit est entré en vigueur. Les relations maritimes entre le Royaume-Uni et le continent se sont déroulées sans encombre sur les premières journées. La validité du système mis en place devra faire ses preuves sur le long terme.**

Après le blocage de centaines de camions en Grande-Bretagne en raison de l'apparition d'une nouvelle souche de la Covid 19 en fin du mois et un accord qui tardait à être signé, tous les signaux étaient au rouge le 20 décembre. Pour les opérateurs, un **Brexit** avec un « No Deal » devenait la seule issue. Il a fallu des négociations âpres entre le gouvernement de Boris Johnson et la Commission européenne pour qu'un accord soit finalement trouvé et signé le 24 décembre. Beau cadeau de Noël pour le monde des transports.

## **De nouvelles tâches administratives**

**Le Brexit a aussi pris effet pour le Tunnel sous la Manche dès le 1er janvier à 00h00. Le trafic y est resté fluide lors des premiers jours.**

La signature de ce traité entre les deux divorcés et la possibilité pour les opérateurs routiers d'emprunter les liens maritimes et terrestres entre la Grande-Bretagne et le continent ont débloqué la situation. Dès le 1er janvier, les **ports français** de la Manche et de la Mer du nord ont pu travailler dans les nouvelles conditions. Si le régime des contrôles reste identique, ce sont les administratifs qui vont voir leur travail augmenter.

## **“Nous sommes sereins”**

Sur le port de Calais, la direction est sereine. Dans un entretien, **Jean-Marc Puissesseau**, président du port, a déclaré à l'AFP, « nous sommes sereins. Les britanniques ont constitué des stocks au cours des précédentes semaines. De plus, le mois de janvier est un mois traditionnellement calme. » Pour le président du port, le trafic devrait revenir à la normale en mars ou en avril, lorsque les stocks constitués outre-Manche auront été écoulés. « Si par hasard il y a quelques détails que nous n'avons pas prévu, nous pourrions les corriger. » Sur les deux ports, la **Région Hauts de France** a investi 40 M€ pour se donner les moyens de la réussite de ce Brexit.

## Brexit et Irlande à Dunkerque



**Le 3 janvier, l'Optima Seaways est entré à Dunkerque pour inaugurer la liaison entre le GPM de Dunkerque et Rosslare en Irlande.**

Le port de Calais et le **Grand port maritime** de Dunkerque assurent 70% des échanges entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Sur la place de Dunkerque, les premiers navires opérants entre les deux rives de la Manche ont pu réaliser leurs rotations sans encombre. Au Grand port maritime de Dunkerque, le Brexit signifie aussi la mise en service de la nouvelle ligne avec l'Irlande. Le 2 janvier, le Optima Seaways, navire de DFDS a quitté le port de Rosslare à 14h00. Le lendemain à 15h00, le navire est entré à Dunkerque avec 120 camions, remorques non accompagnées et chauffeurs. Trois navires seront alignés sur cette route. En plus de l'Optima Seaways, le Kerry et le Visby viendront renforcer cette liaison avec six départs hebdomadaires.

## Dieppe, Cherbourg et Caen au rendez-vous

Plus au sud, Ports de Normandie a reçu les premiers navires en provenance du Royaume-Uni. Le Seven Sisters, armé par DFDS, a touché Dieppe le 2 janvier au matin. Il a été suivi par le Cotentin, navire de Brittany Ferries, à Cherbourg en provenance de Poole. Enfin, l'Armorique, appartenant à **Brittany Ferries**, est entré le même jour à Caen. Le président de la Région Normandie, Hervé Morin, a salué les efforts menés par les équipes des ports pour permettre aux liaisons d'être assurées avec de la fluidité.

« Je tenais à être présent à l'arrivée de premier navire-Brexit et à saluer la capacité d'adaptation des équipes, dans un contexte où l'incertitude liée aux conditions de mise en œuvre du Brexit a dominé et où le contexte sanitaire n'a fait que compliquer encore les choses. J'ai pu ainsi constater que tout a été fait pour que l'économie normande ne soit pas pénalisée et que nos 3 ports transmanche sachent tirer profit de ce nouveau contexte. En fonction de la façon dont les choses se dérouleront dans les mois qui viennent, nous saurons adapter nos ports normands pour qu'ils restent très compétitifs. » a déclaré Hervé Morin.

## Un investissement de 8 M€

Dans les ports normands, l'investissement a été conséquent pour s'adapter. Sur les trois ports, l'autorité a investi plus de 8 M€. Cette enveloppe a permis de rétablir une frontière physique avec de nouveaux postes douaniers, des espaces de contrôle douanier et une nouvelle organisation du terminal à Cherbourg.

De plus, l'autorité portuaire a créé des postes de contrôle pour l'administration douanière, les services vétérinaires et phytosanitaires. Les agréments pour les Postes d'Inspection Frontalières (PIF) pour les ports régionaux de Dieppe (chevaux), Cherbourg (chevaux, viviers) et Caen-

Ouistreham (tous animaux<sup>1</sup>) ont été validés par la Commission Européenne. Caen-Ouistreham et Cherbourg ont obtenu un niveau d'agrément supérieur (plus d'espèces concernées) aux grands **ports transmanche** du Déroit, a ajouté le président de la Région.

## **L'implication des Douanes dans ce dossier**

Les Douanes ont aussi participé à l'effort. Les services français ont investi plus de 70 M€ dans de nouveaux systèmes informatiques et recrutés 700 agents. Le directeur général des Douanes de Dunkerque, Gilbert Beltran, a rappelé à l'AFP que le Brexit ne signifie pas plus de contrôles. Nos systèmes d'information et d'analyses assureront le contrôle des marchandises ».

En effet, les Douanes ont développé le système **SI Brexit**. Il permet ainsi, d'indiquer au chauffeur de l'orienter selon ses caractéristiques (pas de contrôle ; contrôle douanier à effectuer ; contrôle véto-phyto à effectuer). Le développement informatique propre au port permet de suivre l'évolution du statut de la remorque sur le port et de la libérer le cas échéant.

## **Rotterdam et Anvers ont affuté leurs armes**

En France, les ports se sont préparés à toutes les éventualités pour le Brexit. Les ports concurrents d'Europe du nord ont aussi aiguisés leurs armes. Au **port de Rotterdam**, l'autorité a investi dans un parking pour éviter l'engorgement du terminal. Il a mis en place un système informatique obligatoire pour les opérateurs afin de conserver la fluidité du port. Quant au **port d'Anvers**, il assure principalement des liaisons avec le Royaume-Uni par des navires conteneurisés et conventionnels. Il est moins exposé aux changements que le Brexit peut apporter.

## **Un premier round avant d'entrer dans le vif du sujet**

Ces premiers jours démontrent de la bonne préparation des différents ports concernés par le Brexit. Il s'agit d'un round de chauffe avant d'entrer dans le vif du sujet. Les fêtes ont ralenti l'économie. La recrudescence de cas en Europe a amené certains gouvernements à décider d'un nouveau confinement. L'économie devrait encore se ralentir. Il faudra attendre plusieurs semaines pour voir le **trafic Transmanche** revenir à un niveau normal. Il appartient maintenant au port de Douvres de démontrer sa capacité à assurer la fluidité du passage. La crise du mois de décembre a montré que le port du Kent pouvait rapidement arriver à saturation.

[https://portsetcorridors.com/2021/brexit-premiers-pas/?utm\\_source=Newsletter&utm\\_medium=Email&utm\\_campaign=Newsletter%201%20-%202021](https://portsetcorridors.com/2021/brexit-premiers-pas/?utm_source=Newsletter&utm_medium=Email&utm_campaign=Newsletter%201%20-%202021)



# Haropa : deux ministres se penchent sur le berceau du futur ensemble portuaire

[5 janvier 2021](#) [Hervé Deiss](#)

**Le 4 janvier, Annick Girardin, ministre de la Mer et Jean-Baptiste Djebbari, ministre délégué chargé des Transports se sont rendus à Rouen pour analyser la situation du futur port de l'axe Seine, Haropa.**

Le choix de se rendre à Rouen pour le premier déplacement de cette année de la ministre de la Mer et du ministre chargé des Transports n'est pas le fruit du hasard. Le **Grand port maritime de Rouen** a toujours fait sentir sa position délicate entre Le Havre et Paris. Port céréalier avec une activité **logistique** plus réduite que celle du Havre, les professionnels portuaires rouennais ont toujours annoncé vouloir attendre de nouvelles précisions sur Haropa avant de s'engager plus fortement. La décision du gouvernement de « délocaliser » le siège de Haropa de Rouen au Havre, selon le verbatim des rouennais, a été une nouvelle pique mal ressentie par la place.

## La première préfiguration

Ce déplacement des deux ministres dans la préfecture du département a été l'occasion de dévoiler le résultat de la première phase de la préfiguration d'Haropa. « Elle a été accompagnée d'une « concertation approfondie de l'ensemble des parties prenantes au projet. Ils (les deux ministres, ndlr) ont ainsi exposé les grands paramètres de la création du nouvel ensemble portuaire Haropa en présence des principaux élus de l'axe Seine et des représentants des trois places portuaires », indique un communiqué du ministère d'Annick Girardin.

## Un projet stratégique en quatre axes

La discussion entre les deux représentants du gouvernement et les professionnels portuaires a porté notamment sur le projet stratégique du futur ensemble portuaire. Il s'articulera autour de quatre axes, ont indiqué les deux ministres.

- La reconquête de parts de marchés grâce à un système portuaire et logistique de référence à destination des clients et partenaires internationaux ;
- L'accélération de la transition écologique par l'amélioration de l'efficacité énergétique et la production d'énergie verte ;
- L'innovation et la transition numérique pour déployer de nouveaux services numériques le long du corridor sur l'axe Seine ;
- L'accompagnement de la transition et le développement du capital humain.

## Une enveloppe à déterminer

Pour réaliser ce projet stratégique, les deux ministres ont annoncé une enveloppe d'investissement. Le Cimer en donnera le montant lors de sa prochaine réunion. Il devrait se tenir fin janvier, selon les services des ministres.

Les deux ministres ont aussi indiqué les modalités de la gouvernance de ce nouvel ensemble. Il est prévu un **conseil de surveillance** composé de 17 membres (5 représentants de l'État, 4

personnalités qualifiées issues du monde économique, les deux Régions Île-de-France et Normandie, les métropoles du Havre, de Rouen et de Paris). Il sera accompagné par un **conseil d'orientation** de l'axe Seine qui permettra d'éclairer les décisions stratégiques du conseil de surveillance. Enfin, un **conseil de développement territorial** au niveau de chaque place portuaire pour permettre de représenter les intérêts locaux et de les porter auprès du conseil de surveillance.

## **Les prémices de la stratégie portuaire nationale**

Ces grandes lignes doivent maintenant être mises en place par le nouveau préfigurateur, Stéphane Raison. Il devra composer avec les orientations données par les deux ministères mais aussi avec les trois places portuaires qui ont des intérêts communs à défendre, notamment au niveau de la **gouvernance portuaire**.

À l'occasion de ce déplacement, Annick Girardin a rappelé l'importance de disposer de grands ports maritimes. « Il n'y a pas de nation maritime sans grands ports solidement ancrés dans leur territoire. Grâce au rapprochement des trois ports au sein de l'axe Haropa, nous renforçons la vallée de la Seine en lui conférant un rôle économique déterminant pour l'avenir de notre pays. Ce projet constitue l'une des premières briques de notre **stratégie nationale portuaire**, qui permettra de faire des ports français de véritables **actifs stratégiques** au service de leur territoire. » Et Jean-Baptiste Djebbari a ajouté que cet ensemble portuaire « va permettre à la France de reconquérir des parts de marché, de renforcer sa compétitivité et l'attractivité de ses territoires. »

[https://portsetcorridors.com/2021/haropa-deux-ministres/?utm\\_source=Newsletter&utm\\_medium=Email&utm\\_campaign=Newsletter%20%20-%202021](https://portsetcorridors.com/2021/haropa-deux-ministres/?utm_source=Newsletter&utm_medium=Email&utm_campaign=Newsletter%20%20-%202021)

# CMA CGM va reprendre la troisième place mondiale

**HMM et CMA CGM ont été les principaux animateurs en 2020 du marché de la ligne conteneurisée en termes d'évolution des capacités. À tel point que l'armateur français est en passe de reprendre la troisième place mondiale à Cosco.**



Le "CMA CGM Champs Élysées" lors de son escale inaugurale à Dunkerque le 6 décembre 2020 © CMA CGM

Le classement des douze premiers opérateurs mondiaux de ligne régulière a légèrement changé en 2020 et devrait continuer d'évoluer dans les premiers mois de cette année. Cette hiérarchie, déterminée en fonction des capacités disponibles, évolue au gré des livraisons de porte-conteneurs.

Sur ce plan, CMA CGM et HMM ont été parmi les armateurs les plus actifs l'an dernier. Selon Alphaliner, la compagnie sud-coréenne – qui a opté pour une stratégie très agressive – a vu son offre bondir de 85 % entre le 1er janvier et le 29 décembre 2020, même si elle ne compte que 9 navires supplémentaires dans sa flotte (72 au total).

Ce gain de 330.500 EVP a été apporté par la livraison de 12 des plus gros porte-conteneurs du monde (de 23.792 à 23.964 EVP), ainsi que par le retour au bercaïl de 9 unités de 10.100 à 13.100 EVP, sous-affrétées à Maersk et MSC jusqu'au 31 mars 2020. Cet apport a permis au leader du futur partenariat coréen K-Alliance de grimper du 10e au 8e rang mondial.

## **Changement de podium avant l'été**

De son côté, CMA CGM a vu sa capacité augmenter en 2020 de 316.652 EVP en valeur absolue, soit 11,8 %, pour 64 navires de plus. L'armateur français s'est rapproché au plus près de Cosco – qui lui avait ravi sa place de numéro trois mondial de la ligne maritime conteneurisée en juillet 2018 – et devrait reprendre son bien dans les prochaines semaines. Juste après avoir racheté OOCL, le groupe chinois était à la tête d'une flotte de 2,76 M EVP contre 2,64 M EVP à CMA CGM. La compagnie marseillaise, qui opère à présent 569 porte-conteneurs, a franchi les 3 millions d'EVP en décembre avec la mise en service du 14.812 EVP

"CMA CGM Scandola" (affrété auprès de Eastern Pacific Shipping) et la livraison du "CMA CGM Louvre" (23.112 EVP).

### **"Douze unités de 23.000 EVP en 2023 pour Cosco"**

La capacité globale de l'armement tricolore était de 3.012.515 EVP au 29 décembre, soit seulement 10.367 EVP de moins que Cosco (3.022.882 EVP, + 2,9 %). "Avec encore cinq navires de 23.112 EVP devant être livrés à CMA CGM au premier trimestre 2021, il est évident que la compagnie française va redépasser Cosco", confirme Alphaliner. Le groupe armatorial chinois doit recevoir 12 unités de 23.000 EVP pour OOCL, mais seulement à partir de l'été 2023.

### **Zim et Wan Hai progressent**

La croissance de la flotte de CMA CGM s'est dessinée dans les six derniers mois de l'année, explique le consultant, qui note les 12 premiers opérateurs mondiaux avaient réduit la voilure au cours du premier semestre en réaction à la pandémie. CMA CGM avait diminué sa capacité de 1 %. C'était avant la réception de ses quatre nouveaux navires amiraux. Concernant le reste du top 12, les deux premiers du classement mondial restent intouchables. Maersk cumule 4,107 millions d'EVP de capacité (- 2 %), devant MSC (3,856 M EVP, + 2,4 %), dont le carnet de commandes pourrait théoriquement le placer sur les talons de l'armateur danois. Les 5e, 6e et 7e restent inchangés : Hapag-Lloyd (1,726 M EVP, + 0,5 %), One (1,577 M EVP, - 0,3 %) et Evergreen (1,278 M EVP, + 0,1 %). Neuvième, Yang Ming a perdu une place (0,622 M EVP, - 3,9 %).

Grâce à leur croissance soutenue, Zim (10e, 0,359 M EVP, + 22,8 %) et Wan Hai (11e, 0,317 M EVP, + 15,6 %) ont bénéficié du déclin de PIL. L'armateur singapourien a reculé de la 9e à la 12e position après avoir quitté le marché transpacifique, vendu 16 navires et mis fin à la charte-partie de 16 autres unités, ce qui a diminué de 29 % sa capacité, qui n'est plus que de 279.000 EVP.

**Franck André**

**Mercredi 6 Janvier 2021**

[https://www.lantenne.com/CMA-CGM-va-reprendre-la-troisieme-place-mondiale\\_a54861.html](https://www.lantenne.com/CMA-CGM-va-reprendre-la-troisieme-place-mondiale_a54861.html)

# Cimer : le portuaire au cœur des débats avec une nuance pour les professionnels



[27 janvier 2021 Hervé Deiss Cimer,](#)

**Le 22 janvier, le Comité interministériel de la mer s'est tenu au Havre. Le premier Ministre sa donné les grandes orientations de la politique maritime et portuaire des prochaines années. La réponse des professionnels par la voix de Michel Segain, président de l'UMPF, a été nuancée.**

Les 21 et 22 janvier, la ville du Havre a été à l'honneur. Le 21, le CMA CGM Jacques Saadé a réalisé sa première escale au Terminal de France, à Port 2000. Le 22 janvier, Le Havre a été le lieu de la tenue du **Comité interministériel de la mer**. Il a réuni le premier Ministre, Jean Castex, la ministre de la Mer, Annick Girardin et le ministre chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari.

## **Un Cimer orienté vers les ports**

Attendu avec impatience par les professionnels de la filière maritime, le Cimer a posé les bases de la politique maritime et portuaire de la France. « Si je suis ici au Havre, ce matin, c'est aussi évidemment pour parler d'avenir, l'avenir, évidemment, de l'**activité portuaire et maritime** », a rappelé le premier Ministre. Un Cimer que Jean Castex a voulu orienter vers les ports.

Ce Cimer pose quatre mesures phares. En premier lieu il prévoit la mise en place d'une **stratégie portuaire nationale**. Le premier Ministre souhaite que nos ports réalisent entre 60% et 80% du trafic conteneurisé créé par les entreprises françaises. De plus, il acte la fusion des trois ports de la Seine, Le Havre, Rouen et Paris au sein d'**Haropa**. Enfin, il lance l'idée d'une étude sur les mesures fiscales permettant de dynamiser l'attractivité des **zones industrialo-portuaires**.

## **Jusqu'à 650 M€ dans le cadre du plan de relance**

Parallèlement aux mesures concernant les ports, le Cimer a établi une stratégie pour les grands fonds marins. Encore, il pose les bases d'une politique pour le déploiement des énergies marines renouvelables. Enfin, il prévoit des mesures de la filière maritime et portuaire notamment pour la pêche et l'aquaculture, la préservation du littoral. « Sur ces bases, l'ambition pour la relance

du secteur maritime pourrait s'élever jusqu'à 650 m€ », indique le document publié à l'issue du Cimer.

## **Répondre aux ports francs anglais**

Un volet sur le Brexit tant pour la pêche que les ports a fait l'objet de nombreuses discussions. Face aux intentions du gouvernement de Londres de créer des « **ports francs** » dans le sud de l'Angleterre, le premier Ministre a répondu. « Nous avons engagé le travail pour répondre sans délai à l'offensif des ports francs que nos amis britanniques entendent développer à la suite du Brexit ».

## **Passer de la parole aux actes**

Ces décisions, les professionnels du portuaire les ont accueillies avec un optimisme modéré. Michel Segain, président de l'Union maritime et portuaire de France, a réagi aussitôt après le Cimer. L'escale havraise du CMA CGM Jacques Saadé devrait inspirer le gouvernement, a souligné Michel Segain. « À partir du moment où il existe une volonté, nous passons des paroles aux actes. Cet armateur l'a fait sur la transition écologique. Le gouvernement devrait prendre exemple sur cet armateur en passant de la parole aux actes pour sa **stratégie portuaire nationale** », a commencé par nous confier Michel Segain.

## **Gouvernance : inscrire les présidents des UMP dans les personnalités qualifiées**

Pour revenir sur les demandes des professionnels portuaires, Michel Segain a rappelé son souhait d'aborder la Stratégie portuaire nationale en abordant les questions liées à la domanialité, la fiscalité, les **zones franches** et la gouvernance des ports. Sur ce dernier point, le président de l'UMPF a regretté que les premières réponses apportées par le ministre chargé des Transports, Jean-Baptiste Djebbari, n'ai pas répondu à ses attentes. « Le ministre nous a confirmé que deux personnes qualifiées siègeront au **conseil de surveillance**. Nous l'acceptons à condition qu'une de ces deux personnes soit le président de l'union maritime et portuaire locale ».

## **Stratégie portuaire nationale : elle n'en sera pas tout**

Dans son analyse des décisions du Cimer, Michel Segain alerte les pouvoirs publics sur l'absence de décisions sur la gouvernance. « Sans être présent au conseil de surveillance, les investisseurs privés se voient exclus des décisions. C'est inquiétant pour la relance des ports pour les décennies à venir. » Parmi les annonces faites par le premier Ministre lors du Cimer, la Stratégie portuaire nationale a été longuement abordée. Pour Michel Segain, cette Stratégie ne sera pas tout. Il appelle le gouvernement à éviter de se disperser. « Comment voulez-vous réussir une politique portuaire quand les ministres en charge de la mer, des transports, sans parler de Bercy et de l'Europe. Pour mener une **politique maritime et portuaire** il serait utile d'avoir un ministère plein avec son administration qui soit en charge de ces questions. Il faut être pragmatique. »

## **Créer la Task Force maritime et portuaire à Bruxelles**

De plus, la Stratégie nationale portuaire devient une nécessité dans les conditions économiques et sanitaires actuelles. « Nous devons être prêts pour la reprise économique », a rappelé Michel

Segain. Pour cela il prône la mise en place de la Task Force maritime et portuaire France à Bruxelles. Il a regretté que lors du Cimer la dimension européenne des questions **maritimes et portuaires** n'aient pas été abordées. « Cette Task Force doit être créée rapidement avec un ministère qui coordonne cette politique », souhaite le président de l'UMPF.

### **Prévoir des accords avec les ports francs anglais**

Autre sujet, les ports francs que le gouvernement de Boris Johnson veut créer dans le sud de l'Angleterre. En France, il s'agit de **zones stratégiques portuaires**. Pour Michel Segain, ces zones stratégiques portuaires doivent analyser le moyen de mettre en place les aspects douaniers et fiscaux dans ces zones mais aussi « d'aller au-delà ». En ce sens, le président de l'UMPF appelle à mener l'offensive face aux ports francs. Cette offensive pourrait se matérialiser par des accords entre l'Angleterre et la France, voire l'Europe pour créer une coopération de ces entités.

Pour voir l'ensemble du discours du premier Ministre sur les questions maritimes et portuaires lors du Cimer du 22 janvier.

[https://portsetcorridors.com/2021/cimer-ports-lehavre/?utm\\_source=NL&utm\\_medium=email&utm\\_campaign=2021-3](https://portsetcorridors.com/2021/cimer-ports-lehavre/?utm_source=NL&utm_medium=email&utm_campaign=2021-3)