

Blocages en Guadeloupe : les transporteurs demandent le soutien de l'Etat

FranceRoutes | Routier | publié le : 02.03.2021



Camions, bus, roches, palettes ont été placés en travers de la chaussée où il est impossible de circuler.

Crédit photo RCI FM

Les transporteurs de Guadeloupe veulent se faire entendre. Depuis le 24 février, plusieurs axes routiers de la Guadeloupe sont bloqués. L'USTR Guadeloupe, délégation de l'organisation de transporteurs routiers et de voyageurs Unostra, est mobilisée et dénonce le manque d'accompagnement de l'Etat. La circulation sur l'île est fortement perturbée.

Transport de marchandises, transport d'élèves, BTP, tout le secteur du transport est mobilisé depuis le 24 février en Guadeloupe. Camions, bus, roches, palettes ont été placés en travers de la chaussée où il est impossible de circuler. *"Depuis la crise du Covid-19, les difficultés du secteur se sont accentuées et les professionnels regrettent le manque d'accompagnement de l'Etat, notamment pour les petites entreprises, dénonce l'USTR Guadeloupe. Les engagements pris après les dernières manifestations sont aujourd'hui loin d'être suffisants. Les entreprises sont touchées de plein fouet par la crise sanitaire et confrontées au paiement des charges sociales. Cette crise touche tous les secteurs et n'est pas encore prête de s'atténuer."*

Une situation pire qu'en Métropole

Plusieurs revendications sont mises sur la table :

- la simplification des procédures pour réaliser les différents projets dans le cadre des plans de relance ;
- la préservation de l'emploi local, de la mise en place des savoir-faire des entreprises et la mise en œuvre de l'inclusion sociale ;
- la mise en place d'**un fond d'aide exceptionnel** pour les métiers du tourisme de proximité ;
- l'accès à des aides au développement des structures.

L'USTR Guadeloupe reste mobilisée avec les professionnels du secteur dans ce mouvement. *"Les difficultés rencontrées sur l'île sont similaires, voir **pire qu'en métropole**. Le transport a besoin des aides de l'Etat pour parvenir à traverser cette crise, et surtout s'en relever."*

<https://www.actu-transport-logistique.fr/routier/blocages-en-guadeloupe-les-transporteurs-demandent-le-soutien-de-letat-634282.php>

GPM de la Martinique : le port est resté debout malgré les évènements

Publié le 03/03/2021 par Rédaction

Avec une baisse de 16% à 2,7 Mt, le Grand port maritime de la Martinique a subi les effets de la crise économique. Pour la direction, le port a su répondre aux attentes de ses clients malgré le mauvais temps. Des conditions qui n'ont pas altéré la volonté de l'autorité portuaire de continuer à investir. Le coup de grain mondial lié à la pandémie et à la crise économique qui a suivie a aussi touché l'île de la Martinique. Le Grand port maritime de la Martinique a pris le vent de face. Au final, en 2020, les trafics du port ont accusé une baisse de 16% pour se situer à 2,7 Mt. Comme le roseau de la fable de La Fontaine, il a su rester debout pour répondre à la demande des clients.

Les vracs ont perdu 19%

Tous les flux du port ont été touché par cette crise. Les vracs ont fini l'année avec une diminution de 19% à 1,2 Mt. Une baisse qui a été plus marquée pour les vracs liquides qui affichent un repli de 21% à 877 203 t. La production de la raffinerie de Sara a été réduite en 2020 en raison de la demande moindre, notamment pour le kérosène. « Le confinement a sévèrement touché le transport aérien entraînant une production moindre de la raffinerie et donc des importations de pétrole brut », explique Jean-Rémy Villageois, président du directoire du GPM de Martinique.

Arrêt technique à la raffinerie de la Sara

Ajouté à cette diminution de l'activité, la raffinerie a procédé à un arrêt technique de grande importance programmé. Ces différents éléments ont pesé sur les vracs liquides même si du côté de la consommation des carburants par les particuliers, la baisse a été plus légère, explique le président du directoire.

Les flux pour la centrale de Bellefontaine progressent

Dans ce courant, les trafics destinés à la centrale électrique de Bellefontaine ont augmenté. Ils progressent de 8,8% à 162 620 t. Une hausse liée à la mise en place de production énergétique nouvelle. La mise en place de nouvelles sources d'énergies renouvelables demande, au démarrage, la production d'énergie classique plus importante. En produisant plus, la centrale de Bellefontaine participe à la transition énergétique vers des sources plus écologiques.

Biomasse : plus de 50% des vracs solides

En effet, depuis plusieurs mois, la production énergétique par biomasse monte en puissance régulièrement. Avec 155 597 t, ces produits affichent une progression de 1% dans les vracs solides du GPM de la Martinique. « La biomasse constitue notre premier courant de vrac solide sur le port avec plus de 50% des flux », continue le président du directoire. Les vracs solides ont pesé en 2020, 336 507 t affichant une baisse de 13%.

Le clinker a souffert de la crise du BTP

L'autre principal courant de ces vracs solides est constitué par le clinker. La pandémie et le confinement qui s'en est suivi a mis un coup d'arrêt à de nombreux chantiers. Cette baisse d'activité dans le BTP s'est répercutée dans les trafics avec une diminution de 28% à 104 388 t. Enfin, le dernier grand courant de vracs solides du port martiniquais, à savoir les céréales, ont reculé de 7% à 47 552 t. La différence par rapport à 2019 représente 3 567 t, soit moins qu'un chargement. Les diverses perdent 14% Enfin, les marchandises diverses ont reculé de 14% à 1,4 Mt. Elles représentent la moitié du trafic du GPM, soit autant que les vracs. Elles se composent principalement de conteneurs et d'automobiles. Du côté des trafics rouliers, l'arrêt de production automobile dans de nombreux pays et la crise économique ont eu raison de ces flux.

Conteneurs : progression des vides

Les conteneurs ont pour leur part connu un sort un peu plus mystérieux. Avec 164 495 EVP, le trafic conteneurisé du port recule de 8%. Une diminution qui tient principalement aux flux des boîtes pleines. Elles perdent 13% à 103 464 EVP. Dans le même temps, les boîtes vides connaissent un regain avec une hausse de 4% à 61 031 EVP.

Bananes : une production en baisse

Deux autres éléments sont à relever du côté du trafic des conteneurs. Le premier vise le trafic de bananes. L'expédition de ces fruits oblongs a perdu 11% à 13 540 EVP. « La production locale a été moindre cette année », constate Jean-Rémy Villageois. Enfin, l'autre élément nouveau de ce trafic tient à la diminution des transbordements qui ont vu leur flux se réduire de 48% à 15 523 EVP.

Transbordement : les trafics s'envolent

La volatilité des transbordements montre en Martinique toute sa dimension. Un jour dans un port, le lendemain dans un autre au gré des décisions des armateurs. Pour la Martinique, le transbordement est avant tout réalisé par le groupe CMA CGM. La réorganisation des lignes entre l'Europe et la Martinique par l'armement marseillais a sérieusement entamé le trafic de transbordement.

Une escale de plus peu utilisée

Depuis 2019, le groupe CMA CGM et son partenaire Marfret ont décidé de revoir les lignes depuis l'Europe et la Méditerranée. Désormais, les navires en provenance d'Europe réalisent deux escales dans le port de Fort de France contre une auparavant. « Nous avons gagné une escale par semaine. Or, le marché sud caribéen n'a pas été au rendez-vous en raison de la crise économique. Ces escales n'ont pas été utilisées par les opérateurs », explique le président du directoire du GPM.

La ligne du Brésil partie en Guadeloupe

De plus, le groupe CMA CGM a retiré une escale du service depuis le Brésil sur l'Europe pour la transférer sur le port voisin de la Guadeloupe. Le choix de l'armateur n'est pas social, assure Jean-Rémy Villageois. Il tient à des considérations techniques. Le port de Pointe à Pitre dispose de quatre portiques pour traiter les navires quand celui de la Martinique n'en possède que trois. Au final, les chiffres parlent d'eux-mêmes : le nombre d'escales des navires est en hausse sur le port quand le trafic, notamment conteneurisé, est en diminution.

Trafic domestique en hausse

Cette baisse du transbordement n'a pu être compensée par la progression du trafic domestique. « Nous sommes sur une croissance démographique régulière mais à petits pas. Les volumes de transbordement ne peuvent être compensés par des hausses de trafics domestiques. » Avec la perte d'une partie des transbordements, le port de Martinique pourrait devenir un hub pour d'autres armements. « Nous y travaillons régulièrement mais nous avons un souci sur les espaces de stockage sur notre terminal », répond le président du directoire. En effet, le taux d'utilisation du terminal s'élève aujourd'hui à 80%.

La résilience des clients...

Dans ces conditions, le GPM de la Martinique a continué à investir pour maintenir l'activité pendant la crise mais aussi pour l'avenir. « Au cours de la crise, nous avons assuré toutes les opérations portuaires vers nos clients. Sur l'année 2020 nos trafics ont accusé une baisse mais nos clients ont répondu présent. Même au plus fort de la crise, nous avons su répondre ».

... et des investissements avec un quatrième portique

En 2020, le port a continué ses investissements. Ainsi, le programme de réfection du terre-plein a continué. Le port a investi 5,5 M€ en 2020, soit 1 M€ de plus que prévu. En 2021, le GPM va continuer de mettre en œuvre son projet stratégique. L'achat d'un quatrième portique est engagé. De plus, le dispositif d'amarrage va être amélioré avec l'ajout de ducs d'Albe. « Ces nouveaux amarrages vont permettre d'augmenter la capacité du terminal. Désormais nous pourrons recevoir simultanément deux navires pour une meilleure rentabilité des escales ».

Recevoir deux navires simultanément

Les navires qui touchent la Martinique dans le cadre des services avec l'Europe n'ont eu de cesse de grandir pour atteindre aujourd'hui 6 900 EVP. Avec le quatrième portique et les futurs ducs d'Albe, le port pourra recevoir un navire de 6 900 EVP et un autre de plus petite taille.

Le port, acteur de la transition écologique

Dans son action en faveur de la transition écologique, le GPM met en place les mesures prévues dans son projet stratégique. Parmi ces actions sur l'efficacité énergétique, la mise en place d'un éclairage par leds sur le terminal réduit sensiblement la facture énergétique du port.

Branchement électrique à quai : le port producteur et distributeur

Enfin, et pour rester dans cette démarche écologique, le port a engagé ses investissements en faveur du branchement électrique à quai. Ce programme, appelé Smart Grid, prévoit d'installer sur le terminal de la Pointe des Grives un système de branchement à quai pour les navires en escale. Il est doublement écologique en ce sens qu'il fournit de l'électricité pour les navires à quai, leur permettant d'éviter d'utiliser leurs moteurs pendant le temps de l'escale d'une part. D'autre part, la production électrique se fera par des panneaux photovoltaïques installés sur le port. « Nous serons producteurs et distributeurs d'énergie pour les navires en escale », explique Jean-Rémy Villageois.

Un projet qui contribue entre 10% et 15% du PPE

Ce projet est inscrit dans le projet stratégique du port adopté en 2020. « D'une puissance installée variant, selon les options, entre 4 et 11 mégawatts-crête, le projet pourrait couvrir a minima 80% de la consommation du port. Une réinjection sur le réseau de distribution du surplus d'énergie verte est envisagée permettant ainsi au Grand port de devenir à terme un pôle d'activité à énergie positive. Ce projet, à lui seul, contribuerait ainsi entre 10 et 25% à l'objectif fixé par la PPE (programmation pluriannuelle de l'énergie) concernant la production d'énergie

photovoltaïque avec stockage (alors que le GPMLM ne participe qu'à hauteur de 5% seulement au total de la consommation d'électricité en Martinique). »

Croisières : attendre des jours meilleurs

Parler de Martinique Hub sans aborder la croisière créé un manque. Or, en 2020 ce secteur d'activité a connu les conséquences de la pandémie. Des croisiéristes se sont retrouvés parfois coincés à bord des navires. « Il a fallu trouver des solutions pour venir en aide aux armateurs. Nous avons répondu présent dès que nous le pouvions », indique Jean-Rémy Villageois. Depuis le pic de la crise de mars 2020, les croisières sont à l'arrêt. « Les signaux ne sont pas au vert pour le moment ». Avec des croisières de sept jours, les ports du sud de l'arc caribéen vont être amputés d'une partie de son marché, les croisiéristes américains. En sept jours, ils ne pourront venir jusqu'en Martinique au départ de Miami. Les croisières ont enregistré une baisse en 2020 en raison de la pandémie. Le retour de cette activité dépend en grande partie des décisions des autorités nationales et préfectorales.

Une baisse de 25% pour les passagers en tête de ligne

Il reste les croisières en tête de ligne. Elles dépendent en grande partie de la position des autorités françaises. Aujourd'hui, les voyages avec la Martinique ne peuvent se faire que pour « des raisons impérieuses », ce qui ne comprend pas l'embarquement à bord d'un navire de croisière. Au final, le trafic passagers des croisières a chuté de 40% à 329 324 passagers pour ceux réalisant une escale. Il s'est réduit de 35% à 76 756 passagers pour les embarquements en tête de ligne.

Inter-îles: un trafic amputé de ses liaisons avec les îles britanniques

Quant aux passagers empruntant les services inter-îles, ils ont connu le même sort. Ils baissent de 71% à 47 586 passagers. Encore une fois, les conditions sanitaires ont largement contribué à cette diminution. Le trafic avec les îles britanniques a été annulé. Il ne reste plus que celui avec la Guadeloupe et la Dominique. De plus, les échanges entre les îles sont soumis aux décisions préfectorales et peuvent donc changer d'une semaine à l'autre.

<https://www.meretmarine.com/fr/content/gpm-de-la-martinique-le-port-est-reste-debout-malgre-les-evenements>

Outre-mer : Bruxelles propose de renouveler le régime d'octroi de mer

Rédaction web avec Afp Mercredi 3 Mars 2021 - 15h59



Commission Européenne - DR

La Commission européenne a adopté ce mercredi (3 mars) une proposition pour renouveler le cadre communautaire de l'octroi de mer.

La Commission européenne a adopté aujourd'hui une proposition pour renouveler le cadre communautaire de l'octroi de mer, une taxe sur les produits importés spécifiques aux régions d'outre-mer françaises.

Cette proposition, très attendue par les collectivités, devra être validée par les États membres. Elle vise à renouveler jusqu'en 2027 ce régime fiscal spécifique à la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte et la Réunion.

L'octroi de mer est une taxe vieille de plusieurs siècles sur les produits importés ou fabriqués dans les régions ultrapériphériques. Le régime en vigueur permet cependant d'accorder des exonérations ou des réductions « en faveur d'une liste limitée de produits fabriqués localement », rappelle la Commission dans son communiqué.

Il s'agit d'une fiscalité spécifique, car le droit de l'Union ne permet généralement pas d'appliquer des taxes différentes entre les produits locaux et ceux importés de métropole ou d'autres États membres. « Les mesures annoncées aujourd'hui visent à continuer d'encourager l'activité économique et à maintenir la compétitivité des produits locaux dans ces régions », souligne Bruxelles dans un communiqué.

Principale ressource des communes

Souvent considérée comme responsable de la cherté de la vie, cette taxe est également la principale ressource financière des communes. Les collectivités françaises d'Outre-Mer ont écrit début février au Premier ministre Jean Castex pour lui faire part de leur opposition à « toute modification » du cadre communautaire de l'octroi de mer.

La reconduction de ce régime fiscal pour la période 2015-2020 a déjà fait l'objet d'âpres négociations. Début 2020, l'État et les Régions ultrapériphériques ont engagé des discussions avec la Commission pour le renouvellement pour sept ans de ce cadre. Si elle est validée par les capitales, la nouvelle proposition, qui introduit « davantage de transparence dans les critères de sélection des produits pouvant bénéficier d'une exonération ou d'une réduction », entrera en vigueur en 2022. En attendant, le régime précédent sera prolongé, précise la Commission.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/outre-mer-bruxelles-propose-de-renouveler-le-regime-d-octroi-de-mer-588260.php>