

Le Grand port maritime de Guadeloupe face à la crise sanitaire

- 26 avril 2021 [Francette Florimond](#)



Consolider, accompagner les clients pour mieux repartir

En 2020, malgré la crise sanitaire, le Grand port maritime de Guadeloupe n'a jamais cessé de fonctionner. Nous n'avons pas connu de cluster et avons pu assurer le service à nos clients et rattraper en fin d'année le retard pris en début d'année : pour Jean-Pierre Chalus, président du directoire du Grand port maritime de Guadeloupe, si l'activité du GPM n'a fléchi "que" de 2,9 %, les regards en détail montrent des mutations profondes. Par exemple, le vrac liquide chute lourdement (-12,3 %) à cause de l'arrêt du trafic aérien, trafic qui n'a toujours pas réellement redémarré en 2021, ce qui pèsera encore sur les comptes. En revanche, le vrac solide ne chute "que" de 2,9 % malgré la crise qui touche le secteur du BTP et des carrières. La chute a été amortie par les importations d'agrégats de la Dominique qui a permis à certains chantiers de se poursuivre. L'importation de clinker a aussi été à la peine (-22 %) ainsi que celle du charbon (-18,7 %). L'importation de pellets, cette matière première alimentant les usines de biomasse du Moule, a débuté fin 2020 : les quantités n'ont pas été significatives mais sont appelées à devenir prépondérantes dans les années à venir.

L'exportation du sucre est également à la peine : il chute de 40,9 %. Cela s'explique par le passage du vrac à la conteneurisation du produit qui est désormais conditionné sur place, mais les quantités exportées baissent tout de même.

Sur la plate-forme, en 2020, les mouvements de conteneurs sont en hausse de 6,4 %, une augmentation portée par la manipulation des boîtes vides (87 221) qui a progressé de 15,9 %, la tendance étant sensible à partir de juillet.

En 2020, l'activité conteneurs du GPM de Guadeloupe a été soutenue grâce au transbordement, plus précisément à la mise en place de la ligne Fortaleza Express, connexion directe entre le Brésil et la Guadeloupe pour l'expédition des fruits et minerais vers l'Europe. *“Nous avons bien travaillé en 2020. Pour 2021, notre objectif est de consolider et de développer ce service”*, précise Jean-Pierre Chalus.

Autre service apprécié des compagnies : depuis novembre, le GPM propose un service de remplissage de soutes : *“Rubis a en effet mis en place une citerne barge qui peut accoster à flanc de navire et remplir ses soutes en carburant en même temps qu'il est en train d'opérer la manutention des conteneurs, ce qui optimise le temps et les escales”*, explique-t-il.

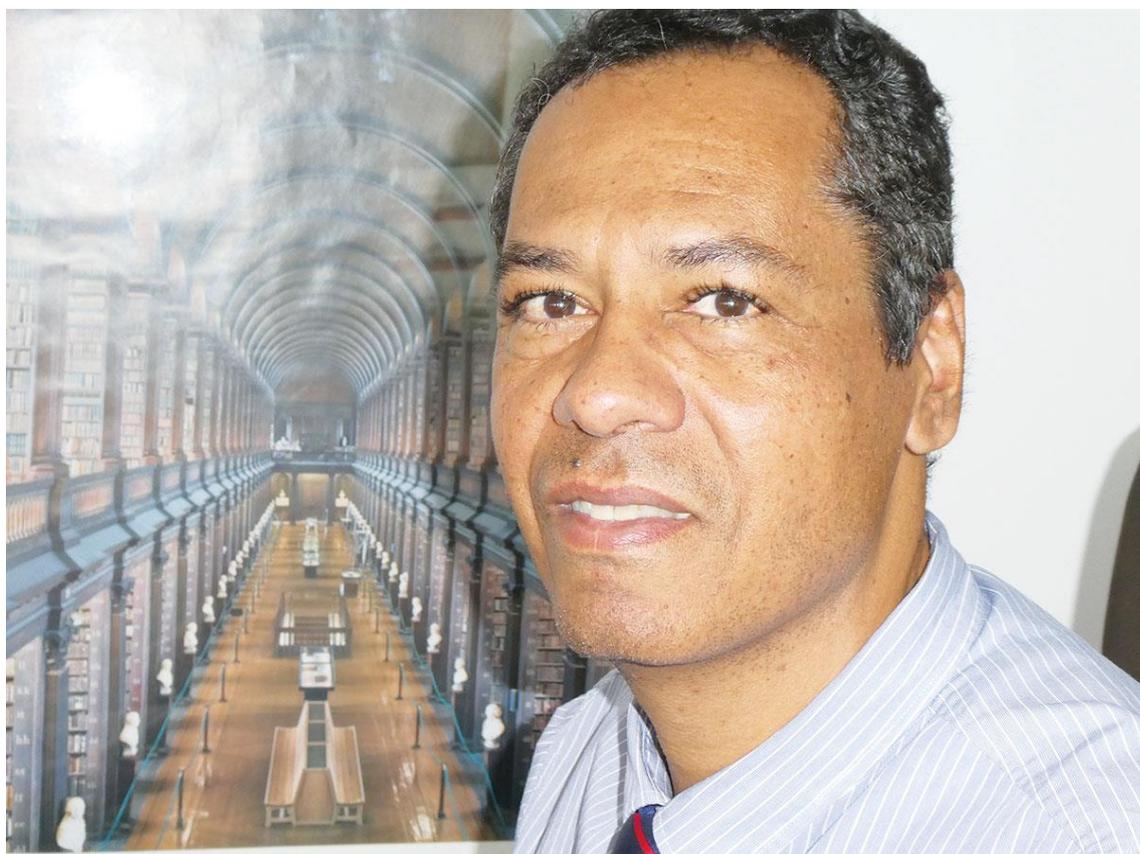
Une branche de l'activité portuaire est quasiment à l'arrêt : il s'agit du trafic passagers. Globalement, il chute de 45,3 %, soit 70,1 % en interîles, 39,5 % dans l'archipel et 37 % pour la croisière. *“Pour la croisière, nous observerons les reprises qui se feront éventuellement ailleurs, en Europe notamment. Mais nous devons inventer de nouvelles pratiques qui cumuleront celles de l'Europe avec celles de l'Amérique du Nord et de la Caraïbe. Quant au trafic régional, la pression est très forte sur les compagnies locales : il faut qu'elles tiennent au moins jusqu'en juillet.”*

En 2020, le GPM de Guadeloupe a réalisé 41 M€ de chiffre d'affaires contre 43 M€ en 2019. Il compte reprendre son cycle d'investissements : 15 M€ prévus en 2021 contre 6,5 M€ réalisés en 2020.

<https://www.interentreprises.com/le-grand-port-maritime-de-guadeloupe-face-a-la-crise-sanitaire/?uid=Mzc00Tk0#>

Grand port maritime de Martinique : se transformer en attendant la reprise

- 23 avril 2021 [Francette Florimond](#)



Le Grand port maritime de la Martinique subit la crise.

En 2020, du fait de la crise sanitaire, le trafic du Grand port maritime (GPM) de la Martinique a baissé globalement de 16 %. Plus précisément, le volume en vrac a baissé de 19 %, et singulièrement le vrac liquide (-21 %). C'est dans ce volume que se situent les importations de pétrole brut et les éventuelles exportations de la raffinerie Sara vers la Guadeloupe et la Guyane. Le transport aérien étant durement impacté et les déplacements terrestres restreints en Martinique, la Sara approvisionnant de plus en plus la Guadeloupe de brut déjà raffiné venant d'autres provenances, le modèle de la Guyane évoluant également, la lente érosion des quantités observées par le GPM de Martinique se confirme d'année en année.

Parallèlement, le trafic à destination de la centrale EDF de Bellefontaine a progressé de 8 %. Cela s'explique par la montée en puissance des énergies renouvelables, qui nécessitent davantage d'énergies fossiles en début de cycle. Le volume de biomasse importée continue à progresser (+1 %), représentant désormais de 50 % du volume de vrac transitant sur le grand port. De son côté, l'importation de clinker a lourdement chuté en 2020 (-28 %) à cause la crise du BTP.

En ce qui concerne le trafic par conteneurs, le recul est de 8 %. Plus en détail, le trafic de marchandises a baissé de 13 %, tandis que le trafic de conteneurs vides a progressé de 4 % (+ 61 031 équivalents 20 pieds), raréfiant de facto la disponibilité de boîtes pour de futurs transports. Cette stratégie de sortie de boîtes des lignes appliquée par les compagnies explique la pénurie de conteneurs qui touche le trafic maritime depuis quelques mois.

Autre raison : la banane a vu son trafic baisser de 11 %, et 2020 a été une année noire pour le transbordement : -48 % en volume. Cette contre-performance s'explique d'une part parce que la ligne positionnée par CMA CGM venant du sud de la Caraïbe n'a pas trouvé ses clients, d'autre part parce que la compagnie maritime a déplacé sa ligne venant du Brésil opérée en Martinique vers le GPM de Guadeloupe étant donné que ce grand port possède quatre portiques pour opérer plus rapidement les bateaux contre trois en Martinique. Le trafic domestique, en légère hausse, n'a pas compensé cet effondrement.

Le port travaille à sa transition énergétique en équipant son réseau d'éclairage de LED et en se préparant à devenir un fournisseur d'énergie pour ses clients armateurs. Ce projet devrait représenter l'équivalent de 15 % de la production d'énergie de la Martinique.

<https://www.interentreprises.com/grand-port-maritime-de-martinique-se-transformer-en-attendant-la-reprise/?uid=Mzc0OTk0>

Investissements

- 20 avril 2021 [Francette Florimond](#)

En 2020, le GPM de Martinique a réalisé 5,5 M€ de dépenses, soit 1 M€ de plus qu'en 2019, pour poursuivre la réfection des terre-pleins, optimiser les aménagements, améliorer l'amarrage des navires et commander le quatrième portique.

<https://www.interentreprises.com/investissements-2/?uid=Mzc0OTk0>

Inter-portuaire pas mort

- 23 avril 2021 [Francette Florimond](#)



Sophie Brocas, directrice générale des outre-mer, a été nommée ce 25 février présidente du conseil de coordination inter-portuaire Antilles-Guyane.

Sophie Brocas, directrice générale des outre-mer, a été nommée ce 25 février présidente du conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane. Depuis de nombreux mois, cette instance créée en grande pompe en 2017 avec comme objectif de dégager une stratégie commune entre les trois grands ports maritimes des Antilles-Guyane semblait plus morte que vivante. En effet, si la gouvernance subissait les aléas des changements politiques, le travail des trois ports était maintenu. Ainsi, le GPM de la Martinique travaille sur une approche commune en matière de règlement général sur la protection des données (RGPD), celui de la Guadeloupe réfléchit à l'évolution des métiers et aux stratégies environnementales possibles, et celui de la Guyane sur la mise en place d'un observatoire portuaire commun. La date du prochain conseil avec sa nouvelle présidente n'est pas encore arrêtée.

<https://www.interentreprises.com/inter-portuaire-pas-mort/?uid=Mzc0OTk0>

Ports d'Outre-mer : de nouveaux projets d'investissements malgré un bilan 2020 en demi-teinte

- [Eline ULYSSE 09/04/2021](#)

Le site Ports et Corridors, consacré à l'actualité de la logistique portuaire, vient de publier son bilan 2020 des ports de l'Hexagone et des Outre-mer. L'étude comprend une analyse des trafics par filières, et détaille les principaux projets d'investissements pour 2021.

Comme tous les secteurs économiques, l'activité portuaire française a souffert de la crise sanitaire en 2020, avec des baisses de trafic allant de 10 à 20% en moyenne. En Outre-mer, ces diminutions sont par exemple de -16% et -16,4% pour la Martinique et la Nouvelle-Calédonie respectivement (voir tableau ci-dessous), alors que paradoxalement la Guyane a amélioré son trafic de 2,4%. « Une hausse de trafic liée à la gestion moins restrictive du confinement pendant le printemps pour maintenir l'économie », souligne le document de Ports et Corridor. Les auteurs ont choisi de ne pas traiter de la filière croisière en raison de sa situation particulière, de nombreux navires ayant été immobilisés dans les ports dès l'apparition de cas de Covid-19. « Face à la pandémie, les opérateurs de croisière ont mis un terme à la saison, annulant tous les voyages prévus. Dans les ports de France et d'Outre-mer, la saison a été catastrophique, avec une diminution allant parfois jusqu'à 90% du trafic passagers », estiment-ils.

Trafic des ports ultramarins (en tonnes, années 2019 et 2020)

Guadeloupe	3 510 822	3 614 331	-2,9%
Martinique	2 699 297	3 214 175	-16,0%
Guyane	838 325	818 927	2,4%
La Réunion	5 343 896	5 564 600	-4,0%
Nouméa	1 492 653	1 785 228	-16,4%

Source: autorités portuaires

Les vracs secs

Trois principaux secteurs sont inclus dans cette appellation : le charbon, les minerais et les produits agricoles. Dans les Outre-mer, le charbon constitue encore une source d'énergie électrique importante. « À La Réunion, le charbon a enregistré une hausse de son trafic de 13% à 620 412 t ». « Les Réunionnais ont moins voyagé avec la pandémie. La demande en électricité a augmenté en conséquence » explique le Grand port maritime (GPM) local. En Guadeloupe, le trafic de charbon destiné à la production électrique a reculé en 2020. Selon le GPM de Guadeloupe « il perd 18,7% à 165 039 t. Une baisse qui tient notamment à la mise en place d'un trafic de pellets de bois pour remplacer progressivement le charbon dans la production électrique ».

En ce qui concerne les minerais, la France est exportatrice grâce au nickel de Nouvelle-Calédonie, qui figure parmi les premiers producteurs mondiaux. « En 2020, la production minière réalisée par la SLN (Société Le Nickel, filiale d'Eramet) a enregistré une croissance de

16% à 5,4 Mth (million de tonnes humides). Dans le même temps, la société a exporté 2,5 Mth. Un chiffre en hausse de 55%. (...) Pour rester dans ce domaine des minerais, le port de Nouméa exporte des mattes et du ferronickel. En 2020, ce courant a représenté 189 616 t, en recul de 6% », indique le rapport.

Trafics et évolution des vracs solides en Outre-mer pour 2020 (en tonnes)

Guadeloupe	771 342	-2,90%
Martinique	336 507	-13,00%
Guyane	79 338	24,20%
La Réunion	1 157 271	7,00%
Nouméa	249 717	-23,40%

Pour les produits agricoles, l'étude relève que la filière céréale représente une large partie des importations de vrac des ports ultramarins, et analyse les évolutions des flux. « *Les Réunionnais, habitués à voyager, ont dû rester sur leur île pendant les confinements. Ils ont donc plus consommé. Alors, les trafics de céréales s'en sont ressentis. Ils progressent de 2% à 234 153t. Dans les Caraïbes, la situation a été stable. En Guadeloupe et en Martinique, le trafic de céréales accuse un repli minime. En effet, dans le GPM de la Martinique, la baisse de 7% pèse un peu plus de 3650 t, soit à peine un chargement. En Guadeloupe, la situation est équivalente avec une diminution de 8,9%. »*

Les vracs liquides

En Outre-mer, les importations d'hydrocarbures ont nettement diminué en 2020. « *À la Réunion, les vracs liquides ont régressé de 15% à 796 357 t. (...) Par ailleurs, le kérosène plonge de 36% à 125 871 t. Une diminution liée à l'arrêt des vols »*, constate le rapport. « *Dans les Caraïbes, le Grand port maritime de la Guadeloupe accuse un repli significatif de ses flux d'hydrocarbures. Ils perdent 11,7% à 624 771 t. Pour le port de Jarry, cette baisse de trafic est principalement liée à une diminution de la demande en carburants. Quant à la Martinique, la baisse d'importations de pétrole brut tient surtout à l'arrêt technique de la raffinerie de la Sara. Cet arrêt technique a impacté lourdement les trafics avec une baisse de 37% des entrées de pétrole brut à 284 955 t. Quant aux produits raffinés, les entrées perdent 11,1% à 274 966 t en raison de la baisse de la demande. Les sorties de produits raffinés, destinées aux îles de la région régressent de 22,3% à 154 662 t. »*

« *En Guyane, les trafics de vracs liquides accusent une diminution de 2,3% à 265 618 t. Une diminution toute relative puisqu'elle représente une perte de 6 200 t. Cette baisse de trafic est en partie liée au report du programme spatial. Enfin, en Nouvelle Calédonie, tous les trafics de vracs liquides enregistrent une diminution. Ils s'établissent à 439 744 t, en diminution de 35,1%. L'essence, le gazole et le fioul affichent des pertes de plus de 30%, signe d'une demande en forte réduction. »*

Trafics et évolution des vracs liquides en Outre-mer pour 2020 (en tonnes)

Guadeloupe	624 771	-11,7%
Martinique	877 203	-21,0%
Guyane	265 618	-2,3%
La Réunion	796 357	-15,0%
Nouméa	439 744	-35,1%

Les investissements

Concernant les investissements, le rapport se penche sur quatre GPM des Outre-mer. En Martinique, le port a poursuivi ses financements en 2020, pour un montant de 5,5 millions d'euros. En 2021, le GPM va continuer de mettre en œuvre son projet stratégique. « *L'achat d'un quatrième portique est engagé* », et « *le dispositif d'amarrage va être amélioré* ». Le port poursuit aussi son action en faveur de la transition écologique. 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. Enfin, et pour rester dans cette démarche écologique, le port a engagé des investissements en faveur du branchement électrique à quai.* » En Guadeloupe, ce sont 18 millions d'investissements qui ont été votés dans le budget prévisionnel 2021 de l'autorité portuaire, notamment pour l'extension de quais et l'adaptation des capacités à la taille des navires.

En Guyane, le GPM « *a prévu de moderniser son terminal à conteneurs. Une opération qui passera par l'achat de nouvelles grues et une nouvelle organisation* », précise l'étude. Objectifs : améliorer la fluidité des flux, augmenter la productivité des opérations, et adapter la manutention. Le GPM du territoire prévoit également la mise en service de nouvelles lignes maritimes, notamment avec le Brésil. « *Aujourd'hui, les viandes brésiliennes doivent aller au Havre avant de revenir en Guyane pour subir les contrôles sanitaires européens. Le GPM a donc décidé d'installer sur le port de Degrad des Cannes un poste frontalier. Les travaux sont en cours et devraient être livrés en 2022* ». Dans les projets d'investissements apparaît aussi une zone logistique à Saint Georges de l'Oyapok, qui entre dans sa phase d'étude.

Enfin, le GPM de La Réunion va entamer des discussions avec le Conseil départemental pour l'acquisition de terrains dans la zone arrière du port, qui avaient servi à entreposer les produits pour la construction de la Nouvelle Route du Littoral (NRL). « *Cette zone s'étend sur 80 hectares. Le port souhaite pouvoir occuper 20 hectares pour y développer des activités logistiques* », note le document. Par ailleurs, le GPM « *a entrepris la commande de deux nouveaux portiques pour le terminal à conteneurs. Avec ces nouveaux engins, le port disposera de moyens de manutention adaptés aux navires touchant l'île.* »

On peut se procurer [**l'étude de Ports et Corridors ici**](#)

PM

<https://www.outremers360.com/bassin-atlantique-appli/ports-doutre-mer-de-nouveaux-projets-dinvestissements-malgre-un-bilan-2020-en-demi-teinte>

Marfret étoffe son service direct roulier entre l'Europe du nord, les Antilles et la Guyane.

Publié le [26 avril 2021](#)



Lancé au printemps 2020 par Marfret, le service MPV de Marfret permet d'expédier facilement et sans rupture de charge des tracteurs, des voiliers, des autobus, des marchandises conventionnelles et dangereuses.

Ce service, opéré avec le Marfret Niolon d'une capacité de 1 212 mètres linéaires, effectue une rotation complète en 42 jours. Il bénéficie d'une connexion aux Antilles avec le service Ferrymar de Marfret opéré par le Marin.

Démarrée en plein confinement, en mars 2020, la ligne MPV a d'abord relié Le Havre aux Antilles, avant d'ajouter la Guyane à son itinéraire.

« C'est une grande nouveauté pour la Guyane qui jusqu'à présent n'était desservie, pour le fret roulant, qu'en transbordement via le port de Pointe-à-Pitre. Les clients sont ravis de ce service direct polyvalent à jour fixe », souligne Guillaume Vidil. Le directeur général de Marfret est heureux du retour aux sources que le service MPV constitue pour la compagnie qui a gardé une curiosité intacte pour le transport des marchandises diverses et les projets complexes.

Après un passage en cale sèche chez Damen Shipyards au port de Dunkerque, le Marfret Niolon a repris les flots pour un nouveau cycle de vie de cinq ans. Il est désormais doté d'un système de traitement des eaux de ballast permettant une meilleure protection des écosystèmes marins.

Le service « Multipurpose Vessel » (MPV) poursuit son développement avec la desserte d'un nouveau port européen : après avoir quitté Le Havre, le Marfret Niolon a fait une première escale à Anvers le 12 mars dernier avant de gagner Pointe-à-Pitre, Fort-de-France et de mettre cap au Sud pour faire escale au port de Dégrad-des-Cannes.

Dans le port belge, le Marfret Niolon touche le terminal de Nova Natie. Ce spécialiste de la manutention des marchandises breakbulk est équipé d'une grue permettant la manutention de charges lourdes et met à disposition 190 000 m² d'entrepôts de stockage.

<https://www.marfret.fr>

Caribbean Line : sa ligne sur les Caraïbes se développe à Douvres



9 avril 2021 [Hervé Deiss Antilles](#),

Caribbean Line assure des liaisons entre l'Europe du nord et les Caraïbes depuis de nombreuses années. La ligne conventionnelle entre Sheerness et les Caraïbes part désormais de Douvres.

Caribbean Line est un acteur **maritime** présent depuis de nombreuses années sur les liaisons par navire conventionnel entre l'Europe du nord et les Caraïbes. Aujourd'hui, de plus en plus de projets industriels et de colis lourds sont transportés vers les pays de la région.

La ligne entre les Antilles, le nord de l'Amérique du sud et l'Europe existe depuis 11 ans. « Nous avons changé notre port de départ britannique. Auparavant, nous partions du **port de Sheerness**, au nord du Kent. Aujourd'hui nous modifions notre base anglaise pour partir de Douvres au sud du Comté », nous a indiqué Aimery de Laroullière, directeur de Caribbean Line.

Sheerness congestionné

La raison de cette modification de ligne tient à la **congestion** du port du nord du Kent. Si le terminal roulier du port de Douvres souffre aussi d'un afflux important de trafic, il reste moins congestionné que son homologue du nord et plus adapté au break bulk. « Nous exportons de nombreux éléments comme des camions et des voitures d'occasion mais aussi des yachts.

Outre le port britannique, la ligne escale dans le port d'Anvers en Europe du nord. « L'escale dans le port belge est motivée par la livraison sur ce port de nombreuses marchandises », continue le directeur général.

Deux navires de 7 000 t de capacité

La ligne dessert ensuite les ports de Saint Martin, le Guyana, la Guadeloupe, la Martinique, le Surinam et la Guyane française. Elle est assurée par deux navires conventionnels grésés d'une capacité de 8 000 t. La particularité de cette ligne réside dans sa desserte de **ports secondaires** de ces îles. En effet, par exemple, en Guadeloupe Caribbean Line dessert le port de Basse Terre, au Robert en Martinique ou encore Saint Laurent du Maroni en Guyane.

Une ligne de cabotage antillaise

Pour le directeur général de Caribbean Line, cette ligne est aussi perçue comme une **liaison de cabotage** des Antilles. Alors, l'idée d'aller plus loin dans la desserte des Antilles est à l'étude chez l'opérateur français. « Pour desservir Saint Laurent de Maroni, nous sommes limités en tirant d'eau. Nous ne pouvons aller dans d'autres ports si nous sommes trop chargés. Ensuite, cette liaison se fait en 30 jours. Toucher les ports d'Amérique centrale paraît un peu loin en l'état actuel », nous a confié Aimery de Larouillère.

Setubal et La Corogne

L'étude de nouveaux ports se regarde plus sur le versant européen de la ligne. Des projets doivent sortir prochainement de **ports** de la péninsule ibérique. Des études sont menées actuellement sur Setubal et La Corogne.

Caribbean Line assure deux services. Le premier part de Anvers, Douvres pour rejoindre Saint Martin, Guadeloupe, Martinique, Sainte Lucie, Trinidad et Tobago, Guyana, Suriname, Guyane Française et le Brésil (Amapa). La seconde rotation part de Saint Laurent du Maroni, Le Robert, Basse Terre, Galisbay et Jacmel (Haïti).

Soreidom assure pour sa part une rotation entre La Rochelle vers St Thomas, La Martinique et La Guadeloupe. L'opérateur propose aussi une rotation entre Houston et la Louisiane aux États-Unis vers Haïti, Trinidad et Tobago, le Guyana, le Suriname et le Brésil.

https://portsetcorridors.com/2021/caribbean-line-douvres/?utm_source=NL%202021%2014&utm_medium=email&utm_campaign=NL%202021-14