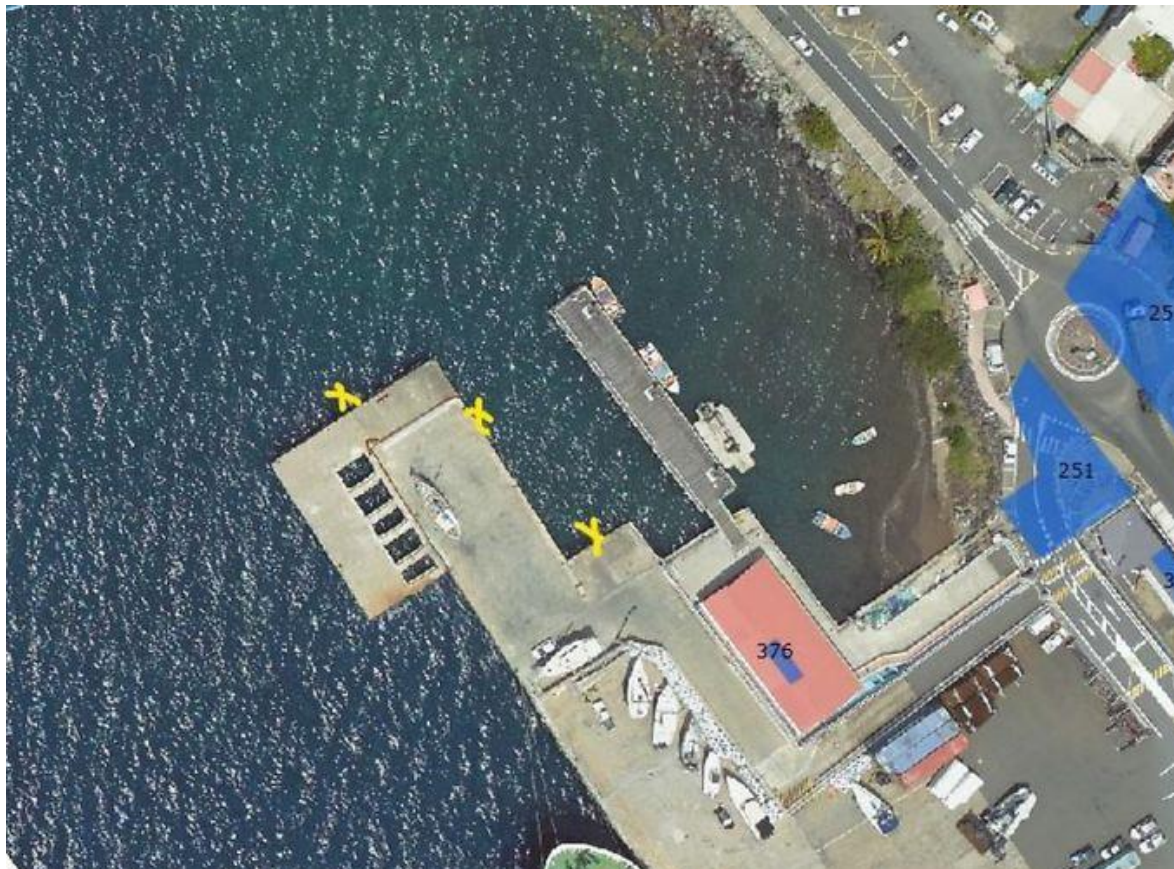


La Darse nord du port de Basse-Terre en travaux durant deux semaines

Rédaction web Lundi 4 Octobre 2021 - 14h54



La Darse Basse-Terre - DR

Le Darse nord de Basse-Terre subira des travaux de dragage pendant les deux prochaines semaines.

La Capitainerie du Grand Port Maritime de la Guadeloupe a informé les usagers du Grand Port Maritime de Guadeloupe qu'à partir de ce jour (4 octobre), des travaux de dragage démarreront au niveau de la Darse Nord de Basse-Terre pour une durée de deux semaines. L'accostage des navettes devra donc s'effectuer au niveau du quai roro et tableau selon le positionnement classique en cas d'inaccessibilité du quai flottant. Le stationnement des embarcations de pêche aux abords du quai flottant est interdit.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/pratique/travaux-circulation/la-darse-nord-du-port-de-basse-terre-en-travaux-durant-deux-semaines-601498.php>

2021-2022 : une saison blanche pour la croisière, en Guadeloupe



Bateau de croisière dans la baie des Saintes • ©Eric Stimpfling

Le secteur du tourisme n'en finit pas de compter les victimes de la Covid. Dernière en date : la croisière. Le couperet est tombé la semaine dernière : aucun paquebot n'accostera dans l'archipel, cette saison. Le manque à gagner est considérable, pour un secteur qui représente entre 80 et 100M€.

Jacky Massicot, Christelle Théophile, avec Nadine Fadel • Publié le 21 octobre 2021

Le secteur du tourisme, en Guadeloupe, déjà bien écorché par la crise sanitaire liée à la Covid-19, est obligé de se passer d'une activité qui génère entre 80 et 100 millions d'euros de retombées économiques annuellement : la croisière.

Aucun paquebot ne passera par les ports de l'archipel, en cette saison 2021-2022.

Les professionnels doivent se projeter sur novembre 2022, si tant est que les compagnies acceptent de revenir dans nos eaux, l'an prochain.

Un impact économique considérable

Une saison blanche équivaut à un coup d'arrêt net, pour l'activité. Or, au moins 700 emplois directs et indirects dépendent de ce secteur, que les autorités locales et les professionnels ont tenu à développer.

Un développement qui s'est fait, au prix de 13 longues années, pour convaincre les opérateurs de se tourner vers la destination Guadeloupe, plurielle, puisque plusieurs ports accueillent, jusqu'à mars 2020, les paquebots : Pointe-à-Pitre, Deshaies, Basse-Terre et Les Saintes. Le

résultat était remarquable : de 50.000 auparavant, le nombre de passagers est monté jusqu'à 400.000 voyageurs.

Les prévisions affichaient, pour 2021-2022, jusqu'à 400.000 passagers, mais la crise vient de changer la donne, avec en corollaire une double menace : le possible départ définitif des compagnies en port-base et de grosses pertes pour la croisière de transit.

La saison 2022-2023 serait, du coup, dans l'onde de choc avec, en prévision, des pertes de l'ordre de 60 à 80% de volume global de passagers. On craint même de revenir aux chiffres de 2007, avec 80.000 passagers, sur une saison.

Le fait est que la concurrence, bien plus rude. Les pays de la Caraïbe, qui bénéficient désormais d'infrastructures performantes, entendent s'engouffrer dans la brèche et profiter de la défection de la Guadeloupe, à leur profit.

La saison a bien lieu, dans la Caraïbe ; l'exemple à Sint-Maarten

Pas de tergiversations, sur l'île de Saint-Martin, où le tourisme représente l'essentiel de l'activité économique, cela fait quatre mois que la croisière tente de reprendre des couleurs. La partie hollandaise de l'île assure la quasi-totalité du trafic de masse, à la différence de la partie française, comme en témoigne ce reportage d'Hervé Pédurand :

Comment en est-on arrivés là, en Guadeloupe ?

Willy Rosier, le directeur du comité du tourisme des îles de Guadeloupe (CTIG), était l'invité de Christelle Théophile, dans le journal télévisé de Guadeloupe La 1ère, mardi 19 octobre. L'occasion pour lui de revenir sur les protocoles très stricts mis en place, dans le cadre de l'activité croisière, mais qui n'ont pas été validés localement. La faute notamment aux taux de vaccination, jugés trop bas.

La guerre économique, sur le front de la croisière, est en passe d'être perdue, par la Guadeloupe, face à des territoires très agressifs comme Sint-Maarten, ou encore la République dominicaine, explique Willy Rosier.

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/2021-2022-une-saison-blanche-pour-la-croisiere-en-guadeloupe-1134013.html>

Blocage du Grand Port Maritime : une nouvelle mobilisation qui promet des tensions

S.R. Jeudi 7 Octobre 2021 - 14h04

L'entrée du parking qui jouxte les locaux du Grand Port Maritime est bloquée depuis ce matin.
- S.R.

Plusieurs manifestants bloquent depuis ce matin une des entrées du Grand Port Maritime de Guyane. En parallèle, plusieurs secteurs de Cayenne sont la cible de coupures de courant intempestives occasionnées par les grévistes, selon la direction d'EDF.

Ils annonçaient ce matin le même triptyque revendicatif : refus du pass sanitaire, de l'obligation vaccinale et des motifs impérieux. Des agents et salariés, pour la plupart syndiqués à l'UTG, prennent part depuis ce matin à une mobilisation également suivie en Guadeloupe et en [Martinique](#). Si le mot d'ordre est inchangé, les lieux « stratégiques » de blocages choisis par les manifestants sont nouveaux. Dès 6h du matin, les protagonistes de la mobilisation ont bloqué l'entrée d'un parking destiné aux poids-lourds au niveau du port de Degrad-des-Cannes.

Philippe Lemoine, directeur général du Grand Port Maritime de Guyane, nous le confirmait ce matin : « *aucun camion ne peut sortir du Grand Port Maritime.* » Selon Gilles Beaudi, secrétaire de suivi de section au bureau central de l'UTG, « *les camions n'ont pas pu entrer dès le matin.* » Comme nous avons pu le constater sur place, aucun transporteur n'était en effet présent sur site, empêchant tout mouvement de conteneurs. Une première depuis le début de l'année.

A la fin du mois d'août, l'UTG déposait un cahier de revendications en guise de préambule à la [grève générale](#) initiée début septembre. Selon les représentants syndicaux que nous avons interrogés, ces requêtes n'ont pas été étudiées et n'ont donné lieu à aucun échange.

En marge de ces différents blocages, plusieurs secteurs de la zone Collery ont été privés d'électricité. Des « *coupures intempestives* » selon le cabinet du directeur d'EDF Guyane Michel Durant, qui seraient imputables aux « *mouvements de grève du jour* ». Plusieurs agents EDF participaient à la mobilisation devant le Grand Port Maritime ce matin. Ces derniers déplorent depuis début septembre la suspension des travaux de la Centrale du Larivot suite à une décision de justice.

Certains quartiers du centre de Cayenne auraient également été impactés par ces coupures ponctuelles, qui ne relèvent pas d'une panne générale, toujours selon le cabinet du directeur d'EDF en Guyane.

Sur le volet santé, la trentaine d'organisations de la Caravane pour la liberté étaient également mobilisées devant le CHAR, principalement pour dénoncer l'obligation vaccinale. Au siège de la SGDE, à Cayenne, plusieurs agents syndiqués à l'UTG ont également débrayé dès ce matin. « *Le dialogue social avec la direction a été rompu* » selon le représentant du personnel, qui déplore l'absence de suites données au "cahier de revendications" présenté par l'UTG.

A suivre sur www.franceguyane.fr.

<https://www.franceguyane.fr/actualite/social/blocage-du-grand-port-maritime-une-nouvelle-mobilisation-qui-promet-des-tensions-490108.php>

CMA CGM au cœur du dernier James Bond



Publié le 01/10/2021 16:59 | Mis à jour le 04/10/2021 10:48

Avec une sortie repoussée plusieurs fois pour cause de pandémie, le 25^e James Bond, *Mourir peut attendre* (*No time to die*), tourné en partie sur le terminal CMA CGM de Kingston, sort dans les salles le 6 octobre.

Une des scènes d'action (avec un hydravion) a été réalisée sur ce terminal jamaïcain, le hub majeur de l'armateur aux Caraïbes qui pour l'occasion a déployé sur ses quais plus d'un millier de conteneurs.

En mai 2019, deux porte-conteneurs sous pavillon français, les **CMA CGM Fort Saint Georges**, qui apparaît dans une scène de sauvetage en mer de James Bond, et **Fort de France**, ainsi qu'une douzaine de membres d'équipage, ont également été des acteurs de *Mourir peut attendre*. Une fierté pour le groupe devenu partenaire des péripéties de Daniel Craig, alias 007, et de Léa Seydoux. Pour aider Eon productions, gestionnaire des droits, la compagnie a mis en place dans la tour siège de Marseille et dans les terminaux opérés par CMA CGM à Kingston et à Dunkerque une cellule dédiée au tournage.

L'intérêt d'être associé à James Bond ? « **La visibilité et les retombées en matière de notoriété** », répond-on chez CMA CGM qui participait la semaine dernière à une grande avant-première au Grand Rex à Paris.

https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/41056-cma-cgm-au-coeur-du-25e-james-bond?utm_source=neolane_fid&utm_medium=email&utm_campaign=lemarin_nl_quotidienne

Les chargeurs français attendent davantage des compagnies maritimes



Selon les chargeurs interrogés, les performances des compagnies maritimes ont baissé en 2020 et au premier semestre 2021. (Photo : Eurogroup consulting)

Publié le 01/10/2021 17:34 | Mis à jour le 04/10/2021 08:55

Hausse des taux de fret, pénurie de conteneurs, manque d'espace à bord, le niveau de service des compagnies maritimes a été, en 2020 et au premier semestre 2021, « **très en deçà** » des attentes pour 64 % des chargeurs français interrogés par Eurogroup consulting.

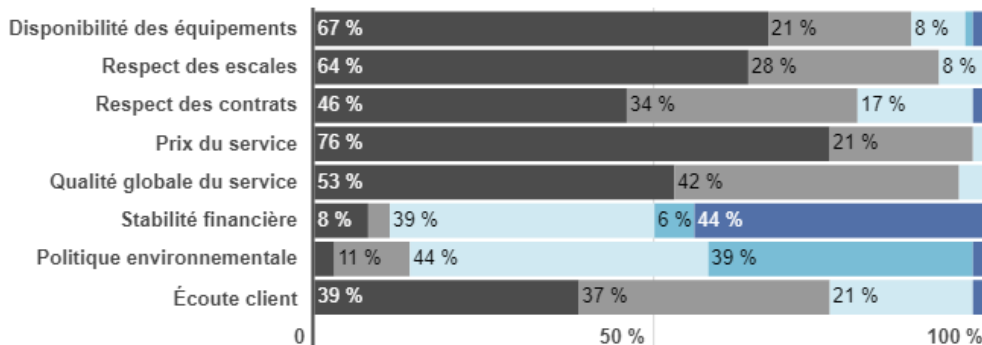
Le cabinet de conseil a rendu publique, le 13 septembre, la deuxième édition de son [baromètre de perception des chargeurs sur le transport maritime](#), réalisé avec l'appui de l'Association des utilisateurs de transport de fret (AUTF), qui rend notamment compte de leur satisfaction vis-à-vis de leurs transporteurs.

Outre le niveau de service, le panel de 49 chargeurs interrogés – de grandes entreprises et groupes, dont près des trois quarts ont leur centre de décisions en France – ont pu évaluer l'évolution des performances des compagnies. Selon eux, celles-ci se sont dégradées en 2020, sauf leur stabilité financière et leur politique environnementale.

Des performances des compagnies maritimes en baisse selon les chargeurs

Évolutions des performances des compagnies maritimes, part de répondants

■ Fortement dégradée ■ Plutôt dégradée ■ Stable ■ Moyennement améliorée ■ Fortement améliorée



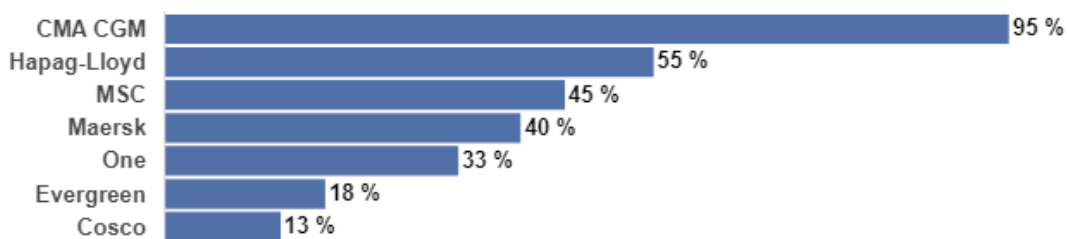
Source : Baromètre Eurogroup consulting de perception des chargeurs sur le transport maritime



Le baromètre rend aussi compte des compagnies et des ports que choisissent les chargeurs, et sous quelles modalités. Plus de 70 % du panel utilise les services d'un commissionnaire, dont un peu moins de la moitié gère aussi une partie de son transport en direct. La plupart des chargeurs demeurent décisionnaires dans leurs choix, 88 % pour celui du port, 69 % pour celui de la compagnie maritime (contre 77 % pour celui du transporteur terrestre). Dans le trio de tête des compagnies, CMA CGM, Hapag-Lloyd et MSC.

CMA CGM en tête des compagnies maritimes

Part des chargeurs interrogés ayant fait appel aux services de ces compagnies



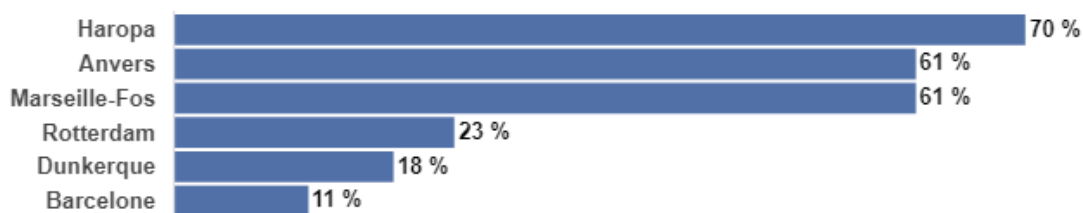
Source : Baromètre Eurogroup consulting de perception des chargeurs sur le transport maritime



Côté ports, trois places françaises sont dans le top 6 : Haropa, Marseille-Fos et Dunkerque. Un chargeur sur trois utilise exclusivement les ports d'Haropa à l'import, un sur cinq celui de Marseille-Fos à l'import et à l'export.

70 % des chargeurs ont notamment fait passer leurs marchandises par Haropa

Part des chargeurs interrogés ayant fait passer leurs marchandises par ces places portuaires



Source : Baromètre Eurogroup consulting de perception des chargeurs sur le transport maritime



https://lemarin.ouest-france.fr/secteurs-activites/shipping/40897-les-chargeurs-francais-attendent-davantage-des-compagnies?utm_source=neolane_fid&utm_medium=email&utm_campaign=lemarin_nl_quotidienne

Croisières : près de 40 000 passagers ont embarqué à Marseille cet été

[Par Florian De Paola](#) Le Oct 5, 2021



C'est ce qui ressort du premier bilan de l'été dressé par la Cruises Lines International Association (Clia), qui fédère la plupart des acteurs du secteur.

Après quinze mois d'arrêt, les croisières touristiques ont pu reprendre en France, et notamment à Marseille. Au cours de l'été, près de 97 000 passagers sont passés par le port phocéén, dont 38 000 en embarquement direct, précise la Clia dans un premier bilan de l'été 2021.

Une reprise « qui se rapproche des taux observés en 2019 » selon l'association, et ce, malgré la réduction de l'offre globale. Ce rebond « bénéficie également à de nombreux sites touristiques locaux, en premier lieu Marseille et ses environs, qui après plusieurs mois d'apathie touristique, ont pu profiter à fond des 58 000 passagers en transit qui généralement consomment et se restaurent sur place », selon l'association.

Priorité à la saison hivernale dans les Antilles

L'association associe notamment les bons résultats de l'été 2021 à la capacité des compagnies de croisières à avoir déployé des protocoles sanitaires.

Son attention va désormais se porter sur la saison hivernale aux Antilles françaises, « saison clé pour une industrie des croisières fragilisée par la crise ». Mais aussi pour l'emploi local, puisque 7,1% (Guadeloupe) et 6,4% (Martinique) des emplois dépendent de l'économie bleue. Par ailleurs, le tourisme intérieur aux Antilles est d'autant plus fort en hiver, avec les fêtes de fin d'année.

« L'industrie des croisières travaille donc en étroite collaboration avec le gouvernement et les autorités locales afin d'assurer la pérennité de cette saison cruciale ». Reste à savoir si l'amélioration de la situation sanitaire dans les Antilles françaises permettra une reprise rapide de l'activité de croisières.

<https://www.lechotouristique.com/article/croisieres-pres-de-40-000-passagers-ont-embarque-a-marseille-cet-ete>

La chaîne d'approvisionnement mondiale durablement touchée par la crise sanitaire

Des usines fermées, des ports embouteillés, et c'est toute la chaîne d'approvisionnement mondiale qui s'enraye. Les pénuries pèsent sur la croissance mondiale. Où sont bloqués les produits manquants et pourquoi ?



© Port of Long Beach - **Lundi 18 Octobre 2021**

"Les matières premières viennent encore principalement de pays émergents (Inde, Brésil, etc.) où la gestion de la crise épidémique a été compliquée", explique Isabelle Méjean, économiste et professeure à Sciences Po Paris.

Ces pays ont fait face à de subites hausses de la demande, d'abord avec la reprise économique après la récession de 2020 pour cause de crise sanitaire. L'explosion du télétravail et du commerce en ligne ont aussi décuplé la demande d'emballages en carton et alimenté les tensions dans le secteur du bois.

La construction est en panique, tout comme le mobilier avec des ruptures de stock qui perdurent chez Ikea, par exemple. L'édition manque de papier pour imprimer ses livres.

Autre facteur amplifiant les blocages : très peu d'usines fournissent le gros des matières premières transformées. L'arrêt cet été d'une usine aux États-Unis spécialisée dans un plastique rare utilisé en parfumerie a ainsi perturbé toute la chaîne.

Certains fabricants pourraient se reporter sur d'autres matières, mais cela nécessite des ajustements dans les usines, explique Yann De Feraudy, président de France Supply Chain et responsable des opérations du groupe Rocher (marques Petit Bateau, Yves Rocher). En attendant, "il faut maintenant commander trois mois en avance [...] Les prix montent jusqu'au moment où il n'y a plus" de matière disponible.

Fermetures d'usines

La pandémie a montré les limites de la "dépendance" mondiale aux usines d'Asie du Sud-Est, selon Jonathan Owens, expert en logistique de l'université britannique de Salford, qui appelle à rapatrier certaines productions, même "si les matières premières continueront de venir majoritairement d'Extrême-Orient".

Les confinements ont en effet entraîné la fermeture d'usines, bloquant des secteurs comme le

textile au Vietnam – Nike a dû tirer la sonnette d'alarme – ou l'électronique et l'automobile, entre autres, en Chine.

Pour les produits comme les semi-conducteurs, ces arrêts ont eu un effet boule de neige sur les usines d'assemblage de voitures jusqu'en Europe : le secteur automobile mondial devrait perdre 210 milliards de dollars en 2021, selon le cabinet Alix Partners. Et le retard mettra des mois à être absorbé.

D'autres événements ponctuels inquiètent : cyberattaques, catastrophes naturelles, ou coupures d'électricité décidées récemment en Chine – par manque de charbon ou pour rattraper son retard sur les émissions carbone.

Le port chinois de Ningbo-Zhoushan, à 250 km de Shanghai, troisième mondial en matière d'expéditions, a fermé pendant deux semaines en août 2021 en raison d'un foyer de Covid-19, ce qui a submergé les ports voisins. "Résultat, des conteneurs qui devraient être en Égypte en ce moment sont bloqués en Chine", selon l'expert. Idem fin mai avec la fermeture du port chinois de Yantian.

À cela s'ajoutent les typhons de plus en plus violents, des contrôles douaniers supplémentaires au Royaume-Uni avec le Brexit, les contrôles sanitaires des équipages et des marchandises.

Fret maritime ébranlé

Autre problème : l'accumulation dans les ports importateurs des conteneurs qui ne peuvent repartir faute de cargaison. Résultat : on en manque dans les ports d'exportation... en Chine. "Ça coûterait des milliards de transporter de l'air", philosophe Jonathan Owens Owens, rappelant que les prix du fret maritime ont été multipliés par dix en 18 mois.

Le port américain de Los Angeles, où arrivent 40 % des conteneurs destinés aux États-Unis, se retrouve lui submergé, au point de devoir désormais fonctionner 24 heures sur 24 pour réduire les files d'attente.

En Europe, plusieurs porte-conteneurs pleins de marchandises pour Noël impossibles à décharger à Felixstowe, le plus grand port de conteneurs britannique dont les terminaux sont embouteillés, ont été détournés vers Rotterdam ou Amsterdam. "Nous atteignons le pic de la saison de Noël mais des produits qui auraient dû arriver il y a deux mois sont déchargés en même temps", observe Jonathan Owens.

Et des pénuries de chauffeurs routiers compliquent la donne. Au Royaume-Uni, le gouvernement a décidé d'accorder des visas temporaires aux chauffeurs européens mais peine à trouver preneurs.

En France, il manquerait environ "15.000 routiers" et "il y a aussi une pénurie d'opérateurs et de préparateurs de commandes [...] avec le Covid, certains ont choisi de changer de métiers", ajoute Yann De Feraudy.

Mathilde Dumazet

https://www.lantenne.com/La-chaine-d-approvisionnement-mondiale-durablement-touchee-par-la-crise-sanitaire_a57571.html