

# Mouvement de grève au Grand Port Maritime de la Guadeloupe



• ©E. Stimpfling

Les dockers affiliés au CNTPA-CFDT DOC ont décidé de rejoindre le mouvement de protestation nationale contre la réforme des retraites, s'estimant eux-mêmes lésés par ces dispositions pour le départ à la retraite. Le mouvement génère une inactivité totale sur le terminal, les bateaux attendus ce jour ayant été déroutés vers Fort de France

**E. Stimpfling • Publié le 23 mars 2023 à 12h53,**

Ce jeudi, rien ne bouge ni ne fonctionne sur le terminal de Jarry. Les portiques du sont à l'arrêt, les quais sont vides. Les deux navires qui étaient attendus aujourd'hui, le kristina et le Mimer, ont été déroutés vers le port de Fort de France en Martinique.

La raison en est simple : les dockers du terminal sont en grève. une grève de 24 heures.

Et cette grève a donc impacté la visite du ministre des Outre-mer. Le programme de la visite du ministre prévoyait un passage sur le terminal. Il a été modifié et ne comporte plus qu'une réunion dans les locaux du Gand Port Maritime, une réunion à laquelle la presse n'est pas conviée et où il devrait être question du projet de nouveau hub pour la Guadeloupe.

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/mouvement-de-greve-au-grand-port-maritime-de-la-guadeloupe-1378258.html>

# Amérique du Sud : une stratégie portuaire continentale



8 mars 2023 [Hervé Deiss Amérique du sud](#),

**Dans une tribune publiée par Portal Portuario, l'avenir du système portuaire sud-américain est clairement posé. Avec des projets de hubs portuaires dans chaque pays, les responsables appellent à ne pas ignorer les ports de second rang et d'avoir une stratégie portuaire continentale.**

En Amérique du Sud, la définition d'une stratégie portuaire doit prendre en compte les développements actuels. Dans son étude, [Portal Portuario](#) rappelle que Eduardo Frei Ruiz-Tagle, président du Conseil des politiques des infrastructures (CPI) au Chili, a insisté sur la nécessité de disposer d'un **mégaport**, sorte de hub, dans chaque pays « depuis le canal de Panama jusqu'à la Terre de feu en passant par le Pérou, le Chili, l'Équateur et la Colombie. Il faudra construire, au moins, un méga port ou un port pour accueillir les navires de dernière génération. »

## Des projets de mégaports à l'est et à l'ouest

Un appel à améliorer l'infrastructure portuaire qui est déjà en cours. En effet, au Pérou, le projet actuellement développé par Cosco à [Chancay](#) prend forme. Celui de San Antonio au Chili avance tout comme celui de Uraba en Colombie. Ces projets sont dimensionnés pour combiner zones logistiques, multimodalité et accueil de grands navires. Leur objectif est avant tout d'attirer les **lignes maritimes** depuis l'Asie, notamment la Chine, directement dans ces pays plutôt que de voir les conteneurs transbordés dans les hubs d'Amérique centrale avant de rejoindre leur destination finale. Au total, le continent a dans ses cartons une quinzaine de projets tant sur la côte ouest que la côte est, selon Portal Portuario

## Quid des ports de plus faible tirant d'eau ?

Cependant, une opinion qu'il faut modérer. Alors, Eduardo Frei Ruiz-Tagle s'interroge sur l'objectif assigné à ces grands ports et le rôle que tiendront les ports avec des tirants d'eau plus faibles. De plus, continue le président du CPI, « le futur du paysage portuaire sud-américain

sera-t-il de n'avoir que des grands hubs pour répondre aux défis du commerce international ? » Et, la réponse, tirée des réflexions des experts, s'oriente plus vers une diversité. « L'avenir du **système portuaire** latino-américain ne sera pas nécessairement ancré dans une réflexion à grande échelle. »

## **Outre les infrastructures, le besoin d'harmonisation et de digitalisation**

Parmi les réponses, le président de [DP World](#), le Sultan Ahmed Bin Sulayem, a rappelé que « l'Amérique du Sud souffre d'un grave déficit d'infrastructures qui entrave les échanges commerciaux ». Et pour aller plus loin, le président du **manutentionnaire** de Dubaï a souligné que les infrastructures constituent un volet mais des points comme la standardisation, l'harmonisation, la **digitalisation** et la simplification des procédures du commerce extérieur demeurent tout aussi importantes.

## **Un paysage portuaire dimensionné aux volumes**

Dans le même ordre d'idée, Ricardo Sanchez, expert portuaire auprès de la [Cepal](#) (Commission économique pour l'Amérique Latine, dépendante de l'ONU), répète que les pays sud-américains ont déjà largement investi dans les **ports**. « Le paysage portuaire sud-américain est dimensionné aux volumes », ajoute Ricardo Sanchez. Pour l'avenir, les ports doivent davantage travailler sur leur productivité.

## **Ne pas oublier les ports plus modestes**

Déjà, se dessine une double stratégie avec d'un côté le besoin de mégaports et d'un autre côté le besoin d'une meilleure productivité et efficacité. Disposer de ports pour accueillir les navires de dernière génération peut paraître utile mais ne doit pas faire oublier le besoin de disposer et de continuer à investir dans les ports de taille plus modeste.

## **Le besoin d'une coopération continentale et régionale**

Dans ces conditions, le sentiment général qui ressort des différents responsables portuaires du continent fait ressortir le besoin d'une **coopération portuaire continentale**. Edgar Patiño, ancien président de l'Autorité portuaire nationale du Pérou, rappelle qu'aucun port ne dispose de suffisamment d'envergure pour se prétendre être un hub pour l'ensemble du continent. Manuel Hinojosa, actuel président de l'autorité portuaire nationale du Pérou, abonde en ce sens. « Les ports sont comme les organes du corps. Ils ne sont pas en concurrence mais bien en complémentarité pour que le corps fonctionne bien. Nous devons présenter un système portuaire régional. Tous les ports sont importants et tous doivent participer au développement économique de la région ». De plus, cette coopération doit aller encore plus loin pour René Puche, président de l'autorité portuaire de Barraquilla : « le futur du paysage portuaire sud-américain passera par la multimodalité et la coopération pour permettre une connectivité agile et sûre ».

[https://portsetcorridors.com/2023/amerique-du-sud-une-strategie-portuaire-continendale/?utm\\_campaign=Newsletter%202023-9&utm\\_medium=emailNewsletter%202023-9&utm\\_source=Newsletter](https://portsetcorridors.com/2023/amerique-du-sud-une-strategie-portuaire-continendale/?utm_campaign=Newsletter%202023-9&utm_medium=emailNewsletter%202023-9&utm_source=Newsletter)

# Conteneurs : la route de la fortune

**6 mars 2023 Hervé Deiss Armateurs, Congestion portuaire, Conteneurs**

La publication des résultats financiers des armateurs pour l'année 2022 a commencé. Si les volumes enregistrent des baisses, les chiffres financiers sont en forte progression.

En 2022, la chaîne logistique maritime a connu deux périodes distinctes. Ainsi, au premier semestre, la demande en forte croissance, après les confinements liés à la pandémie, a continué. Néanmoins, au cours de ces six premiers mois, de nombreux ports ont souffert de congestion entraînant des perturbations importantes sur les chaînes logistiques. La seconde partie de l'année a été marquée par une inflation prononcée exacerbée par la crise énergétique liée, en partie, au conflit avec l'Ukraine.

## **Une baisse de 3,9% des volumes mondiaux**

Au total, sur l'année, les premiers chiffres du transport de conteneurs dans le monde s'établissent à 173,6 MEVP, en baisse de 3,9%. Les liaisons est-ouest (Europe-Asie et Transpacifique) ont le plus souffert au cours de cette année. Ainsi, en Europe, les importations ont perdu 7,9% à 24,2 MEVP et aux États-Unis, elles accusent une baisse de 5,5% à 32,5 MEVP. Alors, ces baisses de volumes se sont répercutées sur les opérations des armateurs.

## **Plus grande résilience des liaisons Nord-Sud**

Ainsi, de Mærsk à Hyundai en passant par ONE et le groupe CMA CGM, la baisse de volume est une constante. La plus faible baisse est à mettre au crédit du groupe CMA CGM qui enregistre une diminution de 1,3% de ses volumes. La baisse de trafics conteneurisés s'est surtout marquée au dernier trimestre, note la groupe CMA CGM qui a perdu 7,2% sur les routes Est-Ouest. Pour leur part, « les liaisons Nord-sud ont montré plus de résilience grâce notamment au dynamisme économique continu de certains pays émergents. Enfin les volumes intra régionaux ont à la fois pâti du conflit russo-ukrainien (arrêt des dessertes en Russie) et du manque de capacité en Asie en début d'année. »

## **Baisse de 10,9% sur l'Est-Ouest**

Mærsk procède à la même analyse. Dans son rapport annuel, il dévoile une diminution de 10,9% des volumes transportés sur l'Est-Ouest alors que les flux Nord-Sud ont perdu 5,3%. Les volumes chargés en intrarégional ont accusé un repli de 9,6%. Dans une moindre mesure, Hapag Lloyd indique les mêmes tendances. Ainsi, sur la route Europe-Asie, les volumes ont perdu 1,9% à 2,2 MEVP. De même en Transpacifique, la perte des volumes ont perdu la même valeur à 1,7 MEVP. Sur le transatlantique, les trafics sont en progression de 0,5% à 2,1 MEVP. Au total, Hapag Lloyd perd 0,2% de ses volumes à 11,8 MEVP.

## **Une hausse des chiffres d'affaires**

Si les volumes accusent un repli général chez les plus grands armements, les revenus financiers s'affichent, pour leur part, en hausse. Des augmentations qui varient entre 13% et 51%. Une hausse permise par la hausse importante des taux de fret. Ces derniers ont parfois été multipliés par huit. ONE affiche la plus faible progression en raison de son périmètre. L'armateur publiant ses résultats d'avril à mars, les données concernent les neuf derniers mois de l'année.

## Progression à deux chiffres pour l'Ebitda

Quant aux résultats opérationnels, ils s'inscrivent dans la même veine que les chiffres d'affaires. Ils sont tous en progression avec des taux à deux chiffres. Ils bénéficient de la forte progression des taux de fret avec des navires au taux de remplissage plus élevé. Seule la hausse des soutes a quelque peu réduit ces augmentations.

## Des taux de fret revenus à la normale

Après cette année exceptionnelle pour les armateurs de conteneurs, 2023 pourrait s'avérer moins réjouissante. Les taux de fret sont revenus à des niveaux d'avant la pandémie. Cependant, le prix des soutes demeure élevé en raison des tensions sur les énergies. De plus, les armateurs s'engagent tous vers la décarbonation. Pour soutenir ce mouvement, les investissements dans de nouveaux modes de propulsion s'intensifient. Néanmoins, en 2022, les armateurs conteneurs ont pu reconstituer leur trésorerie après plusieurs années difficiles avec des taux de fret bas.

Armements	Chiffre d'affaires	Évolution	Ebitda	Évolution	Résultat net	Évolution	Volumes	Évolution
Mærsk	64 499	51,4%	33 770	57,6%	29 321	62,6%	23 848	-8,9%
CMA CGM	58 950	33,1%	31 640	44,2%	24 880 **	7,0%	21 740	-1,3%
Hapag Lloyd	34 500	54,7%	19 400	78,0%	17 500	86,20%	11 800	-0,8%
ONE*	24 640	13,7%	14 762	15,5%	13 788	18,4%	8 484	-8,0%
HMM	13 707	26,0%	7 811	27,2%	7 712	72,0%	3 682	-3,5%

Les données financières sont en 1000\$ et les volumes en 1000 EVP

° ONE publie ses résultats en avril, il s'agit donc des chiffres sur neuf mois

\*\* le résultat net de CMA CGM s'entend pour l'ensemble des activités du groupe

[https://portsetcorridors.com/2023/conteneurs-la-route-de-la-fortune/?utm\\_campaign=Newsletter%202023-9&utm\\_medium=emailNewsletter%202023-9&utm\\_source=Newsletter](https://portsetcorridors.com/2023/conteneurs-la-route-de-la-fortune/?utm_campaign=Newsletter%202023-9&utm_medium=emailNewsletter%202023-9&utm_source=Newsletter)

# CMA CGM a vu ses bénéfices crever les plafonds en 2022

**Le groupe CMA CGM a de nouveau atteint des records de rentabilité en 2022 avec un résultat net qui a frôlé les 25 milliards de dollars, soit 7 md USD de plus qu'en 2021. Une année encore très profitable qui lui a servi à poursuivre ses gros investissements.**



© CMA CGM

En 2022, le groupe CMA CGM a de nouveau traversé une année particulièrement fructueuse. Pour preuve, son Ebitda (bénéfice brut d'exploitation) a progressé de 44,1 %. Celui-ci, qui s'était élevé à 23,11 md USD, a augmenté de plus de 10 md USD. Il a atteint 33,31 md USD.

Son résultat net, lui, a changé de dizaine. Il est passé en un an de 17,90 md USD à 24,88 USD. Quant à son chiffre d'affaires, il s'est établi à 74,50 md USD, contre 55,98 md USD en 2021. Une hausse de l'activité de 33,1 % démontrant que les premiers changements de tendance sur le marché (- 3,6 % au dernier trimestre) n'ont pas eu encore d'impact sur la très forte progression engrangée au cours d'une premier semestre très porteur.

Enfin, son endettement, à 7,7 md USD, il continue d'être repoussé d'année année vers la porte de sortie. CMA CGM est parvenu à tirer largement profit de sa filière maritime qui a dégagé un chiffre d'affaires de 58 md USD, contre 45,30 md USD l'an dernier.

## **La baisse des taux de fret pas encore visible**

Comme on pouvait s'en douter, cette hausse, ayant atteint 30 %, n'est pas imputable aux volumes transportés. Car ils ont reculé de 1,3 % pour s'établir à 21,74 millions d'EVP. Mais elle reste due au niveau des taux de fret. Pourtant, au dernier trimestre, en raison de la poursuite de

la baisse de ces taux, le chiffre d'affaires a commencé à diminuer. Il a marqué une chute sur un an de 13,1 %.

Pour l'année, l'Ebitda a continué à progresser puisqu'il a franchi la barre des 30 md USD, passant à 31,6 md USD. En 2021, il n'avait atteint que 22,1 md USD. Selon la direction du groupe marseillais, la hausse de cette rentabilité est portée par un revenu moyen par EVP évalué à 2.711 USD.

Pour le groupe, l'année écoulée s'est soldée par l'acquisition d'un terminal américain à Long Beach (Californie), un autre à Beyrouth (Liban). Il a signé en outre la signature d'une concession du terminal de Nhava Sheva. En fin d'année, CMA CGM s'est également offert aux États-Unis deux autres terminaux à New York (GCT Bayonne GCT New York).

### **La logistique, la barre du milliard franchie**

De son côté, la logistique continue de progresser. Son chiffre d'affaires a cru de 47,6 % pour dépasser 16 md USD. L'Ebitda de cette filière a augmenté de près de 40 %, passant de 882 millions USD à 1,223 md USD.

Pour le groupe français, la filière doit notamment cette hausse à ses opérations de croissance externe récentes. Le pôle Ceva Logistics (entré dans le groupe en 2019) ne cesse de voir arriver de nouvelles entités destinées à la consolider son activité.

En 2022, après s'être offert l'américain Ingram-Micro, il a fait entrer sous sa coupe la société Colis Privé et enfin le grand commissionnaire de transport français Gefco. Une acquisition très remarquée dans le monde de la commission de transport.

## **"Des résultats exceptionnels et historiques qui nous ont permis d'investir dans l'ensemble de nos activités"**

Autre secteur où le troisième transporteur maritime mondial s'est tourné, l'aérien. Avec sa filiale CMA CGM Air Cargo, il table sur une flotte de douze avions d'ici 2026. Il s'est en outre offert quelques lettres de noblesse dans le monde du transport aérien en prenant l'an dernier des parts dans le capital d'AirFrance KLM.

Dans le domaine du roulier (ro-pax), après avoir participé au redressement de son frère breton Brittany Ferries sur le Transmanche, le groupe français procède en 2023, en Méditerranée, à l'acquisition de la filiale de Stef, La Méridionale.

Sur le plan de la transition énergétique, Rodolphe Saadé, le PDG de CMA CGM affirme que la compagnie a réduit de 50 % les émissions de CO2 par conteneur transporté et conserve comme objectif 2050 pour atteindre la neutralité carbone. "Notre groupe a enregistré en 2022 des résultats exceptionnels et historiques qui nous ont permis d'investir significativement dans l'ensemble de nos activités", a-t-il déclaré.

Pour l'année en cours, CMA CGM avoue devoir tenir compte "des tensions géopolitiques, des incertitudes macroéconomiques et de la très forte baisse des taux de fret". Dans le droit fil de

ce que le monde du shipping a connu au second semestre 2022, le groupe s'attend à un équilibre offre-demande et une remise à niveau des capacités due aux nouvelles livraisons et à la résorption de la congestion portuaire.

Autant d'éléments qui ne lui font pas regretter les investissements réalisés et font dire à son PDG : "Nous allons continuer à nous développer dans le transport et la logistique"... Reste à savoir quel sort le marché va réserver à celui qui fait partie du trio mondial de tête de la ligne régulière.

Vincent Calabrèse

Lundi 6 Mars 2023

[https://www.lantenne.com/CMA-CGM-a-vu-ses-benefices-crever-les-plafonds-en-2022\\_a61336.html](https://www.lantenne.com/CMA-CGM-a-vu-ses-benefices-crever-les-plafonds-en-2022_a61336.html)

# Le maritime intégré dans le processus de décarbonation européen

[13 mars 2023](#) [Hervé Deiss](#) [Décarbonation du transport maritime](#),

**Dans un communiqué de presse, la Feport, organisation européenne représentante les manutentionnaires, et l'Espo, organisation européenne représentante les autorités portuaires, se sont félicités de l'intégration du maritime dans le processus des ETS.**

Les deux organisations européennes des **manutentionnaires** ([Feport](#)) et des ports([Espo](#)) félicitent les autorités européennes d'avoir intégré le transport maritime dans le système des [Emissions Trading System](#) (ETS), le système d'échange de quotas d'émissions, au sein du marché du carbone européen.

## Une période transitoire de 2024 à 2026

En effet, le 13 mars, le Parlement européen doit se prononcer sur ce système d'échange. Dans le texte déposé auprès de l'assemblée européenne, il est prévu une période transitoire de 2024 à 2026. Ensuite, les compagnies maritimes devront indiquer les émissions réalisées à 100% pour toutes les **liaisons intra-européennes** et à hauteur de 50% pour les trafics entre un port d'un pays tiers et un port européen.

## Des craintes de détournement de trafics

Néanmoins, si le système de déclaration des émissions est appliqué, les manutentionnaires et les autorités portuaires européennes craignent de voir des **détournements de trafic**. Effectivement la réorganisation des services maritimes vers des pays tiers permettra de réduire sensiblement les coûts liés aux émissions. En déchargeant leurs marchandises dans un port d'un pays tiers pour ensuite le reprendre, le coût lié à l'application du système des ETS sera bien inférieur à ce qu'il pourrait être si la totalité du voyage est prise en compte.

## Retarder le verdissement de la flotte

Ce détournement de trafic aura un effet inverse à celui voulu en permettant aux compagnies maritimes de « retarder le verdissement de leur flotte, indiquent les deux organisations. Finalement, les détournements de trafic affecteront négativement l'emploi et l'activité portuaire en Europe et compromettront le rôle des ports comme hubs, dans la transition énergétique et dans leur connectivité ».

## Des mesures supplémentaires

Alors, la Feport et l'Espo appellent à des mesures supplémentaires. En premier lieu, les deux organisations européennes ont rappelé que la définition du « port d'escale », qui inclus les **hubs de transbordement** proche de l'Europe, constituent une avancée. Cependant, la Feport et l'Espo demandent que soient pris en compte plusieurs autres éléments, dont :

- Des alertes sur les détournements de trafic : la mise en place par la Commission européenne d'un système de surveillance des trafics détournés vers les ports des pays tiers identifieront les trafics qui ont quitté le territoire européen. La Commission doit utiliser d'autres paramètres pour détecter les prémices des **détournements de trafic** « avant que ces détournements ne soient définitifs ».
- Les distorsions de concurrence entre **ports européens** et ports de pays tiers. Pour les deux organisations européennes, l'analyse à mener par la Commission européenne ne doit pas se contenter de prendre en compte les ports avec plus de 65% de trafic de transbordement. Pour une meilleure analyse, la Feport et l'Espo appellent à baisser ce seuil de 65%.

### **Associer toutes les parties prenantes**

- Associer toutes les parties prenantes : pour les deux organisations européennes, l'analyse menée par l'Union européenne doit associer toutes les parties prenantes comme les autorités portuaires, les opérateurs de terminaux, les syndicats qui devront être régulièrement consultés.
- Une approche holistique : Lors du suivi des impacts des ETS, l'accent doit être mis sur les impacts cumulés de « Fit for 55 ». C'est particulièrement vrai dans le cas de [Fuel EU Maritime](#). L'impact de la flambée actuelle des prix de l'énergie sur la position concurrentielle des **ports** de l'UE doit être pris en compte, de même que les politiques commerciales et d'aides d'État des concurrents de l'UE.
- Utiliser les revenus tirés de ce système stratégiquement : La décarbonation du secteur nécessitera des investissements significatifs dans des **infrastructures de ravitaillement** et de recharge dans les ports, ainsi que des adaptations de la superstructure portuaire. « Une part importante des revenus de l'ETS devrait être investie dans les ports de l'UE par le biais d'appels nationaux et européens spécifiques. Les revenus devraient être alloués aux États membres de l'UE sur la base des escales afin de garantir que les investissements dans la décarbonation puissent être réalisés dans les lieux où les émissions ont lieu. »

[https://portsetcorridors.com/2023/le-maritime-integre-dans-le-processus-de-decarbonation-europeen/?utm\\_campaign=Newsletter%202023-10&utm\\_medium=emailNewsletter%202023-10&utm\\_source=Newsletter](https://portsetcorridors.com/2023/le-maritime-integre-dans-le-processus-de-decarbonation-europeen/?utm_campaign=Newsletter%202023-10&utm_medium=emailNewsletter%202023-10&utm_source=Newsletter)