

Des ateliers pour penser l'hydrogène de demain en Guadeloupe

Par Barbara PELMARD (b.pelmard@agmedias.fr) jeudi 20 avril 2023



Ces ateliers visent à réunir le temps d'une journée les parties prenantes pour un point d'étape sur la chaîne de valeur hydrogène en Guadeloupe. • BP

L'hydrogène constitue une source d'énergie alternative pour l'industrie guadeloupéenne et la mobilité lourde. La question du moyen de production est au centre des préoccupations technologiques actuelles, afin de produire l'hydrogène le plus vert au coût le plus accessible, c'est l'objet des ateliers hydrogène.

Et si les transports de demain roulaient à l'hydrogène ? C'est la vision de la Sara en partenariat avec la Région Guadeloupe, Synergîles, l'Ademe et France Hydrogène et Hydrogène de Guadeloupe. Une vision qu'ils ont pu développer à travers des conférences et des ateliers nommés « l'Hydrogène en questions », mardi 19 avril, à la Créole Beach, au Gosier.

En Guadeloupe, la filière hydrogène est en cours de structuration. Le déploiement de cette chaîne de valeurs participe à relever le défi de l'autonomie énergétique en 2030 et de la neutralité carbone en 2050 pour le territoire guadeloupéen. En tant qu'acteur énergétique aux Antilles et en Guyane, engagé dans le développement des énergies nouvelles sur les trois territoires où elle est implantée, la Sara a organisé ces ateliers qui visent à réunir, le temps d'une journée, les parties prenantes pour un point d'étape sur la chaîne de valeur hydrogène en Guadeloupe, obtenir des retours d'expériences d'autres régions ayant engagé des projets hydrogène et esquisser les grandes lignes de la prochaine feuille de route Hydrogène de la Guadeloupe.

Structurer la filière hydrogène en Guadeloupe

« La Sara fournit les Antilles-Guyane depuis 53 ans. Nous sommes un acteur majeur dans ce domaine-là. L'hydrogène est un vecteur énergétique qui nous intéresse fortement dans le cadre de la transition énergétique. Il y a énormément de réglementations qui poussent vers la diminution de l'émission de gaz à effet de serre. Parmi le mix énergétique, c'est l'un des vecteurs les plus intéressants et qui est pressenti pour remplacer aujourd'hui la production d'énergie carbonée », explique Pedro Selgi, directeur régional de la Sara.

Largement utilisé dans le domaine spatial, pour la propulsion des lanceurs satellites et de fusées dans les années 1970, l'hydrogène est un vecteur d'énergie dense stockable. Grâce à des piles à combustible, il permet de fournir de l'électricité. Son utilisation massive a notamment été identifiée pour le transport de masse, avec le développement

des véhicules électriques hydrogène (voitures, transport en commun, tracteurs agricoles, engins utilitaires, chariot élévateurs, engins du BTP, etc).

Par ailleurs, selon une étude de l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe), le transport aérien (vols intérieurs et vols internationaux au départ) a des « impacts de plus en plus importants sur l'environnement, dans un contexte de croissance de l'activité à l'échelle mondiale ». L'hydrogène constitue donc une réelle alternative énergétique pour verdir les usages tant dans les secteurs de l'industrie et des transports que dans le quotidien des citoyens.

« L'hydrogène a énormément d'avantages, c'est un vecteur énergétique qui peut être produit localement. Il y a des projets qui sont effectifs notamment une voiture hydrogène. On a également une station hydrogène qui est sur place et des projets dans ce cadre-là. Dans un contexte avec des problématiques d'intermittence sur d'autres types d'énergies, c'est quelque chose de fortement recommandé. C'est un vecteur énergétique qui convient pour tout ce qui est mobilité lourde (camions, bus, navires, navettes fluviales, aviation...) », conclut Pedro Selgi.

Pedro Selgi, président régional de la SaraJan-Erik Starlander, responsable des relations au sein des territoires à France Hydrogène

« Nous avons déjà des projets concrets comme une unité pilote d'une station hydrogène qui nous permet, pour l'instant, d'alimenter un véhicule mais qui pourrait en alimenter plusieurs. Nous sommes partenaires avec une autre entité, c'est un projet qui émergera en 2025 pour alimenter 5 à 30 bus dans la commune de Petit-Bourg. Un projet primé par l'Ademe et l'Europe qui a reçu des subventions régionales. Ce sont donc des projets effectifs, qui sont en chemin et qui ont été financés avec des développements à venir très intéressants. »

« Décarboner les transports, c'est le principal enjeu de la Guadeloupe. En terme d'impacts carbone, c'est de l'ordre de 67 % qui sont liés au transport. Il y aura de l'électrification directe avec des véhicules électriques à batterie notamment pour les particuliers. Maintenant, la mobilité électrique batterie ne sait pas encore tout faire et c'est là que l'électrique à hydrogène intervient car elle fonctionne grâce à des piles à combustible.

Intégrer pleinement la croissance des énergies renouvelables dans le système énergétique et le réseau électrique constitue également un véritable enjeu. »

Jan-Erik Starlander, responsable des relations au sein des territoires à France Hydrogène

Décarboner les transports, c'est le principal enjeu de la Guadeloupe. En terme d'impacts carbone, c'est de l'ordre de 67 % qui sont liés au transport. Il y aura de l'électrification directe avec des véhicules électriques à batterie notamment pour les particuliers. Maintenant, la mobilité électrique batterie ne sait pas encore tout faire et c'est là que l'électrique à hydrogène intervient car elle fonctionne grâce à des piles à combustible.

Intégrer pleinement la croissance des énergies renouvelables dans le système énergétique et le réseau électrique constitue également un véritable enjeu.

70 000 euros pour un véhicule neuf à l'hydrogène

Les ateliers hydrogène, c'était également l'occasion de présenter une voiture hydrogène. « Ici, c'est une Toyota Mirai qui fonctionne à l'hydrogène avec une autonomie de 400 à 500 kilomètres en fonction de l'itinéraire pris », explique Joris Gerfaut, ingénieur projet Sara. Un véhicule qui se recharge classiquement comme un véhicule aux hydrocarbures. « Vous allez à votre station, vous prenez votre flexible en main et vous remplissez votre réservoir et ensuite, vous partez », poursuit Joris Gerfaut.

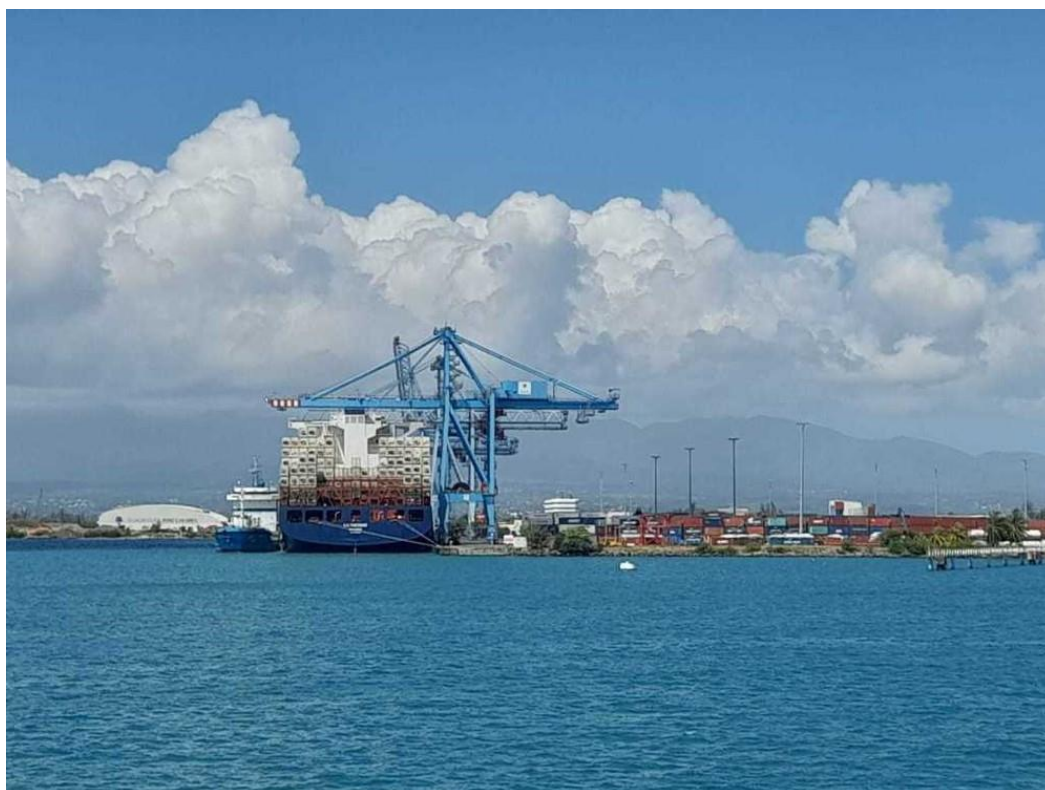
« Il y a deux gammes de pression : 350 - 700 bars, en sachant que la vitesse la plus rapide c'est 4 minutes en terme de rechargement, ce qui permet d'avoir un véhicule qui peut rouler sans émissions et donc qui ne pollue pas ».

En revanche, pour obtenir un véhicule comme celui-ci, il faut y mettre le prix. « C'est le principal inconvénient d'un véhicule à l'hydrogène. Il faut penser à une enveloppe de 70 000 euros pour un véhicule neuf de nouvelle génération », conclut Joris Gerfaut, ingénieur projet Sara.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/environnement/des-ateliers-pour-penser-lhydrogene-de-demain-en-guadeloupe-932459.php>

Jean-Pierre Chalus, président du directoire de Guadeloupe Port Caraïbes: « Aller vers un terminal à zéro émission nous paraît idéal »

Par Laurianne NOMEL (l.nomel@agmedias.fr) jeudi 20 avril 2023



Le port a connu sa deuxième meilleure année. • LAURIANNE NOMEL

Avec un excellent millésime 2022, deuxième meilleure année depuis la création du port, l'infrastructure maritime poursuit son développement vers l'énergie et entame un nouveau virage sur son ouverture au trafic international.

L'année 2022 est une année presque record, puisque c'est la deuxième meilleure année depuis la création de Guadeloupe Port Caraïbes. « Le record étant assez paradoxalement en pleine année Covid, en 2021 », précise Jean-Pierre Chalus, président du directoire. Le trafic de passagers retrouve de la couleur avec une hausse de 45,9% par rapport à 2021, notamment boosté par le grand retour des croisiéristes et l'augmentation des passagers inter îles.

13,5 millions d'euros ont été investis en 2022. Une somme qui correspond à la moyenne des investissements annuels sur les 5 sites que compte le port : Pointe-à-Pitre, La Marina à Bas-du-Fort au Gosier, Basse-Terre, Jarry et Folle-Anse à Marie-Galante.

La part du lion pour Jarry

Le site qui se taille la part du lion est Jarry avec 82% des investissements, puis Pointe-à-Pitre et ses 12%. Le port a étendu ses installations en agrandissant le parc reefer, ce qui correspond

à l'endroit où sont branchés les conteneurs qui sont réfrigérés, pour un montant de 5,6 millions d'euros dont un peu plus de 2 millions issus du plan de relance de l'État.

Afin de débarquer et embarquer les conteneurs, le port utilise des portiques. Il y en a quatre à Jarry dont le dernier a été mis en service en 2019. Les trois plus anciens ont été entièrement réhabilités en 2022 pour 5 millions d'euros. « C'est assez classique comme opération mais ça permet d'améliorer la fiabilité et la disponibilité de nos portiques et d'avoir une consommation énergétique moindre », poursuit Jean-Pierre Chalus.

La darse de Pointe-à-Pitre aura un nouveau paysage déjà changé en partie depuis l'année dernière. Le bâtiment de la douane a été démoli, celui des affaires maritimes suivra avant le mois de juin. « L'objectif est de libérer cet espace pour réaménager le front de darse », a expliqué Jean-Pierre Chalus.

À l'heure solaire

Le port se met à l'heure solaire avec la couverture photovoltaïque de l'entièreté de la gare maritime de Bergevin. Cette opération couvre 40% des besoins quotidiens de la gare et permet aux automobilistes de recharger leur véhicule électrique. « Cela fait plusieurs années que les bateaux d'Express des îles et de Val'Ferry sont branchés à quai. Leur moteur ne tournent donc pas à ce moment. » Le port ne s'arrête pas là. Cette année, le bassin incendie de Jarry sera couvert par 3 000 m² de panneaux photovoltaïques. « Il s'agit d'alimenter le parc reefer pour que les conteneurs réfrigérés soient branchés au maximum sur de l'énergie verte. L'objectif est que l'empreinte de notre terminal soit réduite au minimum. Aller vers un terminal à zéro émission nous paraît idéal. »

Le grand ménage des épaves

Le port a fait le grand nettoyage dans la rade en procédant à l'enlèvement d'une trentaine d'épaves, 29 précisément sur les 80 précédemment recensées. « Il n'y avait pas de filière de traitement existant en Guadeloupe pour traiter ce type d'opération, c'est le cas maintenant », commente Jean-Pierre Chalus.

Toujours dans le vert du développement durable, le port a mis en service la zone d'éco-mouillage peu avant la Route du rhum. Elle se situe au nord de l'îlet à Cochons. « Auparavant, c'était des mouillages forains qui n'étaient pas déclarés et qui raclaient le fond avec leurs ancres. » La zone fait maintenant partie intégrante de la marina du Bas-du-Fort avec des systèmes de bouées connectées. « Ce secteur est très proche du terminal de Jarry et en cas de coup de vent, d'épisode cyclonique, on peut retrouver un certain nombre de bateaux qui viennent sur nos installations », a prévenu le président.

Le quai 12 sera étendu de 120 mètres de long. « Les navires qui fréquentent le port de la Guadeloupe sont plus larges, ont plus de tirant d'eau et sont plus longs. Il est devenu impératif d'adapter nos infrastructures », a noté M. Chalus. Le premier coup de pelle, prévu en octobre, lancera 26 mois de travaux, évalués à 50 millions d'euros.



Jean-Pierre Chalus veut tourner le port vers l'international. • Laurianne Nomel

Jean-Pierre Chalus, président du directoire du port de Guadeloupe

La mise en place d'un hub aux Antilles à la fois en Martinique et en Guadeloupe est en projet. La première marche à franchir, c'est l'extension du quai 12. Le volume de conteneurs devrait doubler à l'échéance de 2025. Globalement, les armateurs mondiaux sont confrontés à des réglementations portées par l'Organisation maritime internationale. Elles visent à réduire de 50% les émissions de gaz à effet de serre à l'horizon 2050. En Guadeloupe, on est directement concerné puisqu'on est géographiquement très bien placé dans la desserte maritime du trafic Asie et transatlantique. Il faut être prêt à accueillir des navires qui seront plus gros et charger au maximum les bateaux qui feront des trajets plus longs. Notre terminal ne servait qu'à desservir la Guadeloupe. Demain, il va avoir un rôle supplémentaire qui sera de redistribuer des conteneurs sur d'autres destinations. Peu de ports en Europe disposeront du système que nous aurons.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/aller-vers-un-terminal-a-zero-emission-nous-parait-ideal-932467.php>

Jour de la Terre : En Guadeloupe, l'adaptation au changement climatique se prépare grâce à la nature

Trois écosystèmes ont été choisis pour le projet, dont les récifs coralliens et les mangroves. © Life Adapt'Island / Montage GEO.fr

La Guadeloupe est devenue le premier territoire français à mettre en oeuvre le projet européen LIFE Adapt'Island. A l'occasion de la journée de la Terre le 22 avril, découvrez comment les solutions fondées sur la nature peuvent contribuer à se préparer et à s'adapter au changement climatique.

[Nastasia Michaels](#) Publié le 22/04/2023 à 7h00 - Mis à jour le 24/04/2023

La Guadeloupe est célèbre pour ses paysages côtiers et volcaniques d'une beauté à couper le souffle, mais beaucoup ignorent son extrême fragilité dans le contexte du réchauffement climatique. En première ligne face à la montée des eaux, cet archipel français des Caraïbes risque de voir la fréquence des [catastrophes naturelles](#) augmenter d'année en année.

L'espoir viendra peut-être de l'adaptation. Mais de quoi parle-t-on exactement ? *"D'un côté, il y a ce qu'on appelle "l'atténuation", qui consiste à réduire nos émissions de gaz à effet de serre – changer nos équipements, consommer moins ou à des heures différenciées, etc. Et de l'autre, on a "l'adaptation", qui correspond à toutes les mesures que l'on peut prendre pour adapter nos infrastructures et nos activités aux effets du changement climatique que l'on ne peut pas éviter"*, distingue Sita Narayanan, Directrice de l'Aménagement et du Développement Durable au [Grand Port Maritime de la Guadeloupe](#), jointe par GEO.fr.

200 hectares terrestres et 8000 hectares marins gérés par le Grand Port

En Guadeloupe, le Grand Port Maritime coordonne le Projet LIFE Adapt'Island, un programme financé par la [Commission européenne](#) et mené avec plusieurs partenaires associatifs locaux. Son objectif est de tester différentes "solutions fondées sur la nature". Autrement dit, de restaurer et de préserver des [écosystèmes](#) naturels capables, une fois leur intégrité retrouvée, de nous protéger de certaines conséquences du changement climatique, telles que les [ouragans](#) ou les inondations.

Trois écosystèmes ont été choisis pour leur potentiel prometteur en matière d'adaptation :

- les récifs coralliens,
- les herbiers marins, et
- les mangroves.

Membre du Conseil d'orientation stratégique de la [Fondation pour la recherche sur la biodiversité](#) (FRB), le Grand Port Maritime de la Guadeloupe est devenu un gestionnaire d'espace naturel à la faveur d'un changement de statut en 2013. Près de 200 hectares terrestres et 8000 hectares marins se trouvent ainsi sous sa responsabilité. Mais entre le trafic maritime indissociable de son propre fonctionnement (il est le 10e plus grand port de France), les usages qu'il ne gère pas lui-même – notamment la pêche – et les influences extérieures comme les rejets des stations d'épuration, la situation était *"compliquée"* pour ses équipes, compare

l'ingénieure en environnement. Tandis que désormais, le projet LIFE Adapt'Island offre "des ressources humaines et financières dédiées" à la restauration de la biodiversité.

Mouillage écologique des bateaux, adoption de palétuviers et reproduction de corail

Pour chaque écosystème choisi, il a fallu relever des défis spécifiques. Dans le cas des herbiers marins, il s'agissait en premier lieu d'éviter que les navires ravagent la végétation marine en jetant l'ancre. L'équipe du projet a donc mis en place des "mouillages écologiques" consistant à fournir aux bateaux des supports dont la "géométrie favorise la vie marine", et où ils peuvent maintenant mouiller sans nuire à l'écosystème, détaille Sita Narayanan.

Du côté des mangroves, "nous avons eu de très belles surprises, se réjouit-elle. Car il suffit parfois simplement de déblayer une zone pour que l'écosystème se reconstitue de lui-même." En complément de cette approche, l'opération "adopte un palétuvier" a consisté pour les participants (issus du grand public) à récupérer des "propagules" – tissus végétaux servant à la multiplication de l'espèce – de palétuviers dans le milieu naturel, puis à en prendre soin pendant six mois, avant de planter leurs jeunes arbustes dans l'environnement afin de développer la surface de la mangrove.

Quid des récifs coralliens ? Pour comprendre les résultats du projet, il faut d'abord dire un mot de la reproduction du [corail](#). Cet animal marin se reproduit en effet de deux manières : soit asexuée (un individu se clone pour former un nouveau spécimen génétiquement identique) soit sexuée (la fécondation donne naissance à un individu partageant les gènes de ses deux parents). "Le bouturage (asexué) fonctionne très bien, mais il n'a pas été simple de trouver des lieux favorables à la fixation de nos boutures (...). En revanche, nous avons eu un grand succès sur la reproduction sexuée : en mer, la ponte intervient une fois dans l'année ; or nous avons vu une explosion (de gamètes) dans l'eau" en 2022, se réjouit Sita Narayanan. Récupérées par l'équipe du projet, ces gamètes ont été mises en contact pour faire naître des petits coraux en laboratoire. Il faudra néanmoins attendre quelques années pour voir l'aboutissement de ce travail, car leur squelette pousse plus lentement qu'une bouture.

Partager les connaissances issues du projet

Les organisateurs du projet se sont fixé des "objectifs" en termes de superficie d'écosystèmes restaurés, mais aussi des "indicateurs" d'ordre technique et scientifique et d'autres portant sur la dissémination des connaissances. Ainsi, les savoirs issus du programme sont partagés à la fois vers la communauté scientifique – un symposium international sur l'adaptation au changement climatique est d'ailleurs prévu en Guadeloupe en juillet – et auprès d'autres "porteurs de projets" tels que des collectivités "qui voudraient agir mais qui ne savent pas comment s'y prendre", affirme Sita Narayanan. Sans oublier la communication destinée au grand public, notamment via le compte Instagram [@life_adaptisland](#).

Cette sensibilisation porte aussi plus spécifiquement sur le jeune public, avec la "mise en place d'une exposition itinérante" (en cours) mais aussi l'organisation d'activités ludiques. Parmi ces ateliers : la découverte de l'océan grâce à des casques de réalité virtuelle et aux baptêmes de plongée. "Vous ne pouvez pas imaginer à quel point cela a révolutionné la vie de certains enfants. Car même si l'on est sur une île, beaucoup (d'entre eux) ont peur de la mer", glisse la Directrice Développement Durable.

Si le projet Life Adapt'Island en Guadeloupe n'est pas terminé, il a vocation à être étendu à l'ensemble des Antilles françaises. Des territoires à très fort potentiel d'adaptation, puisqu'ils

représentent 80 % de la biodiversité en France et 10 % de la biodiversité mondiale. *"Je suis fière du travail que nous faisons sur le terrain, et de montrer que malgré les contraintes économiques ou politiques, nous arrivons à faire changer les choses"*, conclut Sita Narayanan.

<https://www.geo.fr/environnement/journee-de-la-terre-en-guadeloupe-ladaptation-au-changement-climatique-se-prepare-grace-a-la-nature-214310>

La Marina plus éco-responsable avec la barge multi-services Micke Birch

Priscilla Romain samedi 29 avril 2023

Inauguration de la barge multi-service Micke Birch • ROBERTO BIRRHUS

La barge multi-services Mike Birch a été inaugurée ce vendredi 28 avril 2023 en présence de nombreux officiels. Véritable couteau-suisse, elle aura pour mission principale de gérer les services écologiques des bateaux au mouillage à la marina et au large des îlets voisins.

De l'aveu même du directeur de Guadeloupe Grand Port Caraïbes, il était temps de renforcer les missions écologiques de la marina de Bas-du-Fort. Le changement de concessionnaire avec l'arrivée de la Société de Gestion Portuaire de Guadeloupe (SGPG) en 2022, est l'occasion d'inverser la vapeur. La barge multi-services, inaugurée ce vendredi, est un premier pas dans ce sens.

Parmi ses missions principales, la collecte des eaux usées et des eaux de cale et le ramassage des poubelles à bord. Mais elle interviendra aussi directement sur les installations de la marina avec les opérations de nettoyage des fonds et des enrochements de digue.

"Nous ne pouvons pas ignorer la question de l'environnement (...) c'est un dossier compliqué mais on peut compter sur l'appui des collectivités et de l'ensemble des acteurs pour que ce dossier progresse. J'espère que dès 2023, nous pourrons enregistrer de belles avancées, car cela me paraît important au-delà du mieux que l'on peut déjà constater." Jean-Pierre Chalus, président de Guadeloupe Grand Port Caraïbes.

www.guadeloupe.france-antilles.fr

Un vrai port de commerce va voir le jour au Robert

Par RCI web 06/04/2023 - 12:37 • Mis à jour le 06/04/2023 - 12:35

Par arrêté préfectoral du 29 mars, l'apponement Reynoird du Robert devient officiellement un ouvrage d'infrastructure portuaire du Grand Port Maritime de la Martinique (GPMM).



Un vrai port de commerce va voir le jour au Robert @Cap Nord

C'est un projet de longue date. Faire du port du Robert une véritable infrastructure digne de ce nom, afin de mieux accueillir et sécuriser le transport de marchandises, en complétant l'offre du Grand Port Maritime de Martinique (GPMM).

« Une nouvelle étape a été franchie » ces derniers jours, se réjouit la CTM. Par arrêté préfectoral du 29 mars, le port du Robert est désormais intégré au périmètre du Grand Port de Martinique. Ce projet phare du Plan de Relance de la Collectivité Territoriale de Martinique 2022-2024, estimé à 2 millions d'euros pour les phases études et travaux, consiste à créer un port de cabotage pour le transport de marchandises en vrac au Robert. « Il s'inscrit dans la stratégie visant à créer une zone de transformation de matières premières et de produits locaux avant exportation dans la Caraïbe et les autres pays du monde, renforçant ainsi l'intégration de la Martinique aux échanges internationaux », précise la CTM.

Un relais du port de Fort-de-France

Du côté du GPMM, la création de ce port de commerce au Robert et son transfert en pleine propriété aux professionnels permettra d'offrir un équipement adapté, capable de répondre à l'accroissement du trafic de marchandises dans la zone Caraïbe.

Rendu nécessaire au regard des obligations de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement applicables, ce nouvel ouvrage a vocation à devenir un relais efficace du port de Fort de France et un véritable outil d'attractivité économique dans le Nord.

Le début des travaux est prévu pour 2024 avec une première phase de modernisation de l'ouvrage existant afin d'optimiser les conditions d'exploitation. Le développement du port sur le long terme interviendra après la réalisation d'une étude socioéconomique complémentaire, précise la CTM.

<https://www.rci.fm/martinique/infos/Economie/Un-vrai-port-de-commerce-va-voir-le-jour-au-Robert>

Le groupe CMA CGM entre en négociations exclusives avec Bolloré Logistics



[19 avril 2023](#) [Hervé Deiss Bolloré Logistics](#), [Commission de transport](#), [Groupe CMA CGM](#)

Le groupe CMA CGM est entré en négociations exclusives pour reprendre Bolloré Logistics après avoir reçu une offre d'achat spontanée. Cette cession marquera la fin du groupe Bolloré dans la logistique.

Les rumeurs couraient depuis plusieurs semaines sur un rapprochement entre le [groupe CMA CGM](#) et Bolloré Logistics. L'annonce, le 18 avril de l'ouverture de négociations exclusives entre l'**armement** marseillais et le logisticien de Puteaux est désormais confirmé.

Une offre de 5 Md€

Dans un communiqué de presse, [Bolloré Logistics](#) « confirme avoir reçu du Groupe CMA CGM une offre d'achat spontanée pour ses activités de commission de transport et de **logistique** regroupées dans Bolloré Logistics, sur la base d'une valeur d'entreprise de 5 Md€ ». Dès lors, une phase d'audit et la tenue de négociations contractuelles s'engagent. Selon l'annonce, le groupe CMA CGM dispose d'un délai jusqu'au 8 mai pour « remettre, le cas échéant, une promesse d'achat correspondante ». En attendant, les deux groupes restent muets sur l'avancée de ces discussions.

Le paquet ports et commission à 9 Md€ refusé

Lors de la cession des activités en Afrique, des bruits ont couru sur une cession de tout un paquet regroupant les ports en Afrique et la **commission de transport**. En interne, les cadres des deux sociétés ne cachent pas avoir entendu parler de cette cession en bloc. Déjà, le groupe CMA CGM aurait été en lice pour reprendre ce bloc. Selon une de nos sources dans un des deux groupes, l'armement marseillais aurait proposé 9Md€ pour reprendre les deux activités. À l'époque, la famille Bolloré aurait refusé souhaitant vendre par appartements. Et l'actualité lui donne raison. Après avoir vendu l'activité portuaire en Afrique à 5,2 Md€ et disposer d'une offre de 5 Md€ pour la **logistique**, il a pu faire monter les enchères et aussi répartir ces activités entre deux concurrents : MSC et CMA CGM.

L'achat d'actions de Bolloré SE

Outre ces négociations contractuelles, la cession ne pourra avoir lieu reste conditionnée « à l'obtention d'autorisations réglementaires et aucune décision de cession ne sera prise avant l'issue des procédures d'information et de consultation des instances représentatives du personnel compétentes. » L'opération prévoit que le groupe **CMA CGM** acquiert par une offre publique d'achat les actions de cette filiale à la holding Bolloré SE.

La fin de la logistique pour Bolloré

Dans l'hypothèse où la cession de cette filiale se concrétise, elle sonnera le glas des activités transport du groupe Bolloré. Pourtant, au début des années 2000, le groupe Bolloré avait déjà inventé le concept d'**intégrateur logistique**. En effet, disposant d'une compagnie maritime, de terminaux en France, en Afrique et d'une division pour la [commission de transport](#), le groupe Bolloré était présent à tous les niveaux de la **chaîne logistique**.

Chronique d'une fin annoncée depuis 2005

Le déshabillage de ces activités **logistiques** a commencé en 2005 avec la vente de la compagnie maritime Delmas au groupe CMA CGM. Déjà, à l'époque, cette cession était perçue comme un recentrage du groupe de Vincent Bolloré sur son activité terrestre : la manutention portuaire et la [commission de transport](#). Une décennie plus tard, en mars 2015, le groupe Bolloré cède ses activités de **manutention** dans les ports français. Elles seront reprises par la société [Maritime Kuhn](#) dès le mois de janvier 2016.

Bolloré Energie serait la dernière filiale logistique

Ensuite, ce sont toutes les activités portuaires et logistiques en Afrique que le groupe Bolloré a vendu au groupe suisse MSC pour 5,2 Md€. La cession s'est conclue le 22 décembre. Il restait comme activité liée à la **commission de transport** que Bolloré Logistics. Les négociations en cours finiraient de déshabiller l'activité logistique du groupe qui ne disposerait plus que de la distribution d'énergie comme activité de transport et distribution.

L'activité logistique de CMA CGM dans le top 10

Pour le groupe CMA CGM, cette acquisition viendra renforcer son activité dans le monde de la **logistique**. Certains imaginent que Bolloré Logistics pourrait être intégré dans Ceva, filiale logistique de l'armement marseillais. Sans aller jusqu'à revoir l'organigramme de l'armement marseillais, l'entrée dans le groupe CMA CGM des activités de [commission de transport](#) de Bolloré permettrait à l'armement de se doter d'une structure importante dans ce domaine. Pour mémoire, Bolloré Logistics ce sont 390 000 t de fret aérien et 710 000 EVP transportés chaque année, 15 000 collaborateurs et 823 000 entrepôts de stockage. Une force de frappe qui renforcera l'activité logistique du groupe CMA CGM, voire d'entrer dans les 10 voire les cinq premiers opérateurs du monde.

https://portsetcorridors.com/2023/le-groupe-cma-cgm-entre-en-negociations-exclusives-avec-bollore-logistics/?utm_campaign=Newsletter%202023-14&utm_medium=emailNewsletter%202023-14&utm_source=Newsletter