

# Îles du Sud : la continuité territoriale au cœur des discussions

Continuité territoriale : les dessertes maritimes inter-îles au cœur des discussions . ©Bruno Pansiot-Villon et Jean-Marie Mavounzy - Guadeloupe La 1ère

**Rencontre jeudi matin (11 janvier 2024), à l'espace régional du Raizet (Les Abymes), entre la Région Guadeloupe, les élus des îles du Sud et des autres collectivités de l'archipel, ainsi que les armateurs des compagnies maritimes, concernant la problématique de la continuité territoriale. Un état des lieux a été dressé et la réflexion a été amorcée, pour répondre aux besoins de la population de Marie-Galante, de La Désirade et des Saintes. D'autres réunions auront lieu pour améliorer le transport des passagers souffrant de double insularité.**

Bruno Pansiot-Villon, avec Nadine Fadel • Publié le 12 janvier 2024 à 12h43

Le constat des élus sur les problématiques liées aux dessertes maritimes des îles du Sud de l'archipel guadeloupéen (Marie-Galante, La Désirade et les Saintes) est presque unanime : il n'y a pas suffisamment de rotations de navires et les plages horaires ne répondent pas aux attentes de la population.

Par exemple, la commune de Saint-Louis de Marie-Malante souhaiterait que des navires puissent accoster en mi-journée sur l'île, comme par le passé. Il prône aussi le développement du port de sa commune, alors que la gare maritime de Grand-Bourg est "*presque saturée*".

*Le port de Saint-Louis est disponible et nous voulons absolument que les différents partenaires entendent ça et intègrent cette possibilité dans leurs réflexions.*

François Navis, maire de Saint-Louis de Marie-Galante

François Navis, maire de Saint-Louis de Marie-Galante . ©Bruno Pansiot-Villon et Jean-Marie Mavounzy - Guadeloupe La 1ère

Pour cela, un travail commun doit être effectué, par les collectivités et les compagnies maritimes desservant les îles du Sud, en vue d'une harmonisation des rotations, d'un nombre adéquat de navires, pour correspondre à la demande. Les parties militent aussi pour un allègement des taxes portuaires.

Du côté de Terre-de-Haut et Terre-de-Bas, les plaintes sont moindres, quant aux dessertes proposées.

*Il y a des départs intermédiaires déjà créés par la compagnie. La seule difficulté que Monsieur Bonbon [Louly Bonbon, maire de Terre-de-Haut] a pointée, c'est un départ plus tard, hors saison touristique. C'est déjà envisagé par la compagnie. Mais il faudrait aussi qu'on obtienne des réponses des différentes collectivités à nos demandes, pour installer, en fonds propres, ce genre de transports supplémentaires.*

Raoul Deher, gérant de la compagnie maritime CTM-DEHER

Raoul Deher, gérant de la compagnie maritime CTM-DEHER . ©Bruno Pansiot-Villon et Jean-Marie Mavounzy - Guadeloupe La 1ère

Pour la Région, en sa qualité d'autorité organisatrice des transports, la réorganisation de la billetterie doit pouvoir amener des économies. Les sommes ainsi gagnées pourraient favoriser, encore plus, l'accompagnement de la population.

*La Région fait beaucoup. Ce n'est pas une obligation, cette aide, cette compensation apportée aux voyageurs, mais ce sont 5 millions quand même que nous mettons sur les îles du Sud, il faut le dire, sans compter les aides en fonds propres et en fonds européens apportés aux armateurs, pour acheter des bateaux, pour réparations et autres.*

Ary Chalus, président de la Région Guadeloupe

Ary Chalus, président de la Région Guadeloupe . ©Bruno Pansiot-Villon et Jean-Marie Mavounzy - Guadeloupe La 1ère

Études, réflexions et travaux, entre toutes les parties concernées, devraient aboutir à des solutions et donc des décisions, d'ici la fin du mois de février, pour faciliter le transport de passager entre Guadeloupe continentale et îles du Sud.

#### **REPORTAGE/**

Reporteur : Bruno Pansiot-Villon

Reporteur d'images : Jean-Marie Mavounzy

Monteur : Thierry Gayadine-Harricam

Mixeur : Cédric Jean-Baptiste

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/iles-du-sud-la-continuite-territoriale-au-c-ur-des-discussions-1456619.html>

## **Aux Antilles, avec la fermeture du canal de Suez, délais et coûts supplémentaires attendus**

**Par Rodolphe Lamy et Cédric Catan 15/01/2024 - 11:50 • Mis à jour le 15/01/2024 - 15:03**

Les professionnels de l'import de marchandises s'inquiètent de la fermeture du canal de Suez, à cause d'actes de pirateries visant les bateaux naviguant dans la zone. Des conséquences devraient se faire ressentir en Martinique et en Guadeloupe, dans les prochaines semaines pour les marchandises en provenance d'Asie.



Transport de marchandises. Photo d'illustration

Les entreprises qui dépendent des importations ont toutes les yeux rivés vers le canal de Suez. Ce passage des porte-containers est depuis la mi-décembre contourné par l'ensemble des grandes compagnies maritimes.

Et pour cause, une bande armée, originaire du nord du Yémen, les Houties, cible les navires qui s'engagent dans le canal.

Résultat, les marchandises qui viennent d'Asie voient leurs trajets rallongés d'une quinzaine de jours. Ce qui entraîne également des coûts supplémentaires pour les entreprises.

Les acteurs économiques locaux sont très attentifs à l'évolution de la situation car eux aussi dépendent des flux venus d'Asie.

## Plus de 15% des flux mondiaux

Le canal de Suez est un axe fondamental pour les flux mondiaux, comme le rappelle **Jean-Claude Florentiny, du cabinet d'expertise maritime GSL et secrétaire général du groupement des importateurs antillais.**

Le canal de Suez, c'est plus de 15% des flux mondiaux qui passent par ce canal. Il y a un autre passage par le canal de Panama qui représente entre 6 et 8% des flux mondiaux mais qui sera impacté aussi, notamment en termes de congestion. Le nouvel an chinois est attendu le 10 février prochain donc, pendant 10 jours, il ne se passera rien dans les pays asiatiques au départ de Chine. Il y a donc une double inquiétude par rapport à ça

Compte tenu de toutes ces raisons, il y aura un vrai impact dans nos territoires, selon **Jean-Claude Florentiny.**

À la fois direct et indirect. Cela rajoute le délai de mer de 10 à 15 jours en ce qui concerne les flux Asie / Europe et Asie / Méditerranée. Et, en ce qui nous concerne, cela va rallonger en

temps et en coûts. On recommande aux chargeurs et aux importateurs d'anticiper au maximum les commandes. Normalement, le trajet dure 45 jours et là on rajoute 15 jours. On dépasse les 60 jours entre l'Asie et notre destination.

<https://rci.fm/deuxiles/infos/Economie/Aux-Antilles-avec-la-fermeture-du-canal-de-Suez-delais-et-couts-supplementaires>

## **Avitaillement impossible pour les navires en escale à Basse-Terre pour cause d'eau impropre à la consommation**



Quai du Port de Basse-Terre . ©E. Stimpfling

**Les bateaux et autres paquebots de croisière ne peuvent pas être avitaillés en eau sur le port de Basse-Terre. Un récent contrôle de l'Institut Pasteur révèle que l'eau est en effet impropre à la consommation.**

[Eric Stimpfling](#) · Publié le 18 janvier 2024 à 13h13, mis à jour le 19 janvier 2024 à 15h30

L'Evrima et ses 284 passagers sont attendus ce vendredi 19 janvier 2024 à Basse-Terre. Une escale importante pour l'activité touristique du Chef-lieu, mais aussi et surtout pour ce paquebot de luxe de la compagnie Ritz Carlton Yacht Collection.



Evrima Ritz-Carlton . ©THEMILLIARDAIRE

Il y a 48 heures, le commandant du navire a en effet demandé à pouvoir effectuer un avitaillement en eau potable, entre 4 à 5000 tonnes d'eau.

Le Grand Port Maritime lui a répondu que ce type d'opération était pour l'heure suspendu. Les derniers prélèvements effectués par l'Institut Pasteur révèlent que l'eau est impropre à la consommation.

Contacté, le Grand Port Maritime rappelle que ces analyses se font régulièrement tous les mois, tant à Basse-Terre qu'à Pointe-à-Pître. Pour autant, le GPMG se refuse pour l'heure à indiquer la date des prélèvements et à préciser le type de contamination.



Bouche à incendie sur le Port de Basse-Terre . ©E. Stimpfling

Également contacté, le SMGEAG indique n'avoir pas été informé de ce problème. Un manque de communication d'autant plus regrettable que la bouche d'incendie sur laquelle viennent se connecter les paquebots est alimentée par l'eau de la ville. Pour autant, le syndicat mixte indique

avoir effectué hier ses propres prélèvements dans le cadre d'un auto-contrôle sur la zone de la ville de Basse-Terre. Les premiers résultats partiels devraient être connus dans les prochaines heures.

En tout cas l'Evrima lui a confirmé sans escale. A défaut de pouvoir avitailler en eau, le paquebot va avitailler en carburant, deux camions de 30 000 litres sont d'ores et déjà commandés et il va pouvoir également débarquer ses ordures. Car au-delà de l'attractivité touristique de l'île, le nombre croissant d'escales dans les eaux de l'Archipel tient aussi et surtout par ce type de services que seules la Guadeloupe et la Martinique sont en mesure de proposer en toute sécurité dans les Petites Antilles.

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/avitaillement-impossible-a-basse-terre-pour-cause-d-eau-impropre-a-la-consommation-1458302.html>

## Bolloré energy fournit edf en guadeloupe



19 JANVIER 2024 REDACTIONBOLLORE ENERGY, EDF, GUADELOUPE

Bolloré Energy a remporté l'appel d'offre d'EDF Archipel Guadeloupe et a ainsi acheminé 300m<sup>3</sup> de biocombustible B100 depuis l'hexagone vers l'archipel guadeloupéen. Baptisé Koolza 100, ce biocarburant élaboré à partir de colza cultivé et transformé en France, est déployé en phase de test par EDF pour réduire les émissions de gaz à effet de serre de centrale thermique de Jarry Sud. Il a été chargé dans 13 conteneurs de type citerne au départ de l'usine de production Valtris Champlor à Verdun dans l'est de la France jusqu'au port du Havre où il a pris la mer pour la Guadeloupe.

« Grâce à l'usage de Koolza100 nous affirmons notre objectif d'être un acteur incontournable des solutions alternatives pour décarboner l'ensemble du secteur énergétique (carburant terrestre, combustible...). Ce contrat est d'ailleurs symbolique pour Bolloré Energy puisqu'il s'agit de notre première livraison outre-mer » se félicite Julien Hérou, Directeur adjoint Supply, Bolloré Energy.

<https://jdlgroupe.com/2024/01/19/bollore-energy-fournit-edf-en-guadeloupe/>

## Le Grand Port Maritime pose les jalons de son avenir



Conférence de presse du conseil de surveillance du GPMG • ©R. Defrance

Comme à chaque début d'année le Grand Port Maritime présentait ce mardi matin son bilan de l'année écoulée et ses perspectives pour la nouvelle. 135 des 180 millions d'euros qu'il coûtera vont être investis par le GPM dans le projet de HUB Antilles pour faire évoluer les infrastructures portuaires et partir à la conquête du trafic de transbordement. Il s'agira ainsi de consolider son modèle et sécuriser la desserte directe du territoire.

**FJO. avec M. Bastide et R. Defrance • Publié le 23 janvier 2024 à 16h00**

D'abord, il y a un bilan à afficher. Celui de 2023. En quelques chiffres, les responsables du Grand Port Martimes de la Guadeloupe ont tôt fait de souligner les investissements et les bénéfices tirés de l'exercice 2023 et qui permettent déjà de se donner des perspectives pour les temps à venir.

## CHIFFRES-CLÉS 2023 (PROVISOIRES)

 **3,5 MT**  
TRAFIC DE MARCHANDISES

 **1 140 000 PAX**  
TRAFIC DE PASSAGERS

 **216 500 EVP**  
TRAFIC DE CONTENEURS

**ENVIRON 20 M€ INVESTIS**

4

Le bilan 2023 du GPMG en quelques chiffres • ©Guadeloupe la 1ère

Des perspectives qui passent par la réalisation d'une proposition de la CMA-CGM partenaire naturel du CPMG. C'est désormais un projet porté aussi bien en Guadeloupe qu'en Martinique par les administrations portuaires et par les décideurs politiques : les ports de Pointe-à-Pître-Jarry et Fort de France vont devenir un HUB Antilles.

Il va donc s'agir de faire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe un port de transbordement pour l'accueil de navires de plus grande taille et moins polluants dans un contexte de mondialisation des échanges. Voilà résumé en quelques mots les objectifs sur lesquels le conseil de surveillance du Grand Port Maritime de la Guadeloupe compte s'investir dès cette année.

Le montant total du projet est estimé à 180 millions d'Euros dont 135 millions d'Euros pour les infrastructures sous maîtrise d'ouvrage. Parmi les aménagements à venir, une extension de quai pour permettre une longueur de quai de 300 mètres de long, à moins de 15m.de tirants d'eau, et l'accueil de trois nouveaux portiques.

**JARRY  
BAIE-MAHAULT**

**Détail  
des  
travaux**

14



Des travaux sur le GPMG pour les deux prochaines années • ©R. Defrance

Ce programme sera réalisé en grande partie pour août 2025. Pour le GPM, ce projet de Hub doit être une réponse aux changements climatiques et aux enjeux de décarbonation du transport maritime.



Conférence de presse GPMG • ©R. Defrance

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/le-grand-port-maritime-pose-les-jalons-de-son-avenir-1459496.html>

## Mouvements de colère des dockers sur le Port de Jarry



Accès limité sur le terminal de Jarry • ©O. Duflo

Les dockers du terminal de Jarry ont décidé de cesser le travail ce jeudi. En cause, les nouvelles normes de sécurité applicables sur le port et qui ne permettent plus à deux d'entre eux d'accéder à la plate-forme portuaire. Une situation inadmissible pour les autres dockers qui ont souhaité se faire entendre. En face, la direction de CMA-CGM se dit impuissante face à une réglementation qui ne dépend pas d'elle

**FJO. avec M-L. Plaisir et O. Duflo • Publié le 25 janvier 2024 à 12h56, mis à jour le 25 janvier 2024 à 18h57**

Une mobilisation spontanée décidée par les dockers pour tenter de comprendre ce qui justifie que l'accès du terminal soit désormais interdit à deux dockers.

Les différentes dispositions intervenues durant ces dernières années portant sur les [questions de sécurité sur les structures portuaires](#) interdisent en effet que des personnes ayant eu une mention sur leur casier judiciaire puissent entrer sur les terminaux portuaires. Les deux dockers en question font l'objet d'une telle mention.

La direction de CMA-CGM se dit d'ailleurs impuissante face à cette décision et à la revendication des dockers.

Malgré tout, les dockers comptent bien faire admettre la nécessité pour leurs collègues de retrouver leur travail quelle que soit la réglementation en vigueur.

Durant l'après-midi de ce jeudi, ils se sont rendus en délégation à la Sous-Préfecture de Pointe-à-Pitre pour faire entendre leur volonté de voir normalisée la situation de leurs deux collègues. Une démarche qui a porté ses fruits puisqu'ils seront réintégrés.



Mobilisation des dockers sur le Terminal de Jarry • ©O. Duflo

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/mouvements-de-colere-des-dockers-sur-le-port-de-jarry-1460039.html>

# Le Grand Port maritime de la Martinique se porte bien

Par RCI Web et Cédric Catan 29/01/2024 - 18:24

Les résultats de trafics du grand port maritime de Martinique pour l'année 2023 sont très positifs, et ce malgré un contexte international tendu. Voici quelques chiffres à retenir.



Image d'illustration

3,3 millions de tonnes de marchandises ont été traitées l'an dernier au grand port maritime de Martinique. Ce qui représente une croissance de 11%. De quoi indiquer que les voyants sont aux verts.

## Des importations en augmentation

La quasi-totalité des indicateurs a affiché un solde positif pour l'année écoulée. Comme pour les hydrocarbures par exemple, qui voient leurs importations augmenter de 31 %. On note également une hausse importante pour les engrais, céréales ou biomasse regroupées sous l'intitulé vrac solide avec + 22 %. Cela, facilitée par le trafic désormais plus fréquent de l'apportement du Robert. Le trafic roulier, celui qui concerne les transports de matériel roulant, progresse de 7 % grâce à l'importation de véhicules chez nous qui a vu son nombre repartir à la hausse. Cependant, on notera que le nombre total de containers pour le marché local a légèrement baissé de 3 %. Même tendance pour les exportations de bananes qui sont en chute de 8 % pour l'année écoulée.

## 400 000 passagers transportés

Au-delà des marchandises, il faut aussi prendre en compte le transport de personnes. L'année 2023 a été un très bon cru pour le grand port avec le nombre de croisiéristes qui retrouve son niveau d'avant crise avec plus de 400 000 passagers. Enfin le trafic interîles n'est pas en reste avec une augmentation notable de 54 % qui s'explique certainement par l'arrêt de nombre de rotations aériennes.

Cette année, le grand port compte conforter ces résultats avec des investissements qui vont se poursuivre. Une enveloppe de 45 millions d'euros y sera consacrée.

[Le Grand Port maritime de la Martinique se porte bien \(rci.fm\)](https://www.rci.fm/)

## Le plus gros paquebot du monde a pris la mer depuis Miami direction la Caraïbe



Départ du plus grand paquebot du monde "Icon of the seas", de Miami Beach, le 27 janvier 2024 • ©REBECCA BLACKWELL / AP

Le nouveau plus grand navire de croisière du monde, l'Icon of the Seas de Royal Caribbean, a largué les amarres du port de Miami (Floride) samedi (27 janvier 2024) pour son voyage inaugural à destination des Caraïbes, malgré les accusations de monstruosité anti-écologique.

[Guadeloupe La 1ère](#), [AFP](#) • Publié le 29 janvier 2024 à 09h00

Avec ses 365 mètres de long, 20 ponts, 2 805 cabines et 40 restaurants, cet immense paquebot est un hymne à la démesure, dernier-né d'un secteur des croisières en pleine reprise après les années Covid.

L'Icon of the Seas, immatriculé aux Bahamas, est le premier navire du géant américain des croisières à être propulsé au gaz naturel liquéfié (GNL), un combustible fossile que l'industrie présente comme une alternative plus propre au fioul lourd mais qui largue du méthane, puissant gaz à effet de serre.

Le navire est équipé d'un système qui permet de convertir les déchets en énergie et d'un autre pour recycler l'eau à bord, avance Royal Caribbean, promettant ainsi de réduire l'impact

environnemental de ce type de navire, l'une des critiques les plus courantes envers l'industrie des croisières.

Lors de son voyage inaugural dans les Caraïbes, il se rendra à Basseterre, capitale de l'Etat de Saint Kitts and Nevis, au nord-ouest de la Guadeloupe, avant de mettre le cap sur Charlotte-Amélie, dans les Iles Vierges américaines, puis sur l'île privée de Coco Cay, dans les Bahamas, avant de retourner à Miami.

L'Icon of the Seas peut accueillir 5 610 passagers et 2 350 membres d'équipage. Divisé en huit quartiers différents, il comprend sept piscines, neuf jacuzzis et une cascade de 17 mètres de haut.

D'un tonnage brut de 250 800 tonnes, soit cinq fois la taille du Titanic, il est sorti du chantier naval de Turku en Finlande.

La compagnie basée à Miami a accueilli mardi, lors du baptême du navire, Lionel Messi, la star du club de football de la ville, pour appuyer sur un bouton qui a fait s'écraser une bouteille de champagne sur la coque.

Signe de la course au gigantisme, l'Icon of the Seas remplace un autre navire de la même compagnie, le Wonder of Seas, en tant que plus grand navire de croisière au monde.

<https://la1ere.francetvinfo.fr/guadeloupe/le-plus-gros-paquebot-du-monde-a-pris-la-mer-depuis-miami-direction-la-caraibe-1460669.html>