

Importation des marchandises : la grève dans les ports français impacte les Antilles

Par Rodolphe Lamy 09/03/2025 - 08:05

Les importateurs et chargeurs des Antilles et de la Guyane lancent « un cri d'alarme et d'alerte » sur les conséquences de la grève perlée dans les ports de l'Hexagone pour les entreprises ultramarines et l'activité en général.



La **grève perlée dans les ports de l'Hexagone** commence à inquiéter les chargeurs et importateurs en Outre-Mer.

Depuis le début de l'année, les ouvriers dockers contestent la réforme des retraites et entendent infléchir la décision du gouvernement.

Conséquences directes : un certain nombre de **conteneurs sont laissés à quai**, sans certitude sur leur date de prise en charge. D'autres sont **déroutés** dans d'autres ports, ce qui augmente les coûts.

À cause de cette situation qui perdure, les entrepôts et zones de stockage sont pleins à craquer.

Jean-Claude Florentiny, secrétaire général du groupement des importateurs antillais et directeur du cabinet d'expertise GSL (Global Services Logistics), analyse cette situation comme une « double peine » pour les territoires d'Outre-Mer, avec des retards et des hausses de prix à redouter.

Ça nous oblige à trouver des parades, à passer, par exemple, par Dunkerque si le port du Havre est fermé, mais le souci, c'est que nous ne sommes pas prévenus à temps. Nous subissons cette situation. À partir du moment où on a un conteneur dérouté ou laissé à quai, il y aura des répercussions directes, sur les prix mais aussi sur la gêne occasionnée et toute la chaîne d'approvisionnement qui est affectée

Les impacts de cette grève perlée concernent **tous types de produits** : matériels médicaux, matériaux de construction, alimentaire... « Et il n'y a aucune priorisation dans la prise en charge, donc c'est tout le monde qui est pénalisé ».

Une situation qui devient problématique

Aux **Antilles**, dans des territoires aux économies fragiles qui dépendent à plus de 80% des importations, la situation pourrait vite devenir problématique. D'autant que la mobilisation semble aller crescendo.

Cette semaine, le port du Havre n'a pas été desservi et, la semaine prochaine, deux journées « Ports morts » sont annoncées.

Les importateurs antillais lancent « **un cri d'alerte et d'alarme** ». Selon **Jean-Claude Florentiny**, les **petites entreprises de Martinique et Guadeloupe**, celles qui n'ont pas de capacité de stockage, sont les premières pénalisées par ce mouvement.

Ça a bien sûr des répercussions directes sur nos activités d'importation, de distribution et quel que soit le secteur d'activité. Cela pénalise, évidemment, en priorité, les petits car, souvent, ils n'ont pas de stock. Donc des petits retards générés par un retard de bateau, par une omission d'import, ça a des répercussions directes sur l'activité. On appelle à ce que ce mouvement s'arrête mais, surtout, à ce que le gouvernement prenne la mesure des répercussions sur nos activités antillo-guyanaises

<https://rci.fm/deuxiles/infos/Economie/Importation-des-marchandises-la-greve-dans-les-ports-francais-impacte-les-Antilles>

Un chantier d'envergure à la centrale géothermique

Par Joanne BLANC j.blanc@agmedias.fr vendredi 7 mars 2025



Le pilotage de la manœuvre a été géré d'une main de maître. • WILLIAMS DINANE

Ces derniers jours, les habitants de Bouillante ont pu assister à un chantier des plus spectaculaires. La centrale géothermique s'agrandit et s'est vu dotée de deux nouveaux condenseurs.

Il a fallu plus d'un an de préparation et de concertation de la part des équipes intervenues pour la réalisation de ce transport d'envergure. Les entreprises Loc Manu, Ormat, Double Ace Cargo et bien sûr la centrale elle-même ont été mobilisées. D'un poids respectif de 95 tonnes chacun, les condenseurs ont dû passer par la mer pour arriver à Bouillante.

Un travail de longue haleine

Grande fierté de la commune, mais aussi de la Guadeloupe, l'usine géothermique de Bouillante s'agrandit. Pour ce projet, c'est vers la société de transport Loc Manu qu'elle s'est tournée. Lilian Barrière, à la tête de la filiale Loc Manu Guadeloupe, est revenu sur la longue préparation qui leur a été nécessaire pour le transport des deux condenseurs. « Ça fait un peu plus d'un an que je suis sur le projet », explique-t-il. « Beaucoup d'interrogation et de réflexion pour trouver toute la méthodologie. De notre côté, nous étions à peu près une quinzaine de chez Loc Manu. Nous avons même fait venir un technicien de métropole pour nous assister avec la remorque ». Au total, trois camions et deux grues ont été nécessaires pour transporter les deux condenseurs jusqu'au site d'agrandissement.

Une arrivée par bateau

Stockés à Jarry, les deux condenseurs pesant plus de 95 tonnes chacun n'ont pas pu être transportés par la route. Les équipes de Loc Manu et d'Ormat ont donc fait appel à la société Double Ace Cargo qui a fait venir une barge à fond plat expressément du Venezuela pour les

faire passer par la mer. Les condenseurs ont donc été embarqués au port de Jarry à l'aide des remorques puis déposés sur des supports soudés au fond de la barge. Une fois bien harnachés et sécurisés, les condenseurs ont pris la mer. 24 heures plus tard, ils sont arrivés à Bouillante. Sur place, 3 camions ont été réquisitionnés, un tireur, un pousseur et le remorqueur principal. « Le transport a été très délicat et très compliqué » continue Lilian Barrière. « C'était une première en Guadeloupe et nous avions à cœur de rendre ce projet possible. Entre les côtes, les pentes et les routes étroites, il nous aura fallu beaucoup de minutie pour arriver sur le site prévu pour l'agrandissement de la centrale. En tout, on a fait deux jours de chargement à Jarry, une journée en mer, et deux autres jours pour monter les équipements à Bouillante ». Une fois sur le site d'agrandissement, deux grues ont été utilisées pour le déchargement et l'installation des condenseurs, une petite grue de 250 tonnes et la plus grosse grue de 400 tonnes.



Chaque condenseur ne pèse pas moins de 95 tonnes. • Joanne Blanc

Chaque condenseur ne pèse pas moins de



Une barge à fond plat est venue expressément du Venezuela pour le transport des deux machines. • Joanne Blanc

Pour déplacer les condenseurs, trois camions ont été nécessaires, un pousseur, un tireur et un camion remorque principal. • Arthur Terrien

Une grue de 250 tonnes et une autre de 400 tonnes ont permis l'installation des deux condenseurs. • Arthur Terrien

Sur les routes, le convoi a impressionné les habitants. • Williams Dinane
Le convoi a été des plus impressionnant. • Williams Dinane



Le transfert du port de Jarry à Bouillante aura duré une journée. • Joanne Blanc

Les équipes de Loc Manu ont assuré la sécurité lors du transport des condenseurs.



Arrivés à bord d'une barge à fond plat, les équipes ont dû dessouder les supports une fois les condenseurs déplacés. • Joanne Blanc

Le transport des condenseurs fut un convoi exceptionnel à regarder. • Williams Dinane

La centrale géothermique de Bouillante

C'est dans la commune de Bouillante en Guadeloupe que se situe la seule centrale géothermique de la Caraïbe. C'est également la première centrale de ce type qui produit industriellement de l'électricité en France. Avec une capacité installée de 15MW, cette usine produit près de 7 % de l'électricité consommée en Guadeloupe. Construite en 1985 et mise en service en 1986, la centrale exploite un réservoir géothermal dont les températures peuvent atteindre les 260°. Depuis 2016, le capital de la société Géothermie Bouillante qui gère la centrale géothermique est détenu majoritairement par Ormat Technologies qui en possède aujourd'hui 60 %, la Caisse des Dépôts et Consignations (21 %) et le BRGM (15 %) étant les autres actionnaires. Les deux unités qui composent la centrale géothermique sont alimentées en vapeur grâce à deux puits de production qui permettent d'exploiter le fluide prélevé au sein d'un réservoir, à une profondeur comprise entre 500 et 1 000 mètres. Depuis 2015, une partie des fluides produits est réinjectée dans le sous-sol grâce à un forage de réinjection. Le reste est rejeté en mer avec l'eau du système de refroidissement de la centrale, constituée d'eau de mer, via un canal de rejet.



Centrale géothermique de Bouillante • Caraïbes Factory
<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/un-chantier-denvergure-a-la-centrale-geothermique-1026606.php>

Le Grand port sécurise l'accès à la gare maritime



Inoccupé depuis plusieurs années, dans un état dégradé, l'ancien local de la Comapega a été démoli.



Dans sa démarche de sécurisation des accès à la gare maritime de Bergevin, le Grand Port maritime de Guadeloupe a entrepris de faire démolir le bâtiment qui jouxtait la zone d'embarquement de la gare maritime, libérant ainsi la vue sur mer...

« Pour répondre au sentiment d'insécurité qui nous était régulièrement signalé par des clients de la gare maritime, nous avons repris en main la zone de Bergevin, sécurisé certains espaces, installé de la vidéosurveillance, explique Jean-Pierre Chalus, président du directoire du Grand port maritime de Guadeloupe. Le bâtiment, qui a été démoli, était inoccupé depuis presque une dizaine d'années. Le diagnostic a montré qu'il était dans un état dégradé, qu'il y avait beaucoup de squat, de l'insécurité... ».

Une démolition qui relance la question – qui n’est encore tranchée – de la mise en service d’une gare maritime adaptée aux besoins actuels... et futurs.

« La difficulté reste toujours d’estimer le trafic de passagers. »

« Aujourd’hui, on a conscience que la gare maritime a été dimensionnée pour environ 400 000 passagers : elle en accueille entre 800 000 et 900 000 par an, poursuit Jean-Pierre Chalus. Il faut voir quel positionnement adopté pour ce bel outil qui assure la connexion avec Marie-Galante et les îles voisines. La difficulté reste toujours d’estimer le trafic de passagers pour les années à venir. Soit, nous déciderons de réadapter la gare maritime actuelle, soit nous envisagerons un bâtiment plus récent à côté. »



Des discussions que le Grand Port maritime de Guadeloupe mènera « dans les prochains mois » avec différents services, dont l’Etat, la Région, les opérateurs...

Parallèlement, les travaux se poursuivent au Terminal de Jarry, malgré « quelques difficultés sur la mise en œuvre des pieux, indique Jean-Pierre Chalus, il y a beaucoup de signaux positifs ». Trois nouveaux portiques de grande dimension arriveront fin mai. Tout prend forme même si nous évoluons en permanence entre les travaux à effectuer et l’activité qui se poursuit sur le Terminal.

Cécilia Larney

- [mars 20, 2025 Cécilia LARNEY](#)

<https://www.karibinfo.com/news/guadeloupe-le-grand-port-securise-lacces-a-la-gare-maritime/>

Fort-de-France, escale dangereuse, disent les Japonais de Mitsui OSK



La société Mitsui a décidé d'arrêter ses escales à Fort-de-France après l'incendie de voitures sur le port de Martinique en octobre dernier.

Mitsui OSK est l'un des plus grands groupes de transport maritime au monde, et un des trois grands groupes maritimes japonais, avec [NYK](#) (groupe Mitsubishi) et [K-Line](#). C'est, concrètement, un de ces énormes bateaux, ce qu'on appelle des Bull Carrier, plus un immeuble sans fenêtres qu'un fier navire voguant sur les flots, que l'on voit passer au large et se rapprocher de la Martinique avant de gagner le jour suivant la Dominique et le jour d'après la Guadeloupe... une escale rapide chaque fois, pour déposer deux cents, trois cents voitures.

Ces navires font la rotation entre le Japon, la Corée du Sud et les pays de la Caraïbe puis retournent au Japon.

Les émeutes de septembre et octobre 2024 ont occasionnés d'énormes dégâts en Martinique. Notamment l'incendie de concessions automobiles, de centaines de voitures sur des parkings, voitures neuves encore sous le contrôle du transporteur... Mitsui OSK.

Cette compagnie maritime échaudée, a décidé de ne plus venir en Martinique. Trop dangereux et trop coûteux.

Les concessionnaires étudient la possibilité de faire venir les voitures depuis la Guadeloupe où la situation est calme. Les navires de Mitsui OSK feraient escale en Guadeloupe, y débarqueraient les voitures pour le marché local et aussi celles pour le marché de Martinique.

<https://www.karibinfo.com/news/martinique-fort-de-france-escale-dangereuse-disent-les-japonais-de-mitsui-osk/>

GPM la Martinique : les conteneurs pour le marché local se stabilisent



[17 mars 2025](#) [Hervé Deiss](#)

En Martinique, le GPM perd des volumes. Une diminution liée à un événement conjoncturel qui affecte les vracs liquides. Les autres courants gardent le cap. Le port s'engage dans un programme d'investissements pour se préparer au futur Hub Antilles.

Les années se suivent sans se ressembler. Ainsi, le [GPM de La Martinique](#) (Martinique Hub Antilles) termine l'année 2024 sur une note négative avec la diminution de 4,1% de ses volumes. « Cette baisse tient essentiellement à un événement conjoncturel qui a marqué les **vracs liquides** », indique Bruno Mencé, président du directoire du GPM de la Martinique.

Les travaux de maintenance de la raffinerie de la Sara

En effet, en 2024, la [raffinerie de la Sara](#) (Société anonyme de la raffinerie des Antilles) a subi des travaux de maintenance. Des opérations qui se sont étalés sur quatre mois. Cet arrêt programmé par la direction du site industriel a eu plusieurs effets. D'une part, les approvisionnements de **pétrole brut** en 2023 ont augmenté pour anticiper l'arrêt et donc raffiner plus avant l'arrêt. Autre effet induit, l'arrêt technique de la raffinerie a suspendu les livraisons de pétrole brut. Enfin, cette situation a eu pour conséquence de réduire les exportations de produits raffinés.

Les événements exceptionnels de 2024

Ces différents éléments ont donc sensiblement pesé sur les trafics de **vracs liquides**. Au total, les vracs liquides perdent 17% à 1,07 Mt. Une diminution qui s'accroît sur le pétrole brut qui se réduit de 35% alors que les [produits raffinés](#) limitent la baisse. Ainsi, les importations augmentent sans compenser les baisses des exportations. Quant aux importations de fioul pour EDF, elles progressent de 3% tant par les installations du GPM que de celles situées à Bellefontaine au pied de la centrale. Alors, l'année 2024 est à mettre au rang des « événements exceptionnels » pour ce courant. Et pour apporter la preuve qu'il s'agit bien d'un hiatus dans les évolutions structurelles, le tonnage consommé à la pompe par les habitants continue de croître, souligne Bruno Mencé.

La biomasse gagne en volume

Les vracs solides totalisent 370 451 t, en progression de 5%. Cependant, la majorité des composantes de cette catégorie affiche une diminution de volume. La hausse de ces volumes tient à la **biomasse**, qui gagne 1%, et aux autres vracs solides. Ils correspondent à de nouveaux flux réalisés à l'appontement Reynoird au Robert. Il s'agit de ferraille et de gravillons à hauteur de 56 800 t. Les baisses sont à mettre au passif des [céréales](#), des engrais et du clinker. Le repli des engrais tient aux mauvaises conditions météorologiques que subi l'île ces dernières années. Les producteurs de bananes demandent moins en raison des difficultés qu'ils rencontrent.

La conjoncture du BTP se ressent

Quant au clinker, il se repli de 14% à 102 680 t. « Nous sommes sur une tendance de fond sur ce produit en raison de l'absence de projets d'investissements. » Et, ce qu'il se passe sur le clinker se décline sur le ciment tant en vrac qu'en sac. La filière du bâtiment vit une situation compliquée. Entre les besoins des martiniquais pour se loger et le nombre de logements construits chaque année, le fossé s'agrandit d'années en années. Les mesures prises par le gouvernement pour susciter l'achat de logements ne fonctionnent pas. Une crise de ce secteur qui dure depuis plusieurs années sans que l'avenir s'éclaircisse.

Le roulier gagne grâce aux liaisons inter-îles

Enfin, les marchandises diverses s'inscrivent dans une tendance de hausse avec 1,7 Mt, en progression de 4%. Sur le roulier, Martinique Hub Antilles enregistre une amélioration de 9% de son trafic. Ce secteur est dopé par les échanges inter-îles réalisés avec le navire de Ferrymar (filiale du groupe [Marfret](#)) entre la Martinique et la Guadeloupe. L'arrivée d'un nouveau navire sur cette ligne, d'une plus grande capacité a suscité un développement des échanges régionaux.

La baisse des flux de voitures neuves

Les volumes réalisés par ce navire compensent les diminutions d'[importation de véhicules neufs](#). Elles perdent 17% en tonnage et 16% en nombre. Une évolution que le président du directoire nuance en rappelant que l'année 2023 a été exceptionnelle. Néanmoins, l'an passé représente une des plus faibles années pour l'**importation** de voitures sur la dernière décennie. Et puis, localement les concessionnaires sont incertains sur le choix entre véhicule thermique ou électrique ou hybride. D'autant que l'île n'est pas encore aménagée pour accueillir un parc de véhicules électriques conséquent. « C'est une tendance de fond que nous devons analyser », reconnaît Bruno Mencé.

Conteneurs : un trafic stable

Quant aux conteneurs, ils restent stables d'une année sur l'autre. Le GPM de La Martinique a vu son trafic gagner 549 conteneurs et finir l'année avec un volume de 187 666 EVP. La direction du port se satisfait de ces chiffres. D'une part, la part des **conteneurs** destinée au marché domestique se stabilise. D'autre part, les transbordements gagnent 1% à 28 140 EVP. Seule ombre au tableau, les [conteneurs de bananes](#) perdent du poids. Sur l'année, les exportations de bananes perdent 4% à 12 487 EVP. Un score moyen mais qui survient après la diminution de 20% des flux sur les premiers mois. Les producteurs ont fait face à des conditions climatiques exceptionnelles (tempêtes tropicales, inondations sécheresse) et un champignon qui a réduit la production.

Un investissement de 70 M€

Martinique Hub Caraïbe regarde l'avenir avec en ligne de mire le projet de [Hub Antilles](#). Ce projet qui concerne les deux îles des Caraïbes pour adapter les installations portuaires aux navires de plus grande taille mérite un investissement conséquent par les ports. En 2024, le port a déboursé 22 M€ en investissements. En 2025, le budget prévu s'élève à 70 M€. Plusieurs

projets sont inscrits au calendrier dont l'allongement du quai et du terre-plein pour le [trafic conteneurs](#). Le quai actuel de 450 m sera allongé de 150 m pour le porter à 600 m. À terme, explique le président du directoire, il sera possible de recevoir deux navires de dernière génération.

Le port anticipe l'arrivée des futurs navires de CMA CGM

Le principal client du port, le groupe CMA CGM va démarrer en septembre ses liaisons avec l'Europe avec des navires de 7 900 EVP. Le quai ne sera pas prêt mais, le port s'organise. Ainsi, outre les installations navales, le port va agrandir l'espace sur le terminal pour y ajouter 25 000 m². Ensuite, le port investi dans de nouveaux **portiques**. Ils doivent arriver au mois de juin. Quant aux trois engins actuels, deux seront réhaussés pour être adaptés à la manutention des navires. Le troisième sera ferrailé ou vendu sur le marché de l'occasion. Ainsi, en septembre, Martinique Hub Caraïbe disposera de quatre portiques.

L'activité passagers tanguent entre le trafic inter-îles et la croisière

Le trafic de passagers progresse de 1% à 572 309 personnes. Deux tendances se dessinent. D'une part le nombre d'individus sur les navires inter-îles enregistre un record à 173 729, en progression de 8%. « Nous dépassons notre résultat exceptionnel de 2019 », souligne Bruno Mencé. Un trafic dopé pendant les mois d'été mais qui s'est contracté avec les événements contre la vie chère de l'automne. Quant aux passagers pour la croisière, ils sont en baisse de 2% à 398 580. Il est à noter que le nombre de passagers en tête de ligne augmente comparativement à l'année passée. Or, ce sont ces croisiéristes qui apportent une plus grande part à l'économie locale.

https://portsetcorridors.com/2025/gpm-la-martinique-les-conteneurs-pour-le-marche-local-se-stabilisent/?utm_campaign=Newsletter%202025-10&utm_medium=emailNewsletter%202025-10&utm_source=Newsletter

La Caribbean Maritime University reçue à la CTM



Serge Letchimy et son staff ont rencontré la Caribbean Maritime University (CMU), une institution de référence dans la Caraïbe pour les métiers liés à l'économie maritime.

Seule université de la région bénéficiant à la fois de la reconnaissance de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et de l'accréditation ASIC, la CMU garantit une formation de haut niveau en maintenance portuaire, logistique et économie bleue.

Cette rencontre avec le professeur Ibrahim Ajagunna, vice-président de la CMU, et Mme THOMAS, responsable des affaires internationales, a permis de renforcer les liens initiés lors de la Conférence de la Connectivité d'octobre 2023.

« Nous avons notamment salué la signature, le 24 mai dernier, d'une convention de coopération entre la CMU et le lycée polyvalent Joseph Zobel, officialisée à l'ambassade de France en Jamaïque », a souligné Serge Letchimy.

Cet accord marque une avancée majeure dans la diplomatie territoriale martiniquaise. Il ouvre la voie à des échanges académiques et professionnels dans des secteurs stratégiques :

- Chaîne d'approvisionnement et logistique
- Biodiversité et économie bleue
- Maintenance industrielle et robotique
- Commerce international
- Séjours linguistiques et mobilité académique.

« Ce partenariat, a dit Serge Letchimy, s'inscrit pleinement dans notre vision : renforcer l'intégration économique de la Martinique dans la Grande Caraïbe en anticipant les besoins en formations innovantes et stratégiques. Il ne s'agit pas seulement de former, mais de préparer l'avenir, d'ouvrir des perspectives aux jeunes Martiniquais et de positionner notre île comme un acteur incontournable de la région.

Cette première étape ouvre des perspectives prometteuses pour une coopération durable entre la Martinique et la Jamaïque, affirmant notre ambition commune d'un développement mutuellement bénéfique. »

- [mars 19, 2025 André-Jean VIDAL](#)

<https://www.karibinfo.com/news/martinique-la-caribbean-maritime-university-recue-a-la-ctm/>

GPM de la Guyane : le trafic passe la barre du million de tonnes



[20 mars 2025](#) [Hervé Deiss](#)

Avec une progression de 10% de son trafic le GPM de la Guyane passe la barre du million de tonnes. Le port table sur un budget d'investissements de 85M€.

En 2024, le [GPM de la Guyane](#) a dépassé la barre symbolique du million de tonnes. Il termine l'année avec 1,01 Mt. Un **trafic** en hausse de 8,9% par rapport à 2023. Le tonnage net, à savoir sans la tare des conteneurs affiche une progression de 10%.

La météo dope les vracs liquides

Les vracs liquides ont dopé ce trafic. Ils s'établissent à 326 860 t, soit 67 000 t supplémentaires d'une année sur l'autre. Ces flux se composent en grande partie de gasoil pour les **centrales électriques** du département. Or, en 2024, les conditions climatiques sèches ont réduit considérablement la production hydroélectrique du barrage. Pour y faire face et assurer une distribution normale, EDF s'est approvisionnée plus largement en énergies fossiles. De plus, le barrage de Lariveau a subi des travaux de maintenance pendant plusieurs semaines, réduisant d'autant sa production.

Les vracs solides se stabilisent

De leur côté, les vracs solides baissent de 1,9% à 111 768 t. La direction du port analyse cette tendance comme une stabilité. « Il a suffi de l'arrivée d'un navire en janvier au lieu de décembre pour que les **trafics** de clinker et de gypse, principales composantes de ce courant, soient en diminution », explique Stéphane Tant, président du directoire du GPM de la Guyane.

La baisse du trafic roulier

Quant aux marchandises diverses, elles gagnent 3,4% à 563 772 t. Une catégorie qui regroupe le **fret roulier** et les conteneurs. Le roulier accuse le coup en 2024. Il perd 5,8% à 12 903 t. Cette filière se compose des engins de chantiers, bus et autres poids lourds pour l'industrie,

d'une part, et de véhicules légers, d'autre part. La seconde composante l'emporte sur la première. L'année passée n'est pas à inscrire dans les annales du port. Le [trafic de voitures](#) de particulier se repli. Selon toute vraisemblance, les stocks de véhicules réalisés les années précédentes et la baisse de la demande pèsent. Les concessionnaires ont d'abord écoulé leurs véhicules présents localement avant de commander de nouvelles unités. Quant aux engins de chantier, l'absence de projets et la défection de la mine d'or a plombé ce trafic.

Conteneurs : une progression des pleins

Quant aux [conteneurs](#), ils suivent le mouvement du roulier en nombre. En effet, ils perdent 0,8% à 75 193 EVP. À l'inverse, ils enregistrent une progression en volume de 4,7% à 559 205 t. Une différence qui tient à la progression des pleins. Ils augmentent de 6,1% à 42 253 EVP. Dans le même temps, les boîtes vides diminuent de 9,6% à 32 940 EVP. Ce dynamisme des **conteneurs** pleins est lié aux besoins des chantiers en cours. Les importations de produits par conteneurs pour les ménages ont moins progressé, indique la direction du port. Ces chantiers sont la centrale de Lariveau, le pont de la même commune et des logements.

Investissement : une enveloppe de 15 M€

En 2024, le GPM de la Guyane a adopté son **projet stratégique** 2024-2028. Le conseil de surveillance a validé ce projet lors de sa séance de septembre. Le document prévoit d'adapter le port dans une vision à long terme. Pour parvenir à accueillir de nouveaux flux, le GPM a budgété 15 M€ en 2025.

Un terminal roulier dédié

Parmi les opérations de développement du port, le GPM prévoit de créer un terminal roulier dédié. Il se déploiera à l'arrière du quai 3. Les années précédentes, le port a travaillé à la rénovation des quais 1 et 2. Ces deux espaces sont dédiés au trafic des conteneurs. « Ces adaptations de notre port nous permettent d'absorber des augmentations jusqu'en 2040 », assure Stéphane Tant Il faut désormais revoir le quai 3. Construit dans les années 80, il demeure opérationnel. Cependant, il doit faire l'objet d'une rénovation. Il deviendra un **terminal roulier** dédié.

Agrandir la zone de stockage des conteneurs

Le trafic conteneurs bénéficiera aussi d'une partie de l'enveloppe. En arrière du terminal pétrolier, le port prévoit de gagner un hectare de stockage. Le déplacement des pipe-lines d'approvisionnement en **vraies liquides** permet de récupérer un espace. En outre, un bâtiment qui était utilisé comme atelier de maintenance sera démoli cet été. Il est situé entre les terre-pleins 1 et 2. Après sa démolition, ce seront plusieurs milliers de m² de disponibles pour stocker des conteneurs. Avec cette nouvelle configuration, le GPM investi aussi dans des engins de manutention. Les deux grues arrivées en 2023 ont été assemblées. Elles sont désormais opérationnelles.

https://portsetcorridors.com/2025/gpm-de-la-guyane-le-trafic-passe-la-barre-du-million-de-tonnes/?utm_campaign=Newsletter%202025-10&utm_medium=emailNewsletter%202025-10&utm_source=Newsletter

BlackRock désormais propriétaire des ports du canal de Panama

Rédaction Web mercredi 5 mars 2025



Les Etats Unis délogent la Chine des ports à proximité du canal du Panama

Le consortium américain BlackRock rachète les ports situés de chaque côté du canal de Panama pour 23 milliards de dollars à la grande joie de Donald Trump.

Un groupe d'investisseurs soutenu par le géant américain des actifs BlackRock a accepté d'acheter une participation majoritaire dans la société basée à Hong Kong qui gère les ports de chaque côté du canal de Panama, donnant à l'entreprise le contrôle des quais clés au milieu de la pression de la Maison Blanche, dans ce que le président Donald Trump a appelé la "reconquête" du canal.

L'accord de 22,8 milliards de dollars de BlackRock pour acheter la plupart des ports contrôlés par le conglomérat de Hong Kong CK Hutchison a été salué hier (mardi 4 mars) au Congrès américain par le président Donald Trump qui s'est réjoui d'apprendre la nouvelle, car il a récemment appelé les États-Unis à reprendre possession des ports autour du canal de Panama. " *Mon administration va récupérer le canal de Panama, et nous avons déjà commencé à le faire* ", a déclaré Donald Trump au Congrès américain. " *Aujourd'hui même, une grande entreprise américaine a annoncé qu'elle allait acheter les deux ports autour du canal de Panama et de nombreuses autres choses liées au canal de Panama et à quelques autres canaux* ".

Une victoire pour Donald Trump

L'accord avec le consortium dirigé par BlackRock comprend 90 % de Panama Ports Company, qui exploite les ports de Balboa et Cristobal à chaque extrémité du canal depuis plus de deux décennies, a déclaré CK Hutchison. Au total, le consortium, qui comprend Terminal Investment et Global Infrastructure Partners, contrôlera 43 ports avec quelque 199 postes d'amarrage dans

23 pays, a indiqué le conglomérat. Le prix d'achat élevé a fait grimper l'action de CK Hutchison de plus de 20 %.

Pour Ryan Berg, directeur du programme Amériques au Centre d'études stratégiques et internationales de Washington, a qualifié la vente de victoire pour les États-Unis et a déclaré qu'il espérait qu'elle mettrait un terme au débat sur la sécurité du canal. “ *Dans la compétition stratégique avec la Chine dans les Amériques, c'est une énorme victoire* “, a-t-il déclaré. CK Hutchison est une société cotée en bourse qui n'est pas liée financièrement au gouvernement chinois, même si les entreprises de Hong Kong sont soumises à la surveillance de l'État.

Une trade war avec la Chine ?

Le secrétaire d'État américain Marco Rubio s'était rendu au Panama début février et avait déclaré au président José Raúl Mulino que le Panama devait réduire l'influence chinoise sur le canal ou faire face à d'éventuelles représailles de la part des États-Unis. José Raúl Mulino avait rejeté l'idée que la Chine ait un quelconque contrôle sur les opérations du canal. Mais alors que l'attention était principalement centrée sur la menace de Donald Trump de reprendre le contrôle du canal, son administration avait dans sa ligne de mire Hutchison Ports, le consortium basé à Hong Kong qui gère les ports clés situés à chaque extrémité du canal qui a été finalement racheté par le consortium américain mené par BlackRock.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/international/blackrock-desormais-propretaire-des-ports-du-canal-de-panama-1026298.php>