

La pilotine 34 : un nouveau bateau entièrement construit en Guadeloupe

Par Bérengère MERLOT b.merlot@agmedias.fr mercredi 7 mai 2025



Marie-Laure Ciprin bénie la pilotine 34. • BÉRENGÈRE MERLOT

Lundi 5 mai, une nouvelle pilotine a été inaugurée sur les chantiers Forbin, à Pointe-à-Pitre, où elle a été construite. Un navire moderne et local qui est une opportunité pour le port et pour les activités maritimes de Guadeloupe.

L'imaginer voguer auprès des navires de plus de 50 mètres la fait paraître minuscule. Pourtant, ce lundi 5 mai, le long d'un quai baigné par la lumière du coucher du soleil, elle a tout d'une grande. La nouvelle pilotine de Guadeloupe, la pilotine 34, est un bateau conçu pour aller au contact d'immenses paquebots lors de leur entrée et de leur sortie d'un port. Sa forme effilée laisse spontanément entrevoir une saintoise, ce bateau de pêche traditionnelle. Et pour cause, elle est issue du même moule et spécialement agrémentée d'une solide défense pour venir se coller contre la coque des mastodontes des mers. Conçue et construite toute entière sur les chantiers Forbin, à Pointe-à-Pitre, elle sert au pilote de port à accomplir sa périlleuse et essentielle mission. « On trouve des pilotes de port jusque dans l'Antiquité. Parce que dès l'origine, il y a eu des accidents à l'entrée et à la sortie des ports. Qui plus est, les bateaux deviennent de plus en plus gros », décrit Edouard Weber, directeur de la mer de Guadeloupe, présent à l'inauguration, ainsi que Jean-Pierre Chalus, directeur du Grand port maritime. « L'idée d'acquérir une vedette rapide, légère et construite localement nous tenait beaucoup à cœur », sourit l'un des pilotes de la station de Pointe-à-Pitre, Gary Joyeux. En présence de sa marraine, Marie-Laure Ciprin, présidente du cluster maritime de Guadeloupe et déléguée départementale de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et **du** prêtre de la paroisse de Massabielle, père Isadan, la pilotine 34 a été arrosée d'eau bénite et de rhum.

100 % local, une grande fierté

La conception locale de ce bateau répond aux nécessités de nos milieux. « On voulait vraiment une pilotine qui soit adaptée aux besoins, c'est-à-dire une pilotine légère. Toutes nos pilotines

viennent de l'Hexagone, souvent de Marseille, ou d'ailleurs. Ce sont des pilotines lourdes », explique Gary Joyeux. Le chantier naval Forbin, connu pour sa bonne réputation depuis des générations, était tout adapté pour la construction de cette vedette légère. « C'est un grand honneur pour le chantier puisque c'est la première fois qu'un bateau pilote est construit localement. Il a été construit en trois mois, après cinq ans de discussions, parce que ça n'a pas été facile de changer les habitudes et la tradition. C'est du temps et de l'argent gagnés, car ce bateau vaut le tiers du prix d'une marseillaise. C'est une saintoise traditionnelle que nous avons renforcée. Nous sommes habitués à cela car nous le faisons déjà pour les bateaux du Parc national ou pour ceux des gendarmes de Saint-Martin », explique Jean Forbin, directeur de la société Forboat qui a construit la pilotine 34. « Ils ont adapté la structure à nos besoins avec la mise en place d'une grosse défense (le boudin noir qui entoure le bateau, ndlr). C'est très important car nous venons au contact des navires. La pilotine est vraiment le taxi du pilote. On monte à bord des navires par une échelle de corde », reprend Gary Joyeux.

Plus rapide et moins gourmande

Ce bateau sera notamment utilisé pour aller accueillir et aider la trentaine de paquebots de croisière qui mouillent dans la rade des Saintes, par saison. Elle est faite pour voguer par beau temps. « Nous avons une forte implication des pilotes de station sur le sujet de la décarbonation. Utiliser des bateaux légers quand il fait beau permet de moins consommer. Décliner la flotte pour adapter aux conditions climatiques est une très bonne stratégie », émet André Gaillard, président de la Fédération française des pilotes maritimes (FFPM). Elle peut ainsi rallier les Saintes en une heure où, de novembre à février, les conditions climatiques sont propices, ce en consommant trois ou quatre fois moins d'essence qu'une pilotine classique. « L'acquisition de cette nouvelle pilotine est une bonne chose pour le port. C'est la station de pilotage qui a financé ce projet, car, dans la loi, les pilotes sont propriétaires du matériel nécessaire à l'exécution de leur service », reprend le président.

Une mission ardue

La solennité de la cérémonie traduit l'importance de la mission conférée à ce bateau. Le travail de pilote de port est extrêmement rigoureux et compte de nombreuses responsabilités. Les manœuvres sont très complexes et jamais identiques, d'où la traditionnelle bénédiction. « C'est une protection pour la sécurité. L'homme n'est pas au-dessus des vents. Cela demande beaucoup de professionnalisme pour mener à bien cette tâche, pour conduire à bien tous les bateaux, aussi bien les bateaux de croisière, que ceux des cargaisons. Ce sont des vies qui ont besoin d'être protégées. La mission demande vigilance, force et sérénité. Que les flots soient pour eux des chemins de service et non de péril », prononce le prêtre Isadan.



Gary Joyeux entame la cérémonie. A ses côtés, le directeur de la mer de Guadeloupe, Edouard Weber, accompagné à sa droite de Jean-Pierre Chalus, directeur du grand port maritime. • Bérengère Merlot



Jean-Félix et Jean Forbin de la société Forboat, les constructeurs. • Bérengère MERLOT



Marie-Laure Ciprin, marraine de la pilotine 34, le père Isadan et le pilote de port, Gary Joyeux. • Bérengère Merlot



La pilotine 34. • Bérengère MERLOT

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/la-pilotine-34-un-nouveau-bateau-entierement-construit-en-guadeloupe-1034550.php>

Energies renouvelables : Avec son second dôme de stockage de biomasse, Albioma tourne la page du charbon en Guadeloupe

- [12/05/2025](#)

Le 18 avril dernier, Albioma a installé sur le site de Jarry, son deuxième dôme de stockage de biomasse. Une étape majeure dans le processus de conversion à 100% biomasse de la centrale thermique du Moule, engagée par le groupe Albioma depuis plusieurs années, sur le territoire. La centrale guadeloupéenne tourne définitivement la page du charbon au profit de la biomasse. Nicolas de Fontenay, Directeur de la zone Antilles Guyane d'Albioma revient sur cette étape cruciale de cette conversion et sur les perspectives du développement d'Albioma en matière d'énergies renouvelables.

Chose promise, chose dûe ! Albioma a récemment acté la fin de l'ère du charbon sur la centrale thermique du Moule. Sa centrale, adossée à la sucrerie Gardel située au Moule, dans le Nord Grande-Terre en Guadeloupe, a réussi sa conversion 100% biomasse. Jusqu'ici, la centrale du Moule était alimentée partiellement avec de la biomasse : c'est-à-dire durant toute la période de la campagne sucrière grâce à la bagasse (résidu fibreux issu du broyage de la canne à sucre) fournie par Gardel, puis avec du charbon le restant de l'année. *« L'avantage majeur de la biomasse est qu'il s'agit d'une énergie pilotable, c'est-à-dire disponible H24, et dont on peut faire varier la production d'électricité en fonction de la consommation. C'est un gros avantage pour assurer la stabilité et la sécurité du réseau »,* a affirmé Nicolas de Fontenay, Directeur de la zone Antilles Guyane d'Albioma. Après la Martinique et La Réunion, la Guadeloupe - dernier territoire ultramarin où le charbon était utilisé pour alimenter une centrale- entre dans le giron des centrales 100% biomasse.

Depuis cette année, la centrale fonctionnera désormais avec comme combustible la bagasse de la sucrerie voisine, ainsi que de la biomasse locale et en complément de la biomasse importée, en provenance du Canada. *« Pour pousser la logique d'économie circulaire et aller plus loin vers l'autonomie énergétique de l'île, l'objectif est d'augmenter substantiellement la part de combustible endogène – c'est-à-dire issu du territoire –, pour diminuer la biomasse importée, provenant exclusivement de l'usine de production de pellets d'Albioma au Canada »,* pour Nicolas de Fontenay.

Cette conversion a été rendue possible avec l'installation d'un second dôme de stockage de biomasse mi- avril. D'une capacité de 20 000 m³, cette structure est constituée d'une bâche extérieure blanche gonflée par des ventilateurs. Elle est renforcée à l'intérieur par 5 cm de mousse polyuréthane et consolidée avec du béton ferrailé, garantissant un stockage étanche de la biomasse. Le dimensionnement des fondations et du ferrailage intègre également la tenue aux vents cycloniques selon les normes de construction en vigueur. Une fois livrée et stockée dans les dômes, la biomasse est ensuite transportée, en fonction des besoins, dans des camions fermés vers un second stock couvert situé dans la centrale.

Un gain de 10% dans le mix énergétique

Avec une puissance installée de 102 MW, la centrale du Moule représente 30 % de la production électrique de la Guadeloupe. Sa conversion au 100 % biomasse lui permettra de baisser de 87 % ses émissions de gaz à effet de serre et fera passer la part des énergies renouvelables dans le mix énergétique du territoire de 35 % à 45 %.

La conversion de la centrale signifie également une montée en compétences de ses équipes. Un vaste plan de formation a donc été lancé pour leur permettre d'appréhender tous les enjeux techniques de ce passage au 100 % biomasse.

En plus de la biomasse, Albioma s'appuie sur le photovoltaïque en Guadeloupe comme leviers de la transition énergétique en Guadeloupe. C'est en 2005 et 2007 qu'Albioma ouvre un premier chapitre de la transition de l'île avec ses premières installations photovoltaïques. Au fil du temps, celles-ci se développent et se perfectionnent jusqu'à la création en 2019 de la centrale photovoltaïque de Sainte-Rose au nord de Basse-Terre. D'une puissance de 3,3 MWc, elle est en capacité de produire 4,6 GWh d'électricité par an, soit la consommation de 4 200 habitants, le tout en évitant le rejet de 3 850 tonnes de CO₂ dans l'atmosphère.

Vers de nouvelles ressources renouvelables endogènes

Débarrassé de l'usage du charbon, Albioma ne compte pas s'arrêter en si bons chemins! Avec son engagement de près de deux décennies aux Antilles en faveur de la transition énergétique, Albioma explore de nouvelles pistes, de nouvelles ressources endogènes pour réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'archipel. Parmi les nouvelles opportunités d'énergies renouvelables, Albioma mise sur le SWAC (Sea-Water Air Conditioning), le CSR (pour « combustibles solides de récupération ») ou encore la géothermie. « La géothermie pourra aussi jouer un rôle important dans la transition, car comme la biomasse, il s'agit d'une énergie endogène et pilotable. Dans ce domaine, nous avons été lauréat d'un permis exclusif de recherche, à La Réunion à ce stade, mais nous devrions en obtenir également dans nos autres départements ultramarins », complète Nicolas de Fontenay.

Des ressources comme les CSR qui sont notamment expérimentées à La Réunion et dont un projet est attendu pour 2026. Pour rappel, les « combustibles solides de récupération » consiste à valoriser des déchets composés de résidus non dangereux (textiles non valorisables, mousses, refus de bois, de carton ou de papier) pour les utiliser comme source d'énergie. Avec un double bénéfice : limiter l'utilisation de la biomasse importée et réduire l'enfouissement des déchets dans les décharges, favorisant l'économie circulaire.

À terme, Albioma continue d'explorer les pistes d'optimisation de stockage de l'électricité. « Les avancées technologiques seront l'une des voies pour répondre aux nouveaux besoins en énergie, notamment en mobilité, et pouvoir ainsi continuer à assurer l'équilibre entre l'offre et la demande avec des solutions durables », conclut le directeur Albioma Antilles Guyane.

[Energies renouvelables : Avec son second dôme de stockage de biomasse, Albioma tourne la page du charbon en Guadeloupe | Outremer360](#)

Saint-Barthélemy : le port de commerce s'agrandit pour faire face à la saturation

Saint-Barthélemy : le port prend une nouvelle dimension . ©Eric Stimpfling et Ludovic Gaydu
- Guadeloupe la 1ère

À Saint-Barthélemy, le port de commerce situé à Public est à bout de souffle. Engorgé, saturé, il ne suffit plus à absorber le volume de marchandises toujours croissant. Un chantier d'agrandissement débute cette semaine, financé intégralement par la collectivité.

Eric Stimpfling, Carole Petit • Publié le 14 mai 2025 à 15h00, mis à jour le 14 mai 2025 à 15h56

C'est l'unique point d'entrée pour les marchandises à Saint-Barthélemy. Sur les quais du port de commerce de Public, transitent chaque jour ciment, voitures, produits frais, carburants et colis divers. *"Le véritable poumon économique de l'île"*, résume-t-on sur place. Mais ce cœur logistique s'essouffle. Les 10 000 m² actuels du terminal sont devenus insuffisants face à l'explosion du trafic.

Un terminal essentiel mais débordé

"Il n'y a clairement pas assez de place, les espaces de manœuvre sont très restreints. Il y a vraiment beaucoup de monde qui circule en permanence sur le port.", alerte Jimmy Gréaux, responsable opérationnel chez CMA CGM. *"On se bat depuis des années pour faire valoir cette situation. Il suffit de faire un petit tour et vous vous rendrez compte du problème."*

La cohabitation entre les différents types de trafics - conteneurs, carburant, barge de débarquement - devient de plus en plus difficile à gérer au quotidien.

"Il y a des jours où, lorsqu'on a au terminal un pétrolier, c'est compliqué d'avoir un port de conteneurs ou une barge en opération", confirme Ernest Brin, directeur du port. *"Toute la darse intérieure, face à la plage et à Paprec, sera comblée pour agrandir."*

Un chantier à 10 millions d'euros

La réponse apportée à cette saturation prend la forme d'un projet d'envergure : l'agrandissement de la zone portuaire. Le chantier débute cette semaine pour une durée de cinq mois. Coût total : 10 millions d'euros, intégralement pris en charge par la Collectivité territoriale de Saint-Barthélemy.

Ce projet prévoit la création de *"2 200 m² de terre-plein supplémentaires"*, soit plus de 20% d'espace en plus pour les opérations portuaires.

Mais cette extension n'est pas sans poser de nouvelles questions.

"Agrandir, c'est aussi prendre le risque de créer un appel d'air", reconnaît Xavier Lédée, président de la collectivité. *"Il faudra veiller à ne pas aggraver la situation. Aujourd'hui, nous avons un règlement qui augmente la taxe de séjour portuaire au fil des jours. C'est un levier sur lequel nous pourrions agir pour maintenir une rotation régulière et éviter que le port ne s'encombre pas plus, parce que nous*

Une infrastructure vitale pour l'île

Chaque marchandise débarquée est soumise à une taxe de 5%. Rien qu'en 2024, le droit de quai a rapporté "23 millions d'euros", ce qui en fait la "deuxième source de revenus de la collectivité", juste après les droits de mutation liés à l'immobilier. C'est dire si le bon fonctionnement du port de commerce est capital pour l'équilibre économique de l'île.

L'enjeu du chantier est donc double : *"soulager un terminal sous pression"* tout en *"encadrant l'augmentation du trafic"*. Car à Saint-Barthélemy, tout arrive par la mer.

<https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/saint-barthelemy/saint-barthelemy-le-port-de-commerce-s-agrandit-pour-faire-face-a-la-saturation-1586576.html>

Colère chez les transporteurs : l'UTRM dépose un préavis de grève face aux dysfonctionnements du port



Chargement sur le Port de Jarry. • ©Rémi Defrance - Guadeloupe la 1ère

L'Union des Transporteurs Routiers de Marchandises (UTRM) a annoncé un préavis de grève à compter de ce lundi 20 mai. En cause : une série de dysfonctionnements dans la gestion du port, qui impactent directement l'activité des chauffeurs et du personnel administratif.

[Gessy Blanquet](#), [Carole Petit](#) • Publié le 18 mai 2025 à 12h28

Dans un communiqué publié le 15 mai dernier, l'UTRM a officiellement alerté sur les difficultés rencontrées par les transporteurs au quotidien. Bruno Berthelot, président de l'Union, pointe des retards chroniques dans les opérations de chargement et de déchargement, des pannes d'outils logistiques, et un manque de coordination entre les différents acteurs du port. Les livraisons et les réceptions des conteneurs sont pénalisées.

On est constamment ralenti. Les chauffeurs attendent des heures, les réceptions sont retardées, les clients mécontents. Ce n'est plus possible.

Bruno Berthelot, président de l'UTRM

Des blocages à répétition avec des conséquences sur les conditions de travail

Les dysfonctionnements du port ne sont pas sans conséquences sur les conditions de travail. Les chauffeurs routiers, déjà confrontés à des contraintes horaires importantes, subissent une pression accrue.

"Ce sont des journées entières perdues, des heures supplémentaires non reconnues, et une fatigue qui s'accumule", ajoute le président de l'UTRM. Le personnel administratif est également touché, avec une charge de travail alourdie pour gérer les retards et les réclamations.

Un appel au dialogue

En déposant ce préavis de grève, l'UTRM souhaite provoquer une prise de conscience et pousser à l'ouverture de discussions avec les autorités portuaires et les partenaires institutionnels.

Nous ne voulons pas bloquer le pays, mais nous devons nous faire entendre. Le bon fonctionnement du port est vital pour toute l'économie locale.

Bruno Berthelot, président de l'UTRM

Une première journée de mobilisation pourrait avoir lieu dans les prochains jours, si aucun signe d'apaisement ou de concertation n'émerge.

Une question de survie pour la filière

Le secteur du transport routier est un maillon clé de la chaîne logistique en Guadeloupe. Pour l'UTRM, la situation actuelle met en péril non seulement la viabilité des entreprises de transport, mais aussi la fluidité des approvisionnements sur l'ensemble du territoire.

L'Union appelle les autorités à agir rapidement pour résoudre les problèmes structurels qui paralysent l'activité au port.

<https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/basse-terre/baie-mahault/colere-chez-les-transporteurs-l-utrm-depose-un-preavis-de-greve-face-aux-dysfonctionnements-du-port-1587707.html>

Life Adapt'Island : la Guadeloupe à la pointe des solutions naturelles face au changement climatique



Une pouponnière de coraux en Guadeloupe • ©GPMG

Après six années de travaux, le Grand Port Maritime de la Guadeloupe (GPMG) clôture le projet européen Life Adapt'Island. Ce programme ambitieux, doté de 4,7 millions d'euros, vise à restaurer les écosystèmes côtiers et à renforcer la résilience du territoire face aux impacts climatiques. Une restitution technique s'est tenue ce jeudi 22 mai à Pointe-à-Pitre.

[Carole Petit](#), [Bruno Pansiot-Villon](#) • Publié le 24 mai 2025 à 03h00

Lancé en 2019 avec le soutien du [programme LIFE de l'Union européenne](#), [Life Adapt'Island](#) a placé la nature au cœur de la stratégie d'adaptation climatique de la Guadeloupe. Le projet, porté par le Grand Port Maritime de la Guadeloupe en partenariat avec Pilot4Dev, URAPEG FNE Guadeloupe et l'UE, a été prolongé jusqu'en juin 2025 pour finaliser ses volets scientifiques et techniques.

C'est un projet de 6 ans qui nous a permis d'expérimenter à grande échelle des solutions axées sur la nature et nos systèmes écologiques locaux pour les adapter au changement climatique. C'est un projet essentiel pour le territoire, qui doit désormais dépasser le cadre du Grand Port en impliquant davantage les associations et les collectivités locales.

Sita Narayanan, directrice de l'aménagement et du développement durable au GPMG

Une matinée pour dresser le bilan

Des chercheurs internationaux, des experts et des gestionnaires d'espaces naturels se sont succédés pour dresser un bilan qualitatif et quantitatif des actions menées.



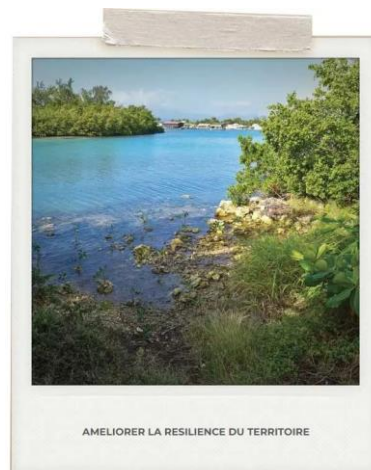
La restitution du programme Life Adapt'Island du Grand port maritime de Guadeloupe
22/05/2025 • ©Bruno Pansiot-Villon - Guadeloupe la 1ère

Trois écosystèmes côtiers emblématiques ont été mis en lumière : les mangroves, les herbiers marins et les récifs coralliens. Le comité scientifique du projet a présenté ses résultats, fruit d'un travail collaboratif mené en lien étroit avec les réalités du terrain et les enjeux environnementaux de l'archipel.

Sita Narayanan, directrice de l'aménagement et du développement durable au GPMG • ©Bruno Pansiot-Villon - Guadeloupe la 1ère

Des résultats concrets et des perspectives durables

Avec un budget global de 4,7 millions d'euros, dont 2,5 millions investis dans le cadre du programme Life par l'Union européenne, Life Adapt'Island a permis la mise en œuvre de solutions fondées sur la nature pour renforcer la résilience des zones côtières guadeloupéennes. Parmi les réalisations : la restauration de mangroves dégradées, l'amélioration de la qualité des eaux côtières ou encore la sensibilisation des populations locales aux enjeux climatiques.



Life Adap'Island ou améliorer la résilience du territoire • ©GPMG

Les perspectives désormais ? Poursuivre et amplifier les partenariats avec les acteurs du territoire pour inscrire durablement ces actions dans les politiques publiques locales. Une ambition forte, qui va au delà du Grand Port maritime de Guadeloupe et qui est à la hauteur des défis climatiques auxquels doit faire face la Guadeloupe.

<https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/life-adapt-island-la-guadeloupe-a-la-pointe-des-solutions-naturelles-face-au-changement-climatique-1589373.html>

Une fête en mer pour l'arrivée des deux portiques neufs du Grand Port Martinique de la Martinique

Par Rodolphe Lamy 12/05/2025 - 05:14 • Mis à jour le 12/05/2025 - 10:27

Deux engins colossaux, partis de Chine il y a deux mois, ont fait une entrée remarquée hier (dimanche 11 mai), dans la baie de Fort-de-France. Ils seront bientôt opérationnels au Grand Port, pleinement engagé dans sa modernisation.



Photos Somara

Une scène impressionnante dans la Baie de Fort-de-France hier matin !

Les deux portiques flambant neuf du Grand Port Martinique de la Martinique ont été accueillis avec les honneurs, par les jets d'eau lancés par les navires de la société de remorquage Somara.

Très attendus, ces deux outils « low profile » de dernière génération, développant 1300 tonnes d'ingénierie chacun, ont quitté la Chine il y a deux mois, le 12 mars dernier.

Transportés à bord d'un navire spécialisé, les deux équipements vont renforcer deux des trois portiques actuels du GPMLM, vieux de 25 ans, qui ont été réhaussés pour conserver 5 ans de durée de vie supplémentaires.

Quatre portiques bientôt opérationnels

Avec bientôt quatre portiques opérationnels, le Grand Port s'inscrit dans une stratégie de modernisation et de compétitivité dans la Région Caraïbes, dans le cadre, notamment du Hub Antilles, porté par le GPMLM avec la Guadeloupe.

Ces nouveaux outils permettront ainsi d'augmenter la capacité de transbordement, tout en améliorant les performances énergétiques et environnementales.



« À court terme, nous aurons donc deux portiques neufs et deux portiques réhaussés qui vont nous permettre de mieux répondre aux exigences du commerce maritime régional et international, et d'améliorer la compétitivité logistique de la Martinique et notre performance sur tous les tableaux », résume Bruno Mencé, le président du directoire.

L'ensemble du projet est évalué à 30 millions d'euros, dont une partie, 9 millions d'euros, a été préfinancée par l'Agence française de développement (AFD) dans le cadre d'une subvention européenne (FEDER) pour l'acquisition et le rehaussement des portiques.

[Une fête en mer pour l'arrivée des deux portiques neufs du Grand Port Martinique de la Martinique](#)

Martinique. Sécurisation du territoire : le président du Conseil exécutif interpelle le Grand Port Maritime



Face à une recrudescence inquiétante des homicides liés au narcotrafic, avec 13 meurtres enregistrés depuis le début de l'année 2025, le président du Conseil exécutif de Martinique a adressé ce jour un courrier officiel au président du Conseil de Surveillance et au président du Directoire du Grand Port Maritime de la Martinique (GPMM), appelant à des mesures immédiates et concrètes pour renforcer la sécurité portuaire.

Dans ce courrier, Serge Letchimy souligne la responsabilité stratégique du port en matière de contrôle des flux de marchandises et alerte sur les risques majeurs que fait peser le narcotrafic sur la sécurité du territoire, ainsi que sur celle des pays destinataires. Il y affirme que l'essor économique ne peut être envisagé sans un strict respect des normes internationales de sécurité, notamment celles fixées par l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).

Le président du Conseil Exécutif appelle ainsi à :

- l'acquisition immédiate d'un scanner fixe pour le contrôle systématique des conteneurs en provenance et à destination de Martinique, en remplacement d'un dispositif de contrôle mobile opéré par les Douanes, jugé insuffisant ;
- la mise en place d'un référent douane dédié, en coopération étroite avec le service des Douanes, pour faciliter la formation et l'habilitation des agents du port aux opérations douanières ;
- la tenue immédiate de la Commission des investissements du GPMM afin de valider ces deux mesures.

Il rappelle par ailleurs que les capacités financières du port (avec une trésorerie de 19 millions d'euros à mai 2025) permettent de répondre à ces besoins, évalués à 2 millions d'euros.

Le président du Conseil exécutif propose également de mobiliser des financements européens, notamment via le Fonds pour la sécurité intérieure (FSI).

Enfin, il réaffirme l'engagement sans faille de la CTM dans la lutte contre le narcotrafic et appelle le Grand Port Maritime à prendre toutes ses responsabilités dans cet enjeu vital de sécurité publique régionale et internationale.

« Dans ce contexte, toute hésitation ou renvoi de responsabilités pourrait être assimilé à une forme de non-assistance à personne en danger, compte tenu des enjeux humains et sécuritaires en cause », affirme Serge Letchimy, président du Conseil exécutif.

- [mai 19, 2025](#), 17:30, [André-Jean VIDAL](#)

<https://www.karibinfo.com/news/martinique-securisation-du-territoire-le-president-du-conseil-executif-interpelle-le-grand-port-maritime/>

4 tonnes de stupéfiants saisies



Lutte contre le narcotrafic : un bâtiment des Forces armées aux Antilles saisit près de quatre tonnes de produits stupéfiants en mer des Caraïbes.



Au cours du mois de mai, dans le cadre de l'opération de lutte contre le narcotrafic baptisée « Carib Royal », un bâtiment de la Marine nationale a procédé à l'interception de deux embarcations en mer des Caraïbes et dans l'océan Atlantique entraînant la saisie de près de 4 tonnes de produits stupéfiants.

Première saisie : 13 mai 2025

Mardi 13 mai, une embarcation rapide naviguant sans pavillon a été interceptée par le bâtiment français. Une équipe de visite est montée à bord et a découvert une cargaison suspecte. Au total, 118 ballots d'herbe de cannabis, pesant 3 005,25 kg, ont été saisis. La marchandise et les cinq personnes interpellées ont été remises à la juridiction interrégionale spécialisée (JIRS) de Fort-de-France pour l'enquête judiciaire. Les investigations ont été confiées à l'antenne Caraïbe de l'Office antistupéfiants (OFAST).

Deuxième saisie : 22 mai 2025

Jeudi 22 mai, un navire de pêche battant pavillon vénézuélien a été intercepté et fouillé. Des ballots dissimulés ont été découverts et testés positifs à la cocaïne. Au total, 26 ballots de stupéfiants, pesant 780 kg, ont été saisis. Conformément à la réglementation internationale, les autorités vénézuéliennes ont choisi de ne pas abandonner leur compétence juridictionnelle. Le

navire, la marchandise et les personnes interpellées ont été remis en mer aux autorités vénézuéliennes. Les ballots de cocaïne saisis ont été détruits en présence d'un représentant de l'ambassade de France à Caracas.

Une opération réalisée dans le cadre d'une coopération internationale

Cette opération, conduite par l'amiral commandant la zone maritime Antilles sous la direction du préfet de la Martinique, délégué du Gouvernement pour l'action de l'État en mer, a bénéficié d'une étroite coopération internationale.

Ces interventions portent à 14 tonnes le poids des produits stupéfiants saisis cette année par les Forces armées aux Antilles (FAA).

Les FAA mènent régulièrement ce types d'opérations qui contribuent à la stabilité régionale et à la protection des populations.

- [mai 30, 2025](#), 13:00, [André-Jean VIDAL](#)

<https://www.karibinfo.com/news/carai-be-4-tonnes-de-stupefiants-saisies/>

Guyane. Un nouveau poste de contrôle frontalier au port de Dégrad-des-Cannes



Au Grand Port maritime de la Guyane, le nouveau poste de contrôle frontalier est en service. Un atout pour le développement économique du territoire.

Situé à Rémire- Montjoly, au port de Dégrad-des-Cannes, principale porte d'entrée maritime de la Guyane, le poste de contrôle frontalier est officiellement reconnu comme point d'entrée européen pour les contrôles sanitaires des produits d'origine animale et végétale depuis son ouverture en septembre 2024.

Le nouvel équipement, co-financé par l'Agence Française de Développement, à hauteur de 2.7 millions d'euros, soit 40 % du coût total, permet désormais la réalisation par le SIVEP (Service d'Inspection Vétérinaire et Phytosanitaire) des contrôles exigés par la réglementation européenne sur les denrées alimentaires en provenance de l'Union Européenne ou de pays tiers.



Le nouveau poste de contrôle frontalier :

- renforce la sécurité sanitaire du territoire
- favorise l'intégration logistique de la Guyane dans les flux régionaux et internationaux de marchandises
- ouvre des perspectives de réduction des émissions de gaz à effet de serre pour les produits en provenance des pays voisins (Suriname, Brésil), en évitant un transit par l'Europe
- permet une ouverture vers l'extérieur pour les acteurs économiques guyanais
- Mai 7, 2025, 14 :00, Cécilia LARNEY

<https://www.karibinfo.com/news/guyane-un-nouveau-poste-de-controle-frontalier-au-port-de-degrad-des-cannes/>

Les Caraïbes dominent le marché mondial des croisières, mais les lacunes en matière de services menacent leur avantage concurrentiel



Les Caraïbes continuent de dominer le tourisme de croisière mondial, attirant 43 % de tous les passagers de croisière dans le monde, selon de nouvelles données de la Cruise Lines International Association (CLIA).

S'exprimant lors d'un forum Cruise Connect lundi, le directeur général du port de croisière d'Antigua, George Gasper, a partagé les points saillants du rapport 2025 sur l'état de l'industrie des croisières de la CLIA, publié vendredi dernier, qui montre des chiffres record pour le secteur.

« En 2024, la CLIA enregistre 34,6 millions de personnes embarquées sur des croisières océaniques », a déclaré Gasper aux participants. La région des Caraïbes a accueilli 14,9 millions de passagers en 2024, contre 12,8 millions en 2023.

Les données ont révélé des tendances importantes qui pourraient avoir un impact sur les destinations des Caraïbes. Les croisiéristes novices représentent désormais 31 % de tous les passagers, contre 27 % en 2023 et 24 % avant la COVID-19.

« Ainsi, 82 % de ceux qui ont fait une croisière l'année dernière ont déclaré qu'ils feraient à nouveau une croisière, ce qui indique que la demande de croisières est de plus en plus forte », a expliqué Gasper. « Et 68 % de ces croisiéristes internationaux naviguaient pour la première fois. »

Le marché des croisières de luxe a connu une croissance particulièrement forte, triplant depuis 2010, comme l'a noté Gasper, des navires de luxe comme Four Seasons prévoient des rotations complètes à Antigua à partir de novembre 2026, avec des tarifs de cabine à partir de 22 000 \$ US par nuit.

La génération X et les millennials ont été à l'origine d'une grande partie de la croissance du secteur, représentant les groupes démographiques les plus enthousiastes en matière de croisières.

Le rapport montre que ces jeunes voyageurs recherchent souvent une gratification instantanée et de nouvelles expériences.

« Pourquoi veulent-ils faire une croisière ? Parce qu'ils veulent avoir la possibilité de visiter plusieurs destinations en une seule fois », a-t-il ajouté. « Nous n'avons plus de personnes âgées qui partent en croisière uniquement pour leur retraite... les gens font littéralement cela comme une forme de vacances ou de congés. »

Les voyages multigénérationnels ont également tendance à augmenter, avec 28 % des voyageurs en croisière naviguant désormais avec trois à cinq générations de membres de leur famille.

La croisière en solo a doublé, passant de 6 % en 2023 à 12 % en 2024.

Le segment des croisières d'expédition et d'exploration a connu une croissance de 22 % entre 2023 et 2024, avec une croissance de 150 % de la capacité mondiale attendue entre 2019 et 2029.

En ce qui concerne les performances régionales, Gasper a indiqué que parmi les pays des Caraïbes orientales, Saint-Martin se classait au premier rang avec 7,8 tandis qu'Antigua obtenait 7,7 dans les notes de destination des compagnies de croisière.

« La situation des taxis fait baisser la note du pays », a noté Gasper, expliquant que l'amélioration des services de transport terrestre pourrait renforcer la position déjà forte d'Antigua.

« Quelle est la situation des taxis ? C'est simplement leur approche commerciale ; le démarchage intensif dans le port est difficile, mais l'expérience et l'engagement avec les taxis sont très élevés », a-t-il déclaré. « Et puis il y a l'autre défi de savoir quoi faire à destination ; ce qui se passe au-delà de la plage : ce sont des [domaines] dans lesquels nous pouvons littéralement nous développer. »

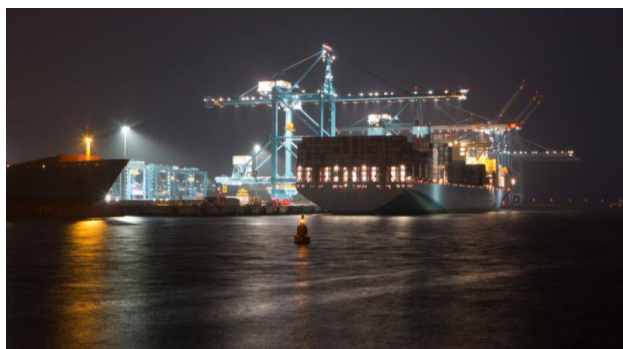
Les prévisions de l'industrie prévoient que 42 millions de passagers navigueront dans le monde d'ici 2028, les Caraïbes devant conserver leur position de destination de croisière la plus populaire au monde.

Source : Antigua Observer, 28 mai 2025

Lien : <https://antiguaobserver.com/caribbean-leads-global-cruise-market-but-service-gaps-threaten-competitive-edge/>

Conteneurs : un premier trimestre positif malgré les tensions du marché

14 mai 2025 Hervé Deiss



Le marché du conteneur demeure sous tension. Pour Hapag Lloyd et Mærsk, les résultats financiers du premier trimestre demeure en ligne avec les prévisions.

Le marché de la **conteneurisation** continue sa décroissance entamée au mois de janvier. Selon le [World Container Index](#) de Drewry, les taux de fret affichent des diminutions de 50% sur certaines routes. Ainsi, entre Shanghai et Rotterdam, un [conteneur](#) de 40' se négocie aujourd'hui à 2 202 \$ contre 4 474\$ le 2 janvier. La baisse se situe dans le même ordre d'idée depuis Shanghai vers Los Angeles. Un 40' se négocie à 2 590\$ aujourd'hui contre 5 476\$ le 9 janvier. Ainsi, il perd 52,7%.

Une hausse de 0,5% des flux conteneurs européens

Cette tendance de baisse des **taux de fret** se retrouve partiellement dans les volumes. Selon les dernières données de [Container Trade Statistics \(CTS\)](#), les échanges conteneurisés de l'Europe progressent faiblement. Ils augmentent de 0,5% à 6,7 MEVP en trafic cumulé des trois mois. Les tensions géopolitiques se reflètent dans ces chiffres. Ainsi, les volumes avec l'Amérique du Nord sauvent les apparences. Ils gagnent 1,2% sur le trimestre mais uniquement grâce à la reprise des trafics sur février et mars. En janvier, les flux enregistrent une baisse de 18,9%.

Les trafics conteneurs avec l'Asie gagnent 0,8%

De leur côté, les [échanges avec l'Asie](#) stagnent. Ils cumulent 1,5 MEVP, soit une hausse de 0,8%. Ce premier trimestre montre les prémices d'un retournement de marché. Les [politiques tarifaires américaines](#) et asiatiques incitent les européens à s'intéresser à d'autres marchés. Ainsi, le sous-continent indien augmente de 8,9% à 939 100 EVP. Pour sa part, l'Amérique du Sud et du Centre affiche une progression de 14,2% à 451 300 EVP. Enfin, le flux intra-européen demeure le premier courant d'échange **conteneurs** avec 1,9 MEVP. Une route qui accuse un repli de 3,2%.

Des taux de fret en hausse

Dans ce contexte de baisse généralisée, les résultats des [armements](#) doivent voir une diminution de leurs revenus. Il n'en est rien. Dans son rapport trimestriel, le groupe [Mærsk](#) annonce une

progression des taux de fret. En effet, au premier trimestre, le taux moyen du groupe s'élève à 2 427\$/EQP, soit 2,5% de plus que sur le premier trimestre de l'année dernière. Néanmoins, comparativement au dernier trimestre 2024, ces **taux** sont en diminution de 8,7%.

Une hausse de 10,4% sur l'Europe-Asie

De son côté, [Hapag Lloyd](#) s'inscrit dans la même veine. Les **taux de fret** sont en progression de 8,9% à 1 480\$/EVP au premier trimestre, comparativement à la même période de 2024. Et l'armement basé à Hambourg détaille les taux par route. Entre l'Asie et l'Europe, ils progressent de 10,4% à 1 404\$/EVP. Sur le Transpacifique, ils gagnent 11% à 1 692\$/EVP.

Des volumes conteneurisés en progression

Les deux armements s'accordent pour reconnaître que la **demande en transport** a nettement progressé au cours des trois premiers mois de l'année. Avec 3,3 MEVP transportés, Hapag Lloyd affiche une augmentation de 8,9% de ses volumes. Pour sa part, le groupe Mærsk annonce une progression plus modeste de ses volumes. Elle s'élève à 0,1% à 2,9 MEQP (soit 5,8 MEVP).

Une augmentation de la demande

Des hausses de volume que les armements attribuent à la réaction des **opérateurs logistiques** de se prémunir contre la politique tarifaire du nouveau locataire de la Maison blanche. En effet, dès son arrivée, Donald Trump a mis en musique ses promesses électorales avec des augmentations des [droits de douane](#). Après une escalade dans les chiffres, il a décidé d'accorder une période de 90 jours sans hausse. Cette fenêtre de tir est largement utilisée par les importateurs américains pour remplir leurs stocks. Ainsi, les armements ont profité de cette croissance de la demande.

La stabilité des coûts opérationnels

Ces hausses des recettes s'accompagnent d'une stabilité des coûts pour le groupe Mærsk. En effet, le coût des **soutes** a diminué de 9%. Combiné avec l'optimisation de la consommation, cette baisse permet de compenser l'augmentation des coûts de manutention. Une tendance que Hapag Lloyd n'a pas connue. Effectivement, la parité entre l'euro et le dollar a impacté les dépenses. L'armement allemand constate une hausse de 44\$/t sur les soutes en raison des taux de change. De plus, le coût des **certificats d'émission de CO2** s'élève à 35,3 M€ sur le premier trimestre. L'utilisation de la route par le cap de Bonne-Espérance pèse lourd sur ce chapitre.

Le retour de la demande en conteneurs sur le Transpacifique

L'avenir n'est pas lumineux. L'incertitude de la politique tarifaire de la Maison blanche fait planer une épée de Damoclès au-dessus de la tête des compagnies maritimes. Elles ne savent pas si de nouveaux revirements n'auront pas un effet sur leur activité. De plus, l'entrée en vigueur en octobre des [taxes sur l'utilisation des navires chinois](#) pourrait encore impacter les relations commerciales entre les États-Unis, la Chine et l'Europe. « Il est toujours difficile de prévoir l'avenir. Les marchés évoluent rapidement. Cependant, nous constatons depuis le 12

mai une hausse de la demande sur le **Transpacifique**. Cette tendance pourrait s'inverser », nous confie un responsable de Hapag Lloyd.

Ira ou n'ira pas à par le canal de Suez ?

Enfin, la question sur le retour par le canal de Suez se pose. L'accord de cessez-le-feu entre les États-Unis et les Houthis semble plaider pour un retour des armements par la route de Suez. Cependant, si les attaques contre les navires marchands ont cessé depuis janvier, la situation reste encore fragile. « Cet accord concerne uniquement les attaques des Houthis contre les navires des forces navales des États-Unis. Nous voulons éviter des va-et-vient entre la route par le cap de Bonne-Espérance et celle de Suez. Cela pourrait impliquer des perturbations trop importantes dans les **chaînes logistiques** de nos clients », nous indique un porte-parole de Hapag Lloyd.

Un optimisme mesuré

Et les chiffres ne plaident pas pour un optimisme. Hapag Lloyd rappelle que la prévision de début d'année de Drewry d'une hausse de 2,8% des **trafics conteneurisés** en 2025 est revue à la baisse. Le consultant britannique table maintenant sur une baisse de 1%. De son côté, Mærsk analyse la situation avec un œil moins pessimiste. La pause de 90 jours dans l'application des tarifs douaniers américain peut inciter à une croissance des échanges au cours du deuxième trimestre. « D'un côté, le risque d'une baisse plane toujours. De l'autre côté, les échanges peuvent croître, si la politique tarifaire est revue. »

Conteneur: des volumes en baisse et des taux de fret en hausse - Ports et corridors