

GUADELOUPE

« À partir de l'hiver prochain, MSC sera présent toute l'année au départ des Antilles »



De passage en Guadeloupe, Patrick Pourbaix, directeur général de MSC Croisières et Explora Journeys a détaillé la nouvelle stratégie du groupe dans la Caraïbe.

Depuis quelques jours, il se dit que la compagnie MSC a une grande nouvelle à nous annoncer, qu'en est-il ?

En effet, nous avons une grande annonce à partager. Et c'est une annonce majeure pour les Antilles. Pour la saison hiver 2026-2027, nous avons initialement prévu de positionner le navire World Europa aux Émirats. Mais compte tenu du contexte géopolitique actuel, nous avons pris la décision d'annuler cette saison dans cette région et de le rediriger vers une autre destination, ici aux Antilles. Il remplacera le MSC Seaview qui était prévu à l'origine. Ce dernier sera repositionné vers l'Amérique du Sud, où la demande est également très forte, notamment sur le Brésil et l'Argentine.

Pourquoi l'arrivée du World Europa est-elle si significative pour la Guadeloupe et la Martinique ?

Parce que le World Europa est l'un de nos navires les plus récents et les plus innovants. C'est un bateau qui suscite énormément d'attente. Nos passagers des Antilles nous demandent souvent quand ils pourront découvrir un navire plus grand et plus imposant au départ de chez eux. Il offre une capacité supérieure, avec environ 400 passagers de plus que les navires habituels et surtout une expérience client très poussée. C'est un navire spectaculaire, avec une architecture

singulière, de nouveaux espaces de vie, des concepts inédits à bord, comme une brasserie produisant sa propre bière ou encore des lieux pensés pour enrichir l'expérience des voyageurs.

Faut-il s'attendre à une hausse des prix avec ce nouveau navire ?

Le World Europa est effectivement un peu plus haut de gamme que certains autres navires de la flotte, donc son tarif peut être légèrement supérieur. Mais nous proposons une large gamme de cabines, ce qui permet de conserver une offre accessible à tous les budgets. D'ailleurs, les premiers passagers concernés par le transfert depuis le MSC Seaview se montrent très enthousiastes. L'itinéraire, lui, ne change pas, seul le navire change, et en mieux si je puis dire !

« 50 000 passagers français »

Les Antilles sont-elles devenues un marché important pour la compagnie MSC ?

Oui, clairement. La dynamique est très positive. Lors de la dernière saison complète, nous avons enregistré une progression de 20 % et atteint les 50 000 passagers français. Cela signifie que la moitié du navire est occupée par une clientèle française. Ce qui est particulièrement intéressant, c'est que cette clientèle française se répartit désormais à parts égales entre l'Hexagone et les Antilles. Autre évolution notable, la Guadeloupe a rattrapé la Martinique en termes de volume. Aujourd'hui, la répartition est quasiment équilibrée entre les deux îles.

Vous parlez désormais des Antilles comme d'un « hub ». Que voulez-vous dire ?

Nous constatons de plus en plus de voyageurs venant d'autres îles de la Caraïbe qui choisissent de prendre l'avion vers la Guadeloupe ou la Martinique pour embarquer ici, plutôt que de partir de Miami. C'est un mouvement très intéressant car il montre que les Antilles françaises peuvent devenir une véritable plateforme de départ pour la croisière dans la région. Cette logique correspond aussi à l'ADN de MSC, qui reste une compagnie européenne avec une approche différente de celle des grands opérateurs américains.

En quoi l'identité européenne de MSC fait-elle la différence ?

Elle se ressent à bord, dans de nombreux détails. MSC propose une expérience marquée par un certain art de vivre européen, ce qui parle naturellement à la clientèle française et antillaise. Il y a une proximité culturelle, une ambiance, une façon de voyager qui nous différencie. À cela s'ajoute un élément très concret, le rapport qualité-prix. Dans la Caraïbe, les prix de l'hôtellerie peuvent être élevés, sans compter le coût du transport aérien. La croisière offre une solution très compétitive, avec en plus un navire qui devient lui-même une destination.

Vous avez aussi annoncé un deuxième navire l'hiver prochain.

Oui. C'est une autre annonce importante. En plus du World Europa, nous positionnerons également le MSC Opera dans la région pendant l'hiver, mais pas seulement. L'idée est de diversifier l'offre. Jusqu'à présent, nous étions surtout présents avec un navire principal sur la saison hivernale. Désormais, nous allons plus loin, avec un second bateau proposant d'autres formats et surtout de nouveaux itinéraires, notamment en lien avec la République dominicaine.

Bientôt des croisières plus longues

Cela signifie-t-il que de nouveaux parcours seront proposés aux passagers ?

Absolument. Le MSC Opera permettra d'offrir des croisières sur 14 nuits, ce qui répond à une attente forte de nos passagers, soit d'avoir davantage d'alternatives et des circuits plus variés. Le World Europa restera sur un format hebdomadaire classique de 7 nuits, avec embarquement les week-ends entre la Martinique et la Guadeloupe. En parallèle, le MSC Opera viendra compléter cette offre avec une proposition plus longue, tournée vers d'autres escales.

Autre nouveauté, votre présence en été ?

Oui, et c'est probablement l'un des changements les plus marquants. Jusqu'à présent, la croisière dans les Antilles françaises restait essentiellement une activité hivernale. À partir de l'hiver prochain, ce ne sera plus le cas. Le MSC Opera, qui opérera déjà l'hiver, poursuivra également son activité l'été avec des itinéraires adaptés. Dans un premier temps, l'embarquement est prévu depuis Fort-de-France pour la saison estivale, pas encore depuis la Guadeloupe. Mais nous avançons progressivement. L'essentiel, c'est que MSC sera désormais présent toute l'année au départ des Antilles. C'est une évolution majeure.

Qu'en est-il d'Explora Journeys ?

Les navires Explora reviennent régulièrement dans la zone. Leur logique est différente : ils recherchent des escales plus singulières, parfois plus confidentielles. C'est une autre manière de voyager. Au sein du groupe, nous avons aujourd'hui plusieurs niveaux d'offre. Il y a l'expérience MSC sur grands navires, notre segment premium. Il y a aussi le Yacht Club, qui propose une expérience plus exclusive, « un bateau dans le bateau ». Et avec Explora Journeys, nous sommes clairement dans l'ultra-luxe, avec un concept de palace flottant.

Peut-on déjà dresser un bilan de la saison en cours ?

Il est encore un peu tôt pour un bilan totalement chiffré, mais nous avons pratiquement atteint la fin de la saison et nous pouvons dire que les objectifs ont été atteints. Nous confirmons le succès observé l'an dernier. La demande est soutenue, au point que nous ne pouvons pas toujours répondre favorablement aux réservations de dernière minute. C'est d'ailleurs un message important : il vaut mieux réserver tôt. Et au vu des annonces que nous faisons aujourd'hui, je pense que l'engouement va encore s'accélérer.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/a-partir-de-lhiver-prochain-msc-sera-present-toute-lannee-au-depart-des-antilles-1075890.php>

CARAIBES

L'industrie de la croisière bat un nouveau record avec plus de 37 millions de passagers en 2025



Vincent Groizeleau - 16/04/2026

À l'occasion du Seatrade Cruise Global, qui se tient cette semaine à Miami, l'association internationale des compagnies de croisière (CLIA) vient de publier ses chiffres pour l'année 2025. Sans surprise, l'industrie des voyages en mer a signé un nouveau record historique.

[Comme nous l'évoquions mardi dans notre analyse sur le marché de la croisière et le carnet de commandes mondial de paquebots](#), l'industrie a, sans surprise, atteint un nouveau cap historique en 2025. Pas moins de 37.2 millions de passagers ont effectué l'an dernier une croisière maritime, soit une augmentation de 7.5% par rapport à 2024 (34.6 Mp), déjà en progression d'un peu plus de 9% versus 2023 (31.7 Mp). Le record historique pré-crise sanitaire, en 2019 (29.7 Mp), avait alors été dépassé, le secteur mettant moins de trois ans à se redresser après avoir été mis complètement à l'arrêt.

Une croissance extrêmement forte depuis 20 ans

Portée par une forte croissance de la flotte, la fréquentation a plus que triplé en 20 ans, passant de 11.3 Mp en 2005 à 21.6 Mp en 2015 selon les derniers chiffres communiqués par CLIA et donc 37.2 Mp en 2025. En 1985, on ne comptait qu'1.9 million de croisiéristes dans le monde.

<https://www.meretmarine.com/fr/croisieres/l-industrie-de-la-croisiere-bat-un-nouveau-record-avec-plus-de-37-millions-de-passagers-en-2025>

NATIONAL

L'Union Maritime et Portuaire de France s'agrandit



8 avril 2026 Hervé Deiss

Lors de son assemblée générale ordinaire, l'Union Maritime et Portuaire de France (UMPF) a validé ses évolutions pour renforcer la représentativité et l'influence de l'entrepreneuriat maritimo-portuaire et logistique privé français. Pour se faire, elle a noué un partenariat avec l'Association Nationale des Ports Maritimes Territoriaux.

Réuni en assemblée générale ordinaire à La Rochelle, sous l'égide de son président Francis Grimaud, l'[Union maritime et Portuaire de France \(UMPF\)](#) a validé ses évolutions.

Une voix unifiée pour garantir la compétitivité

En effet, l'actualité géopolitique rappelle la vulnérabilité des chaînes logistiques et l'importance vitale des ports pour la résilience nationale. Face à ces instabilités, l'UMPF réaffirme la nécessité d'un collectif fort et d'une vision stratégique à long terme. C'est dans cet esprit de cohésion que l'Union a structuré son action, convaincue que seule une voix unifiée permettra de garantir la compétitivité et l'**attractivité des façades maritimes françaises**. Aussi, 20 ans après sa création, l'UMPF a franchi en 2025 un cap stratégique en se dotant, pour la première fois, d'une structure opérationnelle permanente. Elle est dédiée à son animation et aux affaires

publiques. Ce renforcement permet d'intensifier son influence et de structurer des actions autour de plusieurs axes :

- Rayonnement institutionnel, avec la consolidation d'un réseau d'influence auprès des décideurs publics et privés pour porter la voix des entrepreneurs du secteur ;
- Lancement d'un « Club Experts », plateforme d'échange s exclusive dédiée aux élus des territoires industrialo-portuaires et logistiques ;
- Renforcement des liens avec les fédérations partenaires nationales, notamment l'Union des Ports de France (UPF) présidée par Sandrine Gourlet ;
- Mise en place d'une veille stratégique hebdomadaire portant sur l'actualité politique, parlementaire et sectorielle, véritable outil d'information et d'aide à la décision pour l'ensemble des membres.

La commission outre-mer s'est structurée

La commission Outre -Mer de l'UMPF, présidée par Philippe Leleu (Union Maritime de La Réunion), s'est également restructurée et a mené de nombreuses actions auprès des élus et des administrations. Cette action porte sur des sujets comme la lutte contre les narcotrafics, les enjeux décarbonation ([ETS](#), MACF) ou encore l'avenir du port de Longoni (Mayotte).

Évolution statutaire : une représentativité élargie

Pour porter une voix toujours plus unifiée, la réunion a adopté une modification des statuts. Elle créé la catégorie de « membres associés ». Cette ouverture permet d'accueillir de nouvelles **communautés maritimes**. Historiquement composée de 13 unions, l'UMPF s'agrandit en accueillant les [places portuaires de Toulon](#) , présidée par Philippe Garo et de Brest, présidée par Laurent Caudal. D'autres communautés pourraient rejoindre les rangs courant d'année.

Renforcement du partenariat avec l'ANPMT

L'Assemblée générale ordinaire a été marquée par la signature d'un avenant au protocole de coopération avec l'[Association Nationale des Ports Maritimes Territoriaux \(ANPMT\)](#). Cet accord prévoit notamment un partage systématique d'informations, des actions communes et un accès privilégié aux événements organisés. Par ce nouveau rapprochement, l'UMPF et l'ANPMT réaffirment leur volonté d'avancer collectivement pour le développement économique de l'ensemble des places portuaires.

Perspectives 2026 : une ambition nationale et européenne

L'année 2026 marquera un tournant stratégique avec l'engagement de l'UMPF à l'échelle européenne pour défendre directement l'attractivité, la fluidité et la compétitivité de nos places portuaires. « L'UMPF confirme aujourd'hui son rôle fédérateur pour l'ensemble des acteurs économiques œuvrant sur nos places portuaires. Notre nouvelle structure nous permet de porter avec plus de force les enjeux de compétitivité et de souveraineté, en métropole comme en **outre-mer** », déclare Francis Grimaud, président de l'UMPF.

[L'Union Maritime et Portuaire de France s'agrandit - Ports et corridors](#)

France PCS : le digital au cœur du développement de la logistique portuaire



[Deiss](#) 13-04-2026

Lors du [Maritime Day de la SITL](#), France PCS a rappelé l'importance de la digitalisation dans la logistique portuaire. Depuis l'installation des PCS au déploiement d'un Soc mutualisé, le GIE et ses membres étendent leur spectre d'actions.

Le 31 mars, la tenue du [Cilog \(Comité interministériel de la logistique\)](#) lors de la SITL 2026 a mis en exergue l'importance de la l'innovation et de la digitalisation dans la logistique, indispensables pour accroître les performances du secteur et l'importance de la mobilisation collective pour atteindre les objectifs de compétitivité, responsabilité et souveraineté », Un salon SITL riche pour le [GIE France PCS](#) avec, en point d'orgue, le [Maritime Day le 1^{er} avril](#). « Une journée essentielle pour rencontrer et échanger avec nos partenaires. »

Les PCS jouent un rôle central

Au cours des trois jours, France PCS a découvert les innovations et présenté les services déployés par le GIE dans le cadre de la future plateforme ClearFrance qui sera lancée courant 2026. « Pour, Ainsi, le GIE France PCS a présenté les **Port Community System**. Ces plateformes digitales neutres et ouvertes permettent un échange intelligent et sécurisé d'informations entre les acteurs publics et privés. Des échanges qui se font depuis une zone portuaire et couvrent l'ensemble de la **chaîne logistique**. Les PCS optimisent, gèrent et automatisent les processus liés au passage portuaire. Ils centralisent les données logistiques par une interconnexion avec les systèmes d'information associés aux **chaînes de transport et de logistique**. « En simplifiant et en sécurisant les processus, le PCS joue ainsi un rôle central dans le gain de temps et de productivité », souligne Lina Haddad, déléguée générale du GIE France PCS

L'investissement dans les infrastructures physiques et informatiques

Par leurs fonctionnalités, les PCS contribuent à renforcer la compétitivité des acteurs du [commerce international](#). Elle est possible par la capacité de tout l'écosystème logistique français à raccourcir les délais de traitement du passage portuaire. Une procédure qui se fait dans le respect des réglementations en vigueur. Et la déléguée générale de **France PCS** va plus loin. « L'investissement dans des infrastructures physiques est nécessaire. Il doit aller de pair avec la mise en place d'outils numériques performants. Ces derniers doivent traiter efficacement les flux physiques de marchandises et faciliter le passage portuaire. » L'importance des flux informatiques intervient dans la concurrence internationale. Face aux ports étrangers, les ports nationaux doivent se montrer attractifs pour fidéliser les flux et capter de nouveaux trafics. « L'une des clés de la compétitivité des ports est leur capacité à offrir à leurs clients une excellence opérationnelle. »

Les PCS, éléments clés de la compétitivité portuaire

Alors, les PCS entrent comme des éléments clefs de la [compétitivité des ports français](#). Concrètement, ils permettent de faire collaborer, via une plateforme électronique neutre et ouverte, les différentes parties prenantes d'une zone portuaire pour échanger des données concernant les marchandises. Ils contribuent à réduire la [congestion portuaire](#). Ils jouent un rôle dans la dématérialisation, la précision et la rapidité des échanges de données. Outre cette fonction de désengorgement des ports, les PCS s'imposent comme une « tour de contrôle ».

Derrière le port, les PCS sont toujours présents

Leur rôle central offre un gain de temps et de productivité. Les PCS simplifient les processus. « Sans le numérique, le retour à des formulaires papiers ne pourrait se faire sans une dégradation des transmissions de données. » Ce rôle ne s'arrête pas aux portes du port. Les PCS couvrent les grands **axes multimodaux**. Qu'il s'agisse du [fluvial](#), du ferroviaire ou du routier, les PCS, permettent de suivre tout type de marchandise débarquée dans un port français jusqu'à sa destination, sur l'ensemble de la chaîne logistique.

France PCS dispose d'un statut de tiers de confiance

Pour affirmer cette place, les PCS s'appuient sur le statut de tiers de confiance de **France PCS**. En effet, depuis plus de 40 ans, les membres de France PCS agissent dans le cadre de l'intérêt général comme tiers de confiance. Ils sont au cœur des échanges internationaux, pour renforcer la performance des [ports français](#) et leur attractivité. Ils assurent l'intégrité, la confidentialité, la traçabilité et la fluidité des données partagées entre les acteurs publics et privés de la chaîne logistique portuaire et douanière. Ce statut de tiers de confiance est induit par le positionnement des membres du GIE et une gouvernance basée sur un actionnariat 100 % français composé d'acteurs institutionnels et d'associations professionnelles privées tous engagés dans la logistique portuaire. De plus, les systèmes d'information sont ouverts à tous les opérateurs du commerce extérieur.

Les membres de France PCS apportent neutralité et impartialité

Ainsi, les membres du GIE et **France PCS** sont garants de la sécurité des données. En cela, ils respectent les normes de cybersécurité, d'audibilité et de confidentialité. Ils sont alignés avec

les normes réglementaires locales, régionales et internationales (DGDDI, OMD, IMO, UE...). Ils apportent une neutralité et une impartialité. Ainsi, ils n'interviennent pas dans les opérations commerciales mais facilitent l'interopérabilité et la transparence. Enfin, ils assurent l'intégrité des chaînes de confiance numérique, depuis la déclaration douanière à la logistique portuaire. Alors, « parce qu'ils sont sécurisés, les **PCS** permettent de lever les risques, et notamment le principal qui est le blocage de la sortie ou de l'entrée de la marchandise », continue Lina Haddad.

ClearFrance : une plateforme pour une logistique performante

En devenant un GIE, France PCS innove et va plus loin, notamment dans le cadre de ClearFrance. Ce dernier est un projet lauréat du PIA 4 et de France 2030 soutenu par l'Ademe. La plateforme [ClearFrance](#) sera déployée dans le courant de l'année. Elle se présente sous la forme d'une plateforme commune des PCS français. Elle propose différents services pour répondre aux besoins d'une logistique performante et durable. ClearFrance est née d'une volonté qui repose sur trois piliers :

- Simplifier et sécuriser les échanges d'informations entre les acteurs du **commerce international** ;
- Fournir des données économiques pour mesurer l'efficacité des **ports français** ;
- Accompagner la transition numérique et la décarbonation du transport de marchandises sur l'hinterland r avec la promotion du report modal

Le premier baromètre de la manutention portuaire

Outre ce futur développement, France PCS continue de travailler en partenariat avec la **douane**. Le GIE est engagé dans le déploiement des téléprocédures douanières. Sur les données, il développe le premier baromètre national de la manutention portuaire, en partenariat avec l'UNIM, l'organisation professionnelle représentative des manutentionnaires français. Ce baromètre est déployé dans le cadre de la plateforme ClearFrance. Il mesure la performance opérationnelle et les volumes avec une fréquence.

Un acteur de la souveraineté numérique

Dans ce contexte, **France PCS** s'impose comme un acteur majeur de la souveraineté numérique pour le commerce extérieur. « Si la souveraineté numérique repose sur deux piliers : souveraineté des infrastructures numériques, des technologies et souveraineté des données, c'est sur le second que l'action de France PCS et de ses membres se concentre pour assurer la souveraineté des data », continue Lina Haddad.

L'amélioration de la cyber défense

La numérisation des activités portuaires et du **transport maritime** reste une opportunité pour la compétitivité nationale. Les crises sanitaires, géopolitiques et économiques ont mis en avant l'exposition à la cybercriminalité des ports et la vulnérabilité de la filière de la **logistique maritime**. Aussi, l'amélioration des dispositifs cybersécurité des plateformes numériques portuaires fait partie des priorités inscrites dans la feuille de route de **France PCS**. C'est dans ce cadre que France PCS est devenu membre du conseil d'administration de France Cyber Maritime.

Un centre opérationnel de sécurité avec Orange Cyber Défense

L'action de France PCS se traduit par le déploiement, d'un centre opérationnel de sécurité (SOC) mutualisé pour surveiller et détecter les menaces cyber et anticiper les risques. Fruit d'une alliance entre [France PCS et Orange Cyberdefense](#), le SOC mutualisé vise à sécuriser tous les flux des ports français. « Ce partenariat est un signe fort de la volonté commune de France PCS et d'Orange Cyberdefense de promouvoir la souveraineté numérique, d'améliorer la cybersécurité des systèmes d'information portuaires et la sécurité de la chaîne logistique. » L'intérêt de cette mutualisation est d'élargir le spectre de détection des incidents et des attaques potentielles pour une plus grande réactivité.

<https://portsetcorridors.com/2026/france-pcs-le-digital-au-coeur-du-developpement-de-la-logistique-portuaire/>