

Pointe-À-Pitre : Le bus des mers entrera en service le 7 octobre

Lundi 23 Septembre 2019



Embarquement réussi pour les premiers usagers du bus des mers, samedi. - Jean Rennéla

Les usagers de la route avaient rendez-vous au MACTe, samedi, pour découvrir le bus des mers qui va débiter ses rotations le 7 octobre. Il prendra le départ au MACTe, fera escale à la Darse, avant de se rendre à Jarry.

Samedi, c'était la Journée nationale du transport public. Dans ce cadre, la Société de transport de l'agglomération centre (Stac) en charge du réseau Karu'lis, pour le compte du Syndicat mixte des transports du Petit cul de sac marin (SMTPCSM), a organisé, au MACTe, une journée de sensibilisation et de promotion. Les usagers étaient donc invités à découvrir le bus des mers, nouvel outil de transport qui sera mis à leur disposition à partir du 7 octobre.

Des animations avaient été prévues avec un groupe de steel band, des chanteurs, etc. Des cadeaux ont été distribués et des informations ont été données sur le réseau Karu'lis. Le public est aussi monté à bord pour découvrir le circuit M 01 du bus des mers.

Le navire Ouyva de 46 places démarre au MACTe pour prendre la direction du quai de la Darse, avant d'atteindre son terminus au ponton de Jarry. Soit 20 minutes de trajet aller et retour, sous la conduite du directeur d'armement de la Stac, Laurent Brudey, en charge des activités maritimes, du capitaine du navire Ouyva, Livio Glorieux, et de son second, Mario Dixit.

Les rotations gratuites pendant trois mois

À l'issue de la première rotation, les membres de l'équipage ont été chaleureusement applaudis. Ils ont aussi répondu à toutes les questions des usagers avec le sourire. C'est qu'ils éprouvent une certaine fierté à être aux commandes de ce nouveau moyen de transport. Essai donc concluant, après la période des tests à blanc, histoire de garantir l'efficacité et la sécurité de ce nouveau moyen de transport. À partir du 7 octobre et ce, pendant trois mois, la rotation sera gratuite, avant que le tarif prévu n'entre en vigueur, soit 1,20 euro/trajet. Bien évidemment, le bus des mers sera connecté au réseau de transport terrestre Karu'lis.

La Région, qui est à l'initiative de ce projet, espère ainsi fluidifier le trafic routier, limiter la pollution de l'air et rendre plus mobiles les usagers.

CMA CGM renonce à la route maritime du Nord

CMA CGM s'est engagé à ne jamais emprunter le passage du Nord-Est, une voie maritime passant par l'océan Arctique rendue praticable par le réchauffement climatique.



Les 9 futurs porte-conteneurs géants au GNL de CMA CGM battent pavillon français © Éric Hourri

Les leaders du shipping semblent décidés à occuper désormais le terrain de l'écologie. Après les annonces de ces derniers mois sur la décarbonation du secteur, CMA CGM renonce aujourd'hui à l'utilisation de la route du Nord.

"Nous cherchons en permanence à optimiser les routes maritimes", a expliqué vendredi 23 août le patron de l'armement français, Rodolphe Saadé, qui présentait à l'Élysée les travaux de la "coalition" du secteur maritime pour la protection de la planète, avant le G7 de Biarritz.

"La route du Nord, qui longe la côte de la Sibérie, nous permettrait de diminuer de 40 % le trajet entre Shanghai et Rotterdam. Rendue praticable par les conséquences du réchauffement climatique, elle constituerait un avantage concurrentiel majeur pour les compagnies maritimes", a expliqué le dirigeant. "Mais l'Arctique est indispensable à la régulation des courants et du climat. Sa biodiversité est unique et encore méconnue. C'est pourquoi j'ai décidé que nos navires n'emprunteraient pas la route du Nord. Et j'invite l'ensemble de l'industrie maritime à faire de même, afin de protéger cet espace naturel encore préservé", a déclaré Rodolphe Saadé.

Sacrifice économique

Le passage du Nord-Est permet de relier l'Asie à l'Europe par le détroit de Béring et l'Arctique. Il fait gagner quelque 4.000 km comparé à la route classique via le canal de Suez. Il est de plus en plus praticable, même si les navires doivent encore être accompagnés de brise-glace, comme l'a montré un porte-conteneurs de Maersk en septembre 2018, avant que le groupe danois n'annonce son intention de se passer des combustibles fossiles d'ici 2050. La Chine et la Russie misent beaucoup sur ce nouvel axe, ce qui inquiète les défenseurs de l'environnement.

CMA CGM renonce à la route maritime du Nord

"L'Arctique est indispensable à la régulation des courants et du climat"

Rodolphe Saadé présentait à l'Élysée la charte Sails, pour "Sustainable Actions for Innovative and Low-impact Shipping". Celle-ci engage notamment dix armateurs français à œuvrer pour la protection des cétacés, la réduction de l'impact sonore sous-marin des navires, la diminution des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, l'optimisation de la performance énergétique des navires, une meilleure définition des routes maritimes et la sensibilisation des passagers.

GNL ou décarbonation ?

Il a par ailleurs réitéré l'engagement de CMA CGM de choisir le gaz naturel liquéfié (GNL), pour ses futurs gros porte-conteneurs. L'armateur attend pour 2020 neuf unités neuves de 23.000 EVP de capacité propulsées au GNL et compte opérer vingt navires ainsi motorisés d'ici 2022. Ce combustible dont la cote monte dans le secteur réduit fortement les émissions de soufre, de particules fines et d'oxydes d'azote, beaucoup moins celles de dioxyde de carbone. CMA CGM estime ainsi "placer la France comme première puissance mondiale en matière de flotte de commerce engagée dans la transition énergétique". La compagnie conduit des recherches sur les combustibles alternatifs, notamment l'hydrogène.

Présent à l'Élysée, le président d'Armateurs de France et patron de Brittany Ferries, Jean-Marc Roué, a invité Emmanuel Macron à "lancer dès 2020 un changement profond dans la vision de la fourniture en énergie de notre pays, et notamment pour les carburants et autres solutions décarbonés. Ces solutions existent, mais sont beaucoup trop issues de source fossile. Beaucoup de porteurs de projets sont usés des discussions sans fin et abandonnent", a-t-il déploré, estimant que la France devrait être "le moteur" de cette ambition auprès de la nouvelle Commission européenne, avec "bien entendu un budget alloué".

Lundi 26 Août 2019

Compétitivité : le Premier ministre visite la logistique

Publié le : 17.09.2019



*De compétitivité, il a été question tout au long de l'après-midi qui a vu Eric Hémar, dirigeant de ID Logistics et président de TLF, et Patrick Daher, président de Daher, remettre officiellement à Edouard Philippe leur rapport intitulé "Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable".
Crédit photo S. B.*

Edouard Philippe s'est rendu, lundi 16 septembre, à Aulnay-sous-Bois, dans les locaux d'une agence ID Logistics, groupe piloté par Eric Hémar, par ailleurs président de TLF et auteur, avec Patrick Daher, président du groupe Daher, d'une étude sur la compétitivité de la filière logistique française qui leur avait été commandée par le gouvernement en février. Le Premier ministre a fait à cette occasion un certain nombre d'annonces...

Pas anodine la visite du Premier ministre chez les professionnels du secteur de la logistique, lundi 16 septembre, dans l'agence ID Logistics d'Aulnay-sous-Bois. Certes, la logistique était davantage à l'honneur que le transport mais tout de même, cette visite est survenue au moment où la grogne des transporteurs est à son comble depuis l'annonce, en juillet, de mesures fiscales qui ne vont pas manquer de peser sur la compétitivité du secteur. De compétitivité, il a donc été question tout au long de cette après-midi qui a vu Eric Hémar, dirigeant de ID Logistics et président de TLF, et Patrick Daher, président de Daher, remettre officiellement à Edouard Philippe leur rapport intitulé "Pour une chaîne logistique plus compétitive au service des entreprises et du développement durable".

"Le barycentre français à la marge des grands flux"

"Beaucoup de rapports ont été commandés dans le passé, mais ils sont tombés aux oubliettes, a rappelé Patrick Daher au Premier ministre. Nous ne parviendrons pas à nous hisser parmi les champions de la logistique mondiale si ce rapport connaît le même sort que les précédents". Eric Hémar a emboîté le pas de son binôme en soulignant la mauvaise situation de la logistique française, classée au 15^e rang mondial, *"laquelle peut se dégrader"*. Le président de TLF a indiqué que *"le barycentre français se trouve à la marge des grands flux"*. Le dirigeant a cité en exemple la réussite des logistiques allemande, néerlandaise et belge, championnes de la massification de leurs flux tant dans les ports que sur le ferroviaire et la route. *"Dans le port du Havre – ville dont Edouard Philippe a été le maire, Ndlr – seulement 15 % des flux sont massifiés"*.

Compétitivité : le Premier ministre visite la logistique

Une des faiblesses du secteur, l'atomisation

Les auteurs du rapport l'ont relevé : l'une des principales faiblesses de la logistique française réside dans l'atomisation de son organisation. C'est la raison pour laquelle ils préconisent la mise en place d'une plateforme France logistique *"qui prendra en compte tous les éléments transverses"*. Elle rassemblera des logisticiens, des transporteurs et des chargeurs dans le but que la filière *"parle d'une voix unifiée"*.

Éric Hémar et Patrick Daher ont également pointé du doigt la dispersion du nombre de leurs interlocuteurs au niveau de l'État, ce qui nuit à la prise de décision. Ils préconisent donc l'installation d'un comité exécutif de la logistique, qui tiendrait une réunion mensuelle et intégrerait des représentants de la Direction générale des entreprises (DGE) et de la DGITM (Direction générale des Infrastructures, des transports et de la mer). *"Ce comité aura en charge d'animer les grands axes de développement avec les collectivités territoriales et servirait d'interface pour l'interministériel."*

Un premier comité confirmé en 2020

Comme pour afficher l'engagement de son gouvernement quant à l'avenir qui sera réservé au rapport, Edouard Philippe a annoncé qu'il présiderait en personne le premier de ces comités interministériels, début 2020. *"Il faut qu'on soit à la hauteur"*, a-t-il indiqué. Le Premier ministre a annoncé son intention d'optimiser *"le passage des frontières au moyen d'un point de contact unique pour l'ensemble des formalités"*. Les ports – ceux du Havre et de Dunkerque expérimenteront le dispositif en 2020 – en sont les premiers destinataires.

Edouard Philippe s'est également engagé sur une réforme de la fiscalité industrielle, en lien avec la fiscalité des entrepôts. *"A propos de fiscalité, comme cela a été souligné, le sujet est moins le taux que l'incertitude sur l'assiette. Le vrai sujet d'incertitude est celui de la requalification de l'assiette. Là, il est vrai que nous devons clarifier rapidement (...). Sur les délais d'installation, vous voulez aller vite mais il faut respecter un certain nombre de règles (sécurité, impact environnementaux). Tout ne se vaut pas exactement : construire sur une friche ou en plein champs ne revient pas au même..."*, a-t-il déclaré.

De transport, il a été peu question tout au long de cette après-midi d'échanges entre le Premier ministre et les professionnels présents. Aline Mesples (OTRE), Florence Berthlot (FNTR), et même Eric Hémar (TLF) ont préféré ne pas afficher une attitude béate à la conclusion des échanges. Ils ont, sans aucun doute, goûté la note d'humour d'Edouard Philippe lorsqu'il a déclaré vouloir *"faire en sorte que le développement de la logistique française se fasse à l'endroit plutôt qu'à Anvers"*.

Cosco et CMA CGM partagent un feeder spécial Guyane

Les armements chinois et français sont associés dans un nouveau service de feeder hebdomadaire dédié à la Guyane, desservant Georgetown et Paramaribo, la capitale du Suriname. La nouvelle offre porte la marque ECX chez COSCO et Eldorado par CMA CGM. En provenance de leurs hubs, Kingston et Caucedo, vers le continent sud-américain, le nouveau service fait également escale à Port of Spain, le plus grand port de la République de Trinidad et Tobago. Il effectue sa « tournée » avec deux navires de 1100 EVP. Cosco couvrait jusqu'alors la Guyane et le Suriname par le biais de créneaux sur les services de Caribbean Feeder Services (CFS), en utilisant le Guyana & Surinam Express (GSE) de ZimCFS et le East Caribbean Service (ECS) de CFS, également utilisé par CMA CGM, qui maintient en outre son service hebdomadaire Caraïbes - Guyane, reliant Pointe-à-Pitre, Port of Spain, Georgetown, Degrad des Cannes et Paramaribo, avec deux navires de 1100 EVP.

Supplément n°5101-2 du Journal de la Marine Marchande de septembre 2019

PORTUAIRE : 30 M€ pour propager le courant de quai à Marseille, Nice et Toulon

Le président de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur Renaud Muselier sort le chéquier pour « accompagner les ports et les armateurs dans la transition énergétique ». Baptisé « Escales Zéro fumée », le dispositif, dont le montant pourrait évoluer au fil du temps, allouera 20 M€ aux infrastructures portuaires pour le branchement à quai et 5 M€ aux compagnies maritimes desservant la Corse et le Maghreb, en support des travaux de leurs navires en vue de se conformer aux exigences de l'OMI sur le plafond de soufre, moyennant un ticket maximum de 300 K€ par navire. Par ailleurs, des fonds seront alloués au développement de la filière GNL ainsi qu'à celle de l'hydrogène. Le Grand Port maritime de Marseille sera le principal bénéficiaire, avec 10 M€ de la Région et 5 M€ du Conseil départemental des Bouches du-Rhône. « Chaque tranche représente un investissement de 15 à 20 M€. D'ici à 2024 nous aurons investi 50 à 55 M€ », détaille le président du GPMM Jean-Marc Forneri. En juin dernier, le port de Marseille, où la pression des riverains est forte du fait de l'interface ville-port prégnante, avait annoncé un vaste plan de 20 M€ pour connecter l'ensemble des navires des Bassins Est d'ici à 2025. La ministre en charge de la Transition énergétique, présente lors de ce lancement en « grande pompe » par la Région, n'a pas annoncé de financement spécifique complémentaire. Elle a néanmoins précisé que le plan « Escales zéro fumée » était assorti d'un dispositif fiscal de suramortissement pour les armateurs

Supplément n°5101-2 du Journal de la Marine Marchande de septembre 2019

SUBVENTIONS EUROPÉENNES AU TRANSPORT MARITIME

En avoir pour son argent ?

Maritime Subsidies. Do they provide value for money? C'est le titre du nouveau rapport de l'ITF-OCDE sur les impacts des subventions européennes dont bénéficie l'industrie maritime. De nature à influencer une réforme des lignes directrices sur les aides d'État au transport maritime ?

La charge contre la politique de soutien public à l'endroit du transport maritime n'est pas nouvelle. La taxe au tonnage, qui permet selon les armateurs français de ne pas « jouer à armes trop inégales avec leurs concurrents », la forfaitisation de l'impôt sur les sociétés, les aides à la formation et au scrapping (envoi à la démolition), les exonérations de charges patronales... reviennent chroniquement sur la table, a fortiori quand il s'agit de dénoncer le fait que le secteur est largement subventionné alors qu'il prendrait des décisions d'investissement à contre-courant des indicateurs de croissance. Ces derniers jours, deux rapports, sans lien a priori de cause à effet, épinglent coup sur coup des aides qui seraient indues ou inefficaces. Le premier, rendu public le 17 septembre, émane de l'International Transport Forum de l'OCDE, connu pour ses publications circonstanciées sur certains « travers » en faveur du shipping (exemption de groupe aux règles de la concurrence dont bénéficient les armateurs réunis en consortiums ou alliances, trop forte influence des transporteurs vis-à-vis des ports...). Le second, produit par le Conseil des prélèvements obligatoires (Cour des comptes), remet en cause l'exemption fiscale des carburants maritimes, prônant l'instauration « d'un mécanisme de taxation des émissions de carbone dans le cadre de la révision de la directive européenne du 27 octobre 2003 sur la taxation de l'énergie ». Bien que déconnectés, l'un comme l'autre partagent une conviction : les instruments (notamment fiscaux) dont bénéficie le shipping ne sont pas toujours justifiés. L'analyse de l'ITF a passé au crible l'efficacité des subventions maritimes, directes ou indirectes, soit « au moins 3 Md€ par an » et principalement fléchés vers les taxes au tonnage, les exonérations fiscales pour les carburants et de charges salariales. « Nos études ne révèlent pas beaucoup de preuves d'efficacité », plantent les auteurs de l'étude. Le pourcentage de la flotte mondiale battant pavillon d'un État membre de l'UE aurait diminué. Le nombre de gens de mer domiciliés dans l'UE aurait diminué. L'amélioration des trésoreries des compagnies maritimes aurait en revanche permis à certaines d'entre elles de renouveler ou développer

leur flotte, pour des commandes ayant majoritairement profité aux chantiers navals asiatiques.

Parmi les recommandations pour revenir à des « choses plus saines », l'organisme demande une clarification des objectifs visés (« certains pourraient être atteints plus efficacement avec des instruments plus ciblés » ; « d'autres ne cadrent pas bien avec la politique de l'UE en matière de décarbonisation des transports ») de manière à effectuer une évaluation quantifiée de leur efficacité voire de les assortir à des objectifs et/ou conditionner à des impacts positifs (« la plupart sont accordées avec peu de conditions »). « La question des subventions maritimes dans le transport maritime européen n'est pas de savoir si, mais comment », réagissent les responsables de l'ETF et l'ITF (le syndicat européen des transports et son équivalent au niveau international).

Pour Livia Spera, secrétaire générale de l'ETF, « le rapport est un signal d'alarme pour les décideurs politiques européens. L'UE doit changer son approche afin d'établir un lien plus strict entre l'octroi de subventions et l'obligation de battre pavillon UE avec des gens de mer nationaux ». La Feport a relayé le rapport sans le commenter. Quant à l'ECSA, représentant les armateurs au niveau européen, elle considère que les orientations européennes ont au contraire contribué au maintien « d'un secteur maritime européen fort dans un environnement mondial hautement concurrentiel. Ces points de vue sont étayés par des publications telles que l'étude d'Oxford Economics ».

L'association s'interroge par ailleurs sur la méthodologie, uniquement centrée sur les pratiques européennes, hors sol par rapport au terrain de jeu international du transport maritime. Elle garde pour sa part en tête l'étude de Deloitte, qui a comparé l'UE à cinq concurrents non européens. Elle estime en outre que la question de l'emploi nécessite un examen plus fin, compte tenu des différences fondamentales entre les marchés du travail des États membres. Mais elle se dit ouverte au dialogue... à condition que l'équité de « jeu » des armateurs européens ne soit pas compromise... □ A.D.

PLUS D'INFOS SUR JOURNALMARINEMARCHANDE.EU

14 Selon Clarkson, les 14 premiers chantiers ayant installé le plus de scrubbers (systèmes d'épuration des gaz de cheminées des navires) sont chinois. 15 % de la capacité mondiale de la flotte devrait être équipée d'ici fin 2020.

Barcelone renonce à son 3^e terminal à conteneurs

Prudence catalane. Mercè Conesa, la présidente de l'Autorité portuaire de Barcelone (APB) a indiqué dans un entretien à la presse que le 3^e terminal à conteneurs attendra encore un peu, la détérioration du contexte international commençant à avoir un impact direct sur les statistiques. Pendant les sept premiers mois de 2019, le trafic de conteneurs du port de Barcelone, hors transbordement et mesuré en boîtes pleines, a reculé de 1,2 % (0,85 MEVP). À cela s'ajoute le fait que la capacité des deux opérateurs, APM Terminals Barcelona et BEST, filiale du groupe Hutchison, n'est pas saturée. Mercè Conesa ajoute que l'APB va concentrer ses investissements sur son hinterland (Aragon, Navarre, centre de l'Espagne et sud de la France). Cela passe d'abord par la réalisation des accès définitifs du port de Barcelone, un projet qui accumule les retards. Les discussions avec le ministère de l'Équipement semblent cependant avoir bien avancé et la signature du protocole devrait intervenir prochainement, affirme-t-elle. Le projet, dont le coût est estimé à 400 M€, pourra alors être lancé. L'APB souhaite également renforcer l'axe Barcelone-Saragosse-Pampelune et se doter de ports secs en Catalogne, qui seront directement connectés avec le port via le chemin de fer. Plusieurs projets sont à l'étude. Mercè Conesa évoque également la nécessité de « garantir une bonne connexion avec la France et par conséquent avec le centre de l'Europe » ainsi qu'un possible projet en France sans fournir de précisions. Ces déclarations interviennent alors que le trafic ferroviaire sur la voie UIC vers la France, via le tunnel du Perthuis, est en nette progression (+ 47 % sur les 7 premiers mois de 2019). C'est la conséquence, notamment, du succès de la nouvelle ligne vers le Luxembourg mise en place par VILIA, filiale de la SNCF, qui souhaite se doter d'un terminal propre dans le port de Barcelone. □ Daniel Solano