

Le quai 12 du port de Jarry accueillera les navires nouvelle génération dès 2025

Par Anthony BASSIEN-CAPSA a.bassien-capsa@agmedias.fr lundi 22 juillet 2024



Vue du chantier de l'extension du quai 12 du port de Jarry. © Anthony BASSIEN-CAPSA

Ce mercredi 17 juillet, Guadeloupe Port Caraïbes a organisé une conférence de presse pour évoquer les avancées du chantier de l'extension du quai 12 du port de Jarry.

Guadeloupe Port Caraïbes a présenté les avancées du chantier de l'extension du quai 12 du terminal de la Pointe Jarry (Baie-Mahault), au siège social de l'organisme situé sur le quai Ferdinand de Lesseps à Pointe-à-Pitre. Puis une visite du chantier a eu lieu en zodiac, afin de constater sa progression de plus près.

Mettre aux normes les infrastructures

L'objectif principal de ces travaux vise à permettre à la structure d'accueillir les navires de nouvelle génération, qui constituent déjà l'essentiel de la flotte des principaux armateurs internationaux. D'ailleurs beaucoup s'inscrivent déjà dans une politique de décarbonation du transport maritime mondial. Pour Marie-Luce Penchard, présidente du Conseil de surveillance de Guadeloupe Port Caraïbes, ce chantier est beaucoup plus qu'un projet portuaire : « C'est un projet de territoire, parce qu'au-delà de cette nécessité de mettre aux normes et de faire en sorte que nous ayons une plateforme moderne, le Grand Port maritime de la Guadeloupe va contribuer à jouer son rôle, notamment en termes de développement économique. Cela va donc ouvrir de nouvelles perspectives et permettre à ceux qui doutent quant à la possibilité d'investir en raison de l'absence d'économies d'échelle de se dire que demain, le fait de pouvoir relier un territoire vers l'autre et qu'avec ce transbordement, on peut s'imaginer que certaines activités vont se développer, d'autant plus que la Guadeloupe a un savoir-faire dans divers secteurs comme l'agrotransformation ou le traitement des déchets. Nous avons donc une carte à jouer », a-t-elle déclaré. Le président du directoire Jean-Pierre Chalus a précisé que « cette extension servira à accueillir des navires de grande capacité avec une longueur de 280 m et une largeur d'une cinquantaine de mètres afin de garantir à la Guadeloupe une desserte directe depuis l'Europe ou ailleurs ».

S'adapter au marché caribéen

Ce chantier de grande envergure répond parallèlement à un enjeu primordial selon le président du directoire : « Le transport maritime connaît une évolution très importante de la taille des navires pour des raisons environnementales et de coûts. Et il y a donc des ports qui seront en capacité de les accueillir et d'autres qui ne le seront pas. On a fait le choix de suivre ce mouvement en Guadeloupe, vu que nous sommes accompagnés par l'État, la Région Guadeloupe et divers partenaires qui ont compris les enjeux derrière cette opération », a-t-il affirmé. Marie-Luce Penchard en a profité pour rappeler que « durant les visites ministérielles, nous avons insisté lourdement sur le fait qu'il ne s'agisse pas simplement de répondre à une demande des compagnies maritimes, mais aussi de se dire qu'un archipel comme la Guadeloupe ne peut pas se développer si nous n'avons pas un port aussi performant, vu que nous sommes dans un secteur très concurrentiel et ce serait dommage, alors que nous avons la position stratégique la plus intéressante du point de vue géographique - nous sommes au cœur de la Caraïbe - que nous ne soyons pas en capacité de pouvoir bénéficier de ce potentiel qu'est le nôtre ».

En effet, d'autres ports caribéens comme Kingston (Jamaïque) ou Panama City (Panama) livrent une compétition féroce à Pointe-à-Pitre en matière de décarbonation du transport maritime. L'extension du quai 12 du port de Jarry devrait être opérationnelle pour août 2025. « Le calendrier est très serré, explique Jean-Pierre Chalus, mais nous sommes dans les temps et c'est grâce à la mobilisation de l'ensemble des équipes ».

Le chantier passe aussi par la préservation de l'environnement

Le chantier de l'extension du quai 12 du port de Jarry ne pouvait pas faire l'impasse sur la préservation de l'environnement. C'est pourquoi dès la conception et tout au long de l'élaboration du projet, le Grand Port maritime de Guadeloupe (GPMG) s'est engagé à rechercher les meilleures mesures environnementales destinées à limiter les incidences sur l'environnement. Ainsi, 43 mesures ERCS (éviter, réduire, compenser, suivre) ont été mises en place dès le démarrage des travaux. Elles visent à éviter de porter atteinte à l'environnement, réduire les impacts inévitables, compenser les impacts résiduels et enfin, évaluer les impacts et suivre l'efficacité des mesures ERC.

Les détails du chantier

- Construction d'un quai de 126 pieux mis en place depuis la mer
- Mise en place d'un rideau de soutènement assurant le maintien du terre-plein existant
- Adaptation du quai 12 pour le connecter à l'extension et conforter le talus adjacent
- Construction d'une poutre pour la mise en place de la structure d'accueil de nouveaux portiques XL
- Nivellement du fond pour obtenir un tirant d'eau admissible de 15m au droit des quais
- Installation d'un duc d'Albe d'amarrage (DAM) et sa passerelle de lamanage pour exploiter les 300 mètres de linéaire de quai
- Mise en place des équipement du quai adapté à des navires de 100 000 tonnes.

Les chiffres

120 mètres	C'est l'extension, en longueur, du quai 12 du port de Jarry.
-------------------	--

45 mètres	C'est l'extension, en largeur, de ce dernier.
60	C'est le nombre de personnes travaillant quotidiennement sur le chantier.
70 %	C'est le pourcentage d'emplois locaux créés avec le chantier.
5	C'est le nombre, à la fois, de mesures d'évitement d'atteinte à l'environnement et de compensation des impacts résiduels.
13	C'est le nombre de mesures de réduction des impacts inévitables.
20	C'est le nombre de mesures de suivi de l'efficacité des mesures environnementales.
50	C'est le coût total en millions d'euros de l'opération.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/politique/le-quai-12-du-port-de-jarry-accueillera-les-navires-nouvelle-generation-des-2025-996742.php>

L'Express des Îles présente son nouvel (et très gros) atout

Priscilla Romain mardi 23 juillet 2024



Voilà le Ruby Express, le nouveau bateau de l'Express des îles © P.R

Ce mardi 23 juillet, la compagnie FRS-L'express des Îles présentait à ses partenaires et la presse le nouveau navire qui rejoint son quai, un catamaran de 60mètres de long et d'une capacité de 428 passagers et d'une cinquantaine de voiture. Outre ses dimensions extraordinaires pour des lignes occupées par des navires plus petits, ce sont surtout ses prestations qui le démarquent des autres.

Elle est difficile à manquer, cette construction norvégienne, adaptée aux turpitudes de la mer du nord. Ce nouveau navire, baptisé le "Ruby Express" en hommage à un ancien joyau de la compagnie "Rubis", remplit les yeux. Tant et si bien, qu'il est facile de se retrouver pris de stupeur en l'examinant. Et à la vision du sourire satisfait resté accroché aux lèvres de la direction et des employés de FRS-Express des Îles, durant toute la présentation, c'est exactement l'effet qu'ils recherchaient. Ce catamaran de 60m de long est propulsé par un bi-moteur déployant 20 000 chevaux pour une vitesse de pointe de 32 nœuds. Il est de la famille de ces ferry à grande vitesse qui assurent les connections entre les ports de la Méditerranée. D'ailleurs, avant de rejoindre la Guadeloupe, son dernier port d'attache était Chypre.

Maintenant l'intérieur...

Si la fiche technique est solide, l'intérieur est pour le moins surprenant. L'espace dédié aux voyageurs sur le "Ruby Express" est conçu comme les salons des petits bateaux de croisière. Fini les rangées de sièges, désormais les sièges sont répartis sur plusieurs niveaux et organisés en petits salons. Ils sont rembourrés, larges et confortables et le dossier peut même s'abaisser. Il y a deux bars, au-dessus de la poupe, et un autre au milieu de l'espace principal. Sur la proue, une première classe, avec des sièges encore plus larges et une vue privilégiée sur la mer. Des prestations inédites sur ces lignes, mais, surtout, une réponse subtile à toutes les critiques faites, durant toutes ces années, quant au manque de confort des navires successifs.

Quel avenir ?

Maintenant, après cela, quel marché pour un tel outil ? La réponse de la direction à cette question se fait en deux temps.

" Nous voulons avec ce navire offrir un service de meilleur qualité à notre clientèle. Il va nous permettre de créer un roulement de maintenance pour rehausser la qualité de service de nos trois précédents navires. Une fois cela fait, nous aurons 4 navires pour mieux répondre aux demandes de notre clientèle, enfin, il nous permettra d'explorer l'ouverture de nouvelles lignes, si toutefois, elles sont économiquement viables." explique Onick Deravel, directeur de la compagnie.

Les partenaires de la Caraïbe invités à cette présentation sont moins prudents. Le Ruby c'est la possibilité de faire augmenter les chiffres du tourisme régional.

"Nous avons beaucoup d'événements à Sainte-Lucie, vous le savez, des festivals, un carnaval que nous venons de terminer, soit autant d'occasion pour les caribéens de se rencontrer. Or depuis que nous avons perdu la LIAT, nous n'avons plus beaucoup d'option, le Ruby c'est une nouvelle opportunité." explique le sénateur Guibion Ferdinand, parlementaire en charge du tourisme. Même sentiment du côté de la Dominique, toujours dans une dynamique de renforcement des liens avec la Guadeloupe. Sur un plan plus pratique, le Ruby accostera à Folle-Anse, seul port capable de lui offrir les infrastructures nécessaires.



Les prestations sont similaires à la croisière © P.R



Le navire dispose d'une grande capacité d'embarquement de véhicules © P.R

Le "Ruby" porte son nom en hommage à Rubis un ancien navire de la compagnie © P.R

428 place disposées dans un grand espace © P.R

Et une première classe à l'avant du bateau © P.R

L'espace central est hors normes © P.R

Les partenaires et officiels qui travaillent avec la compagnie ont été conviés à une visite inaugurale. © P.R

Prev

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/lexpress-des-iles-presente-son-nouvel-et-tres-gros-atout-997043.php>

Caraïbes : entre hub et porte d'entrée du marché domestique, la double vocation des ports



16 juillet 2024 Hervé Deiss

Une étude menée par PortEconomics démontre la double fonction des ports des Caraïbes. Ils servent de point d'entrée des marchandises pour l'île, d'une part, et de port de transbordement, d'autre part. Les ports antillais français s'inscrivent dans cette tendance.

Les Caraïbes ont cette particularité d'être un ensemble d'îles. Chacune dispose de son port pour s'approvisionner. Or, outre sa fonction de point d'entrée et de sortie de l'île, le port joue aussi, dans certaines îles, un rôle de port de transbordement. Une étude menée par [PortEconomics](#) en juin démontre de cette double vocation.

Des nœuds logistiques

Réalisée par [Ricardo J. Sanchez](#) et Eliana P. Barleta, l'étude sur les ports des Caraïbes analyse la situation tant dans les îles qu'en Amérique centrale. « Les ports des Caraïbes ont la double caractéristique d'être vital pour l'économie locale ainsi que d'être des **nœuds logistiques** entre l'Asie, l'Europe et l'Amérique du Nord », expliquent les auteurs de l'étude. De plus, les ports dans les îles de taille réduite souffrent d'un déficit en infrastructures. Ils peuvent aussi manquer d'espaces pour accueillir en même temps des terminaux de vrac, conteneurs et de croisières.

Un ratio de 1 à 133 entre les deux extrêmes du tableau

Pour aller plus en détail, l'étude de PortEconomics prend en compte le **trafic conteneurisé** des 25 principaux ports caribéens. Le rapport de volume entre le port au trafic le premier et le dernier port du tableau est de 133. Dans le haut du tableau, les terminaux caribéens du [Panama](#) totalisent 4,9 MEVP. Dans le bas de ce classement se retrouve le port de Sainte Lucie avec 37 000 EVP. L'analyse de PortEconomics porte sur les cinq dernières années. Au cours de cette période, le quinté de tête change peu. En effet, les terminaux de Panama, tant du côté de la mer des Caraïbes que du Pacifique, trustent les deux premières places. Vient ensuite le port colombien de Cartagène avec 3,29 MEVP. Après avoir réussi à se hisser en deuxième place en 2022, le port de l'est de la Colombie rétrograde d'une place l'année passée.

La Martinique et la Guadeloupe au centre du tableau

Les deux dernières places du quinté de tête se jouent entre le port jamaïcain de Kingston et le port de la République dominicaine de Caucedo. Quant aux [deux ports français des Antilles](#), ils se situent dans le milieu du tableau. Le [GPM de la Guadeloupe](#), avec 216 000 EVP se place en 16^e position. Le [GPM de la Martinique](#), pour sa part, évolue entre la 16^e et la 18^e place selon les années. Les deux **ports antillais** français accusent le coup en 2023 en raison d'une consommation locale en berne.

Le GPM de la Guyane en 23^e place

Le classement ne prend pas en compte le [GPM de la Guyane](#). Or, avec 75 777 EVP en 2023, le port français de la côte ferme se place en 23^e position devant celui de Bocas Fruit de Panama. Le port guyanais a gagné 4% en 2023. Dans le bas du tableau, après le port panaméen, qui opère principalement des **exportations de bananes** pour la société Chiquita, se trouve celui de Barcadera, sur l'île d'Aruba qui a réalisé un trafic de 64 800 EVP en 2023. Pour clore ce classement, les deux ports de Sainte Lucie, à savoir Vieux Port et Castries, totalisent 37 000 EVP.

Des trafics majoritairement en baisse en 2023

L'étude montre aussi qu'en 2023, la majorité des ports de ce classement termine l'année sur une note négative. Ils affichent des baisses qui s'élèvent à 22,8% pour Freeport, aux Bahamas. Sur les cinq dernières années, cet établissement a vu son trafic se réduire de 11,6%. D'autres ports affichent des baisses en 2023 mais, depuis 2019, s'inscrivent dans une tendance positive. Il en est ainsi de [Kingston](#) qui gagne 22,7% ou encore de Caucedo avec une progression de 49% en cinq ans. Dans le même état d'esprit, Port of Spain, sur l'île de [Trinidad et Tobago](#) a gagné 17% entre 2019 et 2023. Les deux **ports** des Antilles françaises affichent des résultats dans la même veine. Le GPM de Guadeloupe 4,4% sur les cinq dernières années. Quant au GPM de la Martinique, il progresse de 6,2% sur la même période.

Des ports devenus des hubs avec 91% de transbordement

L'évolution de ces trafics conteneurisés dépend en premier lieu de la consommation de l'île ou du pays. Pour certains, le port joue aussi un rôle de **hub de transbordement**. Ainsi, les deux auteurs de l'étude indiquent la part de transbordement de ces ports. Il apparaît que les principaux ports de la région affichent une part de transbordement importante. Ainsi, les terminaux panaméens, tant sur la côte atlantique que pacifique, réalisent 91% de leur trafic avec des flux de transbordement. Dans la même proportion, [Freeport](#) s'inscrit surtout en port de transbordement avec 90% de son **trafic conteneur** réalisé pour cette activité. Du côté de Kingston, un autre hub important dans la région, le transbordement intervient pour 85%. Quant au port de Caucedo, en République dominicaine, il traite 46% de son trafic en transbordement.

La combinaison entre hub et port local

Les observateurs s'accordent pour reconnaître qu'une activité de **transbordement** reste plus aléatoire que du trafic destiné au marché local. La décision d'un armement ou d'une alliance de changer de hub peut s'opérer en quelques jours. Pour sa part, le trafic domestique dépend plus de l'économie locale. En effet, il est attaché à desservir un marché même si celui-ci tend à diminuer par moment. Cette stratégie de combiner un hub avec une fonction de port domestique se développe dans les deux îles françaises. L'annonce par l'armement CMA CGM de créer le [Hub Antilles](#) autour de la Guadeloupe et de la Martinique dans une stratégie de desserte des Antilles va placer les deux ports à un niveau plus élevé dans le transbordement. En effet, avec

13% à 18% de transbordement, les deux ports français des Antilles se placent loin derrière les grands hubs de la région.

Des hubs internationaux et régionaux

La mise en place de cette stratégie va donner une nouvelle dynamique. D'une part, les deux ports continueront d'alimenter leur marché local. D'autre part, ils joueront un rôle central dans la desserte des Antilles et de l'Amérique du Sud. Or, le groupe CMA CGM est déjà présent dans le terminal à conteneurs de Kingston pour traiter des flux en transbordement. La mise en place du Hub Antilles en Guadeloupe et en Martinique, permet à l'armement marseillais de disposer de hubs internationaux et régionaux dans les Caraïbes.

Des caractéristiques qui se déclinent dans les départements ultramarins

L'étude réalisée par Ricardo J Sanchez et Eliana P. Barleta montre la double vocation des ports dans les îles des Caraïbes. Ce rôle de point d'entrée et de sortie du marché domestique avec, par endroit, une fonction de hub peut se décliner dans d'autres parties du monde. Ainsi, dans les départements ultramarins, Le [GPM de La Réunion](#) tente de s'imposer avec cette double casquette. Il en est de même du Port autonome de la Nouvelle Calédonie. Outre cette fonction de hub, les ports français offrent l'avantage de rapprocher l'Union européenne de certains marchés. La Réunion est souvent perçue comme la porte d'entrée de l'UE pour l'Afrique du Sud et les pays de 'lest de l'Afrique.

[Caraïbes: la double fonction des ports de la région - Ports et corridors](#)

CMA CGM cède à Balguerie les activités outre-Mer de Bolloré Logistics

Publié le : 31.07.2024 Par : it Lecture : 6 min.



Clap de fin de la séquence portant sur la cession de Bolloré Logistics à CMA CGM. Conformément à ce qui était exigé par la Commission européenne et l'autorité polynésienne de la Concurrence, l'armateur français cède un pan des activités ultramarines de BL au groupe bordelais Balguerie, qui s'était montré intéressé dès avril.

C'est l'ultime touche à la séquence portant sur la cession de **Bolloré Logistics** (BL) au groupe **CMA CGM**, opération permettant à sa filiale de commission de transport, **Ceva Logistics**, de compter parmi les cinq ou six leaders mondiaux du secteur, consolidant 24 Md\$ de chiffre d'affaires, 390 000 t traités en aérien, 710 000 EVP en maritime (données de 2022) et 900 000 m2 d'entrepôts.

L'armateur français s'était engagé à céder les activités (aériennes, maritimes terrestres) de **Bolloré Logistics en Guadeloupe, en Martinique, à Saint-Martin, en Guyane française et en Polynésie** pour tenir compte des **réserves émises par la Commission européenne et par l'autorité polynésienne de la concurrence**.

Le **groupe bordelais Balguerie** avait fait savoir le 18 avril qu'il avait signé avec **CMA CGM un accord d'exclusivité** et qu'il exercerait sa promesse d'achat à l'issue des procédures d'information et de consultation des instances représentatives du personnel.

Le commissionnaire (1 320 collaborateurs, 700 M€ de chiffre d'affaires) annonce ce 31 juillet la finalisation de l'acquisition du portefeuille ultramarin et de plusieurs actifs liés à leur gestion en France métropolitaine (soit les équipes de BL au Havre, Rouen, Orly et Dunkerque). Les opérations de la Réunion et de Nouvelle Calédonie ne sont pas concernées, celles-ci ayant été intégrées dans Ceva Logistics.

Quelle valeur ?

En dépit de nos demandes, les deux groupes n'ont pas souhaité communiquer sur le montant de l'opération de ce bout ultramarin de Bolloré sachant que CMA CGM a racheté la commission de transport du groupe des Bolloré pour 4,85 Md€. Une fin de non-recevoir a également été opposée aux questions portant sur le nombre d'emplois et le chiffre d'affaires du périmètre concerné.

À des fins d'information, l'ensemble des activités ultramarines de Bolloré Logistics a représenté l'an dernier 1 % de son chiffre d'affaires (7,1 Md€ en 2022, avant cession). C'est certainement la plus grosse acquisition pour Balguerie depuis sa création en 1930 (sous sa forme actuelle), opérant en tant que commissionnaire de transport international, agent maritime de lignes régulières, commissionnaire en douane et logisticien de spécialités (vins et spiritueux, fret sensible au froid,

« Cette acquisition marque une nouvelle étape clé pour nous. Elle renforce la solidité de notre groupe familial tout en s'inscrivant dans notre stratégie de croissance », fait-on dire à Antoine Thomas, **le directeur général de la holding du groupe (BGP)** qui présidera les entités ultramarines. Le premier communiqué, diffusé en avril, était à peine plus explicite, insistant toutefois sur la *« proximité »* et *« l'expertise reconnue dans les territoires ultramarins »*.

Présidé par Patrick Thomas, un des nombreux descendants d'Alfred Balguerie le fondateur, le groupe aux capitaux encore 100 % familiaux s'est constitué par rachats successifs mais tout en préservant les marques d'autant que ses acquisitions se sont portées sur des sociétés à la notoriété établie localement.

Ainsi de la Marseillaise **Transcausse**, particulièrement bien positionnée sur le marché de la messagerie entre le continent et la Corse avec 80 % de parts de marché, et en transport frigorifique sur le Maghreb. Ou du Catalan **Multitrade Spain** dans le transport exceptionnel, **de Reuse** à Anvers, **Pillet** au Havre et à Paris, ou encore **Flytrans**.

Balguerie a traité l'an dernier **210 000 EVP en fret maritime**, dont 22 000 unités reefers, **20 000 t en fret aérien**, **12 000 remorques** et **100 000 m³** en projets industriels.

Une cession conditionnée, clap de fin

Pour rappel, le rachat par le troisième armateur mondial de porte-conteneurs des activités de commission de transport du groupe Bolloré a [obtenu en février le feu vert de Bruxelles](#), qui a juridiction sur les départements d'outre-mer français, mais à certaines conditions.

[Dans son avis, le régulateur européen avait mis en exergue plusieurs problématiques](#) : diminution de la concurrence au détriment de transitaires concurrents en Martinique, en Guadeloupe et en Guyane française ; concentration verticale entre l'activité de la ligne régulière exercée en amont par CMA CGM et le transit maritime mené en aval par Bolloré Logistics ; situation de monopole compte tenu des parts de marché très élevées des deux groupes...

[L'Autorité de la concurrence de la Polynésie française avait, de son côté, conditionné la cession de Bolloré Logistics Polynésie](#) à une clause de non-concurrence pour les cinq prochaines années (activité maritime exclusivement).

La Guadeloupe a exigé pour sa part que 65 % de parts de marché soient réservés à des chargeurs et transitaires indépendants de CMA CGM.

D'autres mouvements à venir dans la commission

L'agenda est chargé dans [la commission de transport](#). L'affaire reste à finaliser entre **MSC et Clasquin**. [Un accord a été conclu en mars entre le leader de la ligne régulière et le commissionnaire lyonnais](#), le bloc de contrôle de ce dernier ayant accepté de céder sa participation de 42,06 % au prix de 142,03 € l'action.

La transaction, soumise à l'approbation des autorités réglementaires, devrait être finalisée d'ici à la fin de l'année. Le groupe lyonnais devrait ensuite se retirer de la côte où il a été introduit en 2006.

Une fois toutes les étapes de procédure ficelées, l'opération offrira à MSC une mise à l'échelle rapide et à coûts limités. Clasquin dispose d'une soixantaine de bureaux implantés sur tous les continents et a réalisé l'an dernier 56,8 % de sa marge commerciale brute (143,1 M€ en 2023, + 2,2 %) avec le fret maritime et 28,1 % avec l'aérien.

Mais la grosse opération reste la mise sur le marché, par l'opérateur historique du rail allemand Deutsche Bahn, [de sa lucrative filiale de commission de transport DB Schenker](#). Plus de six mois après sa mise en vente pour 15 Md€ et alors que [la maison-mère](#), lourdement endettée à hauteur de plus de 30 Md€, [va de mal en pis](#) (1,2 Md€ de pertes au premier semestre, contre 71 M€ l'an dernier à la même période), il ne reste plus que deux candidats en lice sur les quatre sélectionnés. [Quelques semaines après Maersk](#), un autre prétendant vient de jeter l'éponge (selon *Reuters*, il s'agit du groupe maritime saoudien Bahri).

Fort de ses capacités d'intégration, le grand commissionnaire danois DSV est plus que jamais bien placé pour emporter la mise. **Adeline Descamps**

[CMA CGM cède à Balguerie les activités outre-Mer de Bolloré Logistics \(actu-transport-logistique.fr\)](#)

Le secteur des croisières et du transport maritime établit des recommandations pour accélérer la voie vers l'objectif "zéro émission nette"



NEWS PROVIDED BY
Royal Caribbean Group
Jul 16, 2024, 11:02 ET
SHARE THIS ARTICLE

Après un événement de trois jours à bord de l'Utopia of the Seas du groupe Royal Caribbean, qui prendra bientôt la mer, les dirigeants se sont mis d'accord sur trois suggestions clés pour donner une impulsion aux solutions de décarbonisation durables et évolutives

CAPE CANAVERAL, Floride, 16 juillet 2024 /PRNewswire/ -- Mus par un objectif collectif visant à faire progresser les objectifs de décarbonisation du secteur du transport maritime et des croisières, plus de 70 dirigeants du secteur maritime se sont réunis en début de semaine à l'occasion d'un sommet sur la décarbonisation organisé par le groupe Royal Caribbean (NYSE : [RCL](#)) en collaboration avec le Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping (Centre Mærsk Mc-Kinney Møller pour un transport maritime neutre en carbone).



Highlights from Decarbonization Summit hosted by Royal Caribbean Group in collaboration with the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping.



Keynote Address: Maritime Decarbonization: Setting the Stage for 2050. Left to Right: Dana Ritzcovan, EVP and Chief People and Outreach Officer, Royal Caribbean Group; Bo Cerup-Simonsen, CEO of Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping; Palle Laursen, EVP and Head of Marine for Royal Caribbean Group



Bo Cerup-Simonsen, CEO of Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping, leading workshop: Frameworks for Technology Collaboration



More than 70 maritime leaders from across the cruise and maritime ecosystem met earlier this week at a Decarbonization Summit hosted by Royal Caribbean Group in collaboration with the Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping. From fuel providers to technology developers and shipbuilders, the Summit's conversations focused on three key areas including, alternative fuel opportunities, challenges and emissions reduction, technology development and policy and regulation.

Les conversations du sommet ont porté sur trois domaines clés : le développement technologique, les possibilités offertes par les carburants de substitution, et les politiques et la réglementation, et ce dans l'ensemble de l'écosystème maritime, des développeurs de technologies et des fournisseurs de carburants aux constructeurs et exploitants de navires et aux ports.

"Atteindre le zéro émission nette n'est pas quelque chose qu'une entreprise peut faire seule - cela nécessite de résoudre collectivement les problèmes, de penser de manière créative, et d'être disposé à avoir des conversations difficiles", a déclaré Jason Liberty, président et directeur général du groupe Royal Caribbean. Cette semaine, nous avons pris des mesures pour catalyser un dialogue ouvert qui favorisera la réflexion nécessaire au développement d'un environnement dans lequel le "zéro émission nette" est réalisable et durable.

Le sommet s'est conclu sur trois domaines de progrès clés pour aider le secteur à entrer dans une nouvelle ère de collaboration afin d'atteindre l'objectif "zéro émission nette" au cours des 25 prochaines années. Il s'agit des domaines suivants :

- Technologie : les discussions ont porté sur la création d'un réseau ou d'une plateforme indépendante permettant au secteur maritime de partager les résultats importants concernant les programmes pilotes et les essais.
- Carburant : les participants ont appelé à la formation d'une plateforme indépendante hébergée par une tierce partie pour agréger la demande de carburants à faible teneur en carbone par lieu. L'agrégateur fournira des informations qui permettront au secteur de mieux se préparer à l'approvisionnement en carburants alternatifs.
- Politiques : les participants au sommet ont convenu qu'un ensemble de principes décrivant les actions politiques essentielles nécessaires pour favoriser l'objectif commun du secteur en matière de décarbonisation devrait être élaboré afin d'informer l'Organisation maritime internationale (OMI) des progrès accomplis.

"Le secteur du transport maritime se trouve dans une phase cruciale où la voie vers un avenir durable est désormais tracée par des projets et des actions concrets. Le secteur des croisières doit aborder de front ses propres besoins et chances à saisir sur la voie de la décarbonisation, mais elle offre également de nombreuses informations précieuses qui peuvent être utiles au reste du secteur maritime", a déclaré Bo Cerup-Simonsen, PDG du Mærsk Mc-Kinney Møller Center for Zero Carbon Shipping. "Avec cet événement, le groupe Royal Caribbean fait preuve d'un leadership exemplaire en prenant ses responsabilités au-delà de ses propres priorités, en favorisant d'importantes discussions approfondies, la collaboration, le partage des connaissances et l'action dans l'ensemble de l'écosystème afin d'accélérer encore le passage à un secteur maritime décarbonisé."

Pour plus d'informations sur le sommet de la décarbonisation, rendez-vous sur le site <https://www.royalcaribbeangroup.com/decarbonizationsummit>

À propos du groupe Royal Caribbean

Le groupe Royal Caribbean (NYSE : [RCL](#)) est un leader du secteur des vacances avec une flotte mondiale de 66 navires répartis entre ses cinq marques et desservant environ 1 000 destinations. Avec pour mission d'offrir les meilleures vacances de manière responsable, le groupe Royal Caribbean sert des millions de clients chaque année grâce à son portefeuille de marques de premier ordre, notamment Royal Caribbean International, Celebrity Cruises et Silversea, et à son portefeuille en expansion d'expériences de vacances terrestres grâce à Perfect Day at CocoCay et à la collection Royal Beach Club. L'entreprise détient également 50 % d'une coentreprise qui gère TUI Cruises et Hapag-Lloyd Cruises. Riche d'une longue tradition d'innovation, le groupe Royal Caribbean propose en permanence de nouveaux produits attrayants et de nouvelles expériences palpitantes pour les voyageurs, qui contribuent à façonner l'avenir des voyages d'agrément.

Pour en savoir plus, consultez www.royalcaribbeangroup.com ou www.rclinvestor.com.

Vidéo - <https://www.youtube.com/watch?v=tZjl8IcPuz0>

Photo

- https://mma.prnewswire.com/media/2461421/Royal_Caribbean_Group_Decarbonization_Summit.jpg

Photo

- https://mma.prnewswire.com/media/2461422/Royal_Caribbean_Group_Workshop_Tech_Collaboration.jpg

Photo

- https://mma.prnewswire.com/media/2461423/Royal_Caribbean_Group_Event_Participants.jpg

Logo - https://mma.prnewswire.com/media/1213007/RCG_Logo.jpg

[Le secteur des croisières et du transport maritime établit des recommandations pour accélérer la voie vers l'objectif "zéro émission nette" \(prnewswire.com\)](#)