

## AVIS DU CESCE SUR LE TRANSPORT MARITIME

Saint-Barthélemy, Le 14 mai 2024

Les modifications qui se profilent concernant le transport maritime de marchandises à Saint-Barthélemy, préoccupent les conseillers du CESCE qui ont souhaité réaliser des recherches sur le sujet.

Ainsi, invité par la société AMTM – Agent local de la CMA/CGM, le Président Majorel a participé à une réunion d'information animée par M. Aerdeman, directeur commercial de la compagnie CMA/CGM pour les Outre-mer, puis par la suite, l'a sollicité au moyen d'une liste écrite d'interrogations. Le président du CESCE s'est également entretenu avec le directeur des Monoprix de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin.

Au regard des éléments collectés, le CESCE souhaite alerter la Collectivité sur certains points et préconiser des mesures afin que l'approvisionnement de Saint-Barthélemy, en produits frais notamment, soit le moins possible impacté voire même amélioré.

**Actuellement**, la CMA/CGM propose 2 routes maritimes :

- ✓ La ligne NEFGUI : Le Havre – Sint Maarten (navire d'une capacité de 2.200 conteneurs de 20 pieds). Cette route concerne environ 2/3 des conteneurs destinés à Saint-Barthélemy.
- ✓ La ligne NEFWI : La Havre – Pointe-à-Pitre (navire d'une capacité de 3.500 conteneurs de 20 pieds). Cette route concerne environ 1/3 des conteneurs destinés à Saint-Barthélemy.

Les biens importés à Saint-Barthélemy proviennent par conséquent soit de Saint-Martin, soit de Pointe-à-Pitre et cette organisation permet d'échelonner les déchargements en deux temps sur la semaine et d'ainsi éviter l'engorgement du port de commerce quasi saturé en fréquence normale. Sa taille est devenue critique et les conditions de travail et de sécurité pour les personnels et les usagers présentent de nombreux risques.

Dans les deux cas, le temps de transport (dans des conditions normales) jusqu'à la destination finale « Saint-Barthélemy » est d'environ 13 jours.

**A partir de fin 2025, 2026**, la CMA/CGM regroupera les deux lignes actuelles et supprimera la ligne directe vers Philipsburg – SXM - pour ne garder que celle vers le hub modernisé de Guadeloupe/Martinique actuellement en cours d'aménagement.

En effet, dans le cadre de la loi européenne sur le climat visant zéro émission de gaz à effet de serre à l'horizon 2050, le Conseil de l'Union Européenne a adopté une nouvelle loi visant à décarboner le secteur maritime et, depuis le 1er janvier 2024, les armateurs dont les navires émettent des gaz à effet de serre supérieurs à une norme fixée sont sanctionnés par des amendes, lesquelles sont inévitablement répercutées sur le coût du transport.

Pour anticiper cette évolution, la CMA/CGM a mis en production des navires dont les moteurs fonctionneront avec du gaz liquéfié GNL, du biométhane et auront une plus grande contenance (entre 7.300 et 7.900 conteneurs d'équivalents 20 pieds).

Ces nouveaux navires, dont le tirant d'eau sera augmenté, ne pourront plus accoster à Philipsburg.

## Conséquences pour Saint-Barthélemy :

### → Des retards et difficultés d'approvisionnement amplifiés (facteurs exogènes)

En situation normale, *selon les explications de la compagnie maritime*, la nouvelle organisation ne devrait pas avoir d'impact sur le délai d'acheminement à Saint-Barthélemy qui devrait se maintenir à 13 jours environ.

### **Mais, qu'en sera-t-il, en revanche, en cas d'événements imprévisibles liés à la nouvelle route ?**

Le CESCE pense notamment aux aléas climatiques et aux conditions marines, mais aussi et surtout aux mouvements sociaux, fréquents en Guadeloupe.

Par ailleurs, la compagnie CMA/CGM reconnaît elle-même qu'il y aura inévitablement des jours de flottement du fait du temps nécessaire au transbordement qui dépendra de plusieurs facteurs dont celui du jour d'arrivée à Pointe-à-Pitre.

Ces quasi-certitudes ne peuvent être ignorées et impacteront indéniablement l'économie de l'île qui importe la quasi-totalité des biens qui y sont consommés.

#### 1) La situation en Guadeloupe

Initialement, le statut dont bénéficie Saint-Barthélemy s'est construit autour de l'idée de s'affranchir - à tout le moins - administrativement de la Guadeloupe. Or, l'organisation prochaine du transport maritime va en sens inverse de la voie entreprise en rétablissant un lien de totale dépendance en créant de nouveaux aléas importants voire critiques.

Si la CMA/CGM indique que « *l'île a eu plus à souffrir des conditions de mer que des conséquences de grèves depuis 2009* » et que « *des trajectoires de déroutage vers la Martinique et la République dominicaine (Port de Caucedo) seront possibles en cas de grève* », les actions de revendication répétées des dockers ou autres organisations professionnelles comme la mobilisation du collectif des planteurs, ces dernières semaines, augurent de possibles distorsions dans les approvisionnements. Dans ce contexte, la question qui se pose n'est pas « *y-aura-t-il des grèves ?* » mais plutôt « *Quand les grèves auront-elles lieu ?* »...

De plus, à l'heure actuelle, les distributeurs de produits alimentaires de Saint-Barthélemy déplorent déjà de nombreux problèmes concernant les approvisionnements de produits frais et denrées périssables qui transitent par la Guadeloupe, où le maintien de la chaîne du froid et le respect des températures en fonction des catégories de produits posent de véritables problèmes quant à la sécurité sanitaire des aliments.

Il n'y a donc pas de raison pour que cela s'améliore dans le futur, sachant que ce n'est, aujourd'hui, qu'un tiers du fret qui transite par la Guadeloupe, et que cela est censé concerner la totalité de nos importations demain...

#### 2) L'état de la mer

Les phénomènes de houle inhabituelle ou l'augmentation des aléas climatiques dus au changement climatique laissent supposer, quant à eux, des difficultés d'accostage plus fréquentes, donc des retards d'approvisionnement également.

#### 3) La question de l'acheminement par « feeder » de Pointe-à-Pitre vers Saint-Barth

Selon les premières informations collectées, un navire sera spécifiquement dédié à Saint-Barthélemy. Il devrait s'agir du même que celui qui opère actuellement.

Cependant, pourra-t-il continuer à accoster à Public alors que la charge transportée sera augmentée ?

Ou faudra-t-il décharger une partie du « chargement St-Barth » à Saint-Martin pour alléger le navire et permettre son accostage au port de commerce, ce qui allongera le transit time ?

Selon d'autres informations, un seul et même navire desservira Saint-Martin puis Saint-Barthélemy ce qui impliquera des délais de transport plus longs pour Saint-Barthélemy.

Face à ces différentes difficultés, comment les entreprises vont-elles pouvoir anticiper ou s'adapter ?  
Celles spécialisées dans les produits alimentaires, n'auront-elles pas d'autres choix que de s'orienter vers de nouveaux circuits d'approvisionnements tournés vers la zone Amérique, quitte à proposer des produits de moins bonne qualité et devenus plus chers que les produits européens depuis la crise sanitaire mondiale ?

Le développement des relations commerciales au sein même de la zone Caraïbes serait certes une voie à explorer mais elle nécessiterait la levée de nombreuses barrières réglementaires et administratives. C'est un sujet néanmoins prometteur.

Compte tenu des enjeux de cette nouvelle organisation du transport maritime pour Saint-Barthélemy, le CESCE estime qu'il serait judicieux que la Collectivité insiste sur ce sujet auprès de l'Etat pour défendre au mieux les intérêts du(es) territoire(es) quand bien même l'Etat investit massivement dans les hubs de Guadeloupe et de Martinique en collaboration avec la CMA/CGM notamment.

Il pourrait être aussi envisagé de se rapprocher des ports de Saint-Martin/Sint-Maarten afin de réfléchir à une solution alternative.

➔ La nécessaire mise à niveau du port de commerce en matière de capacité d'accueil et de sécurité (facteurs endogènes)

Dès la mise place de la nouvelle route via Pointe-à-Pitre, tous les conteneurs de la CMA/CGM destinés à Saint-Barthélemy arriveront en même temps, 1 seule fois par semaine.

Le port de commerce devra donc gérer l'arrivée simultanée d'une cinquantaine de conteneurs par semaine, en moyenne, qu'il faudra pouvoir stocker, une fois vidés, jusqu'à leur départ la semaine suivante où 50 autres conteneurs arriveront. Et cela sans compter les conteneurs des autres compagnies telles que Tropical Shipping, RMP Caraïbes et la Compagnie des Iles du Nord ou la survenance d'aléas qui viendrait retarder les rotations.

Or, depuis plusieurs années déjà, le port de commerce montre d'importants signes de saturation qui démontrent que son infrastructure n'est plus adaptée au volume du trafic qu'il doit gérer et a fortiori pour celui qui se profile dans le cadre de cette nouvelle organisation maritime souhaitée.

**A niveau de conteneurs équivalents, le port de commerce ne permettra malheureusement pas de supporter la nouvelle organisation par manque de place.**

L'agrandissement du port de commerce est par conséquent **INDISPENSABLE et URGENT** pour éviter tout blocage d'approvisionnement et assurer la sécurité des personnes intervenant sur le port. Cet aménagement devra :

- ✓ Permettre de stocker plus de conteneurs pour éviter toute congestion portuaire, faciliter la mise à disposition des marchandises aux clients, le dépotage etc...
- ✓ Permettre au personnel du port de commerce de travailler dans de bonnes conditions et en toute sécurité, organiser les quais de sorte à faciliter les manœuvres d'engins et la manutention
- ✓ Prévoir des places de stationnement supplémentaires ce qui facilitera également les contrôles

- ✓ Prévoir une réglementation stricte et limitée pour accéder aux quais de commerce
- ✓ Prévoir une zone dédiée au produits frais
- ✓ Par ailleurs, il serait particulièrement utile que le port de commerce puisse être ouvert 7/7 en adoptant un système d'astreinte des personnels pour une meilleure fluidité des déchargements.

Le CESCE encourage la Collectivité à choisir au plus vite le projet le plus adapté pour le réaménagement du port de commerce et à engager les travaux.

Cette mise à niveau du port de commerce est nécessaire pour garantir de pouvoir réceptionner sereinement **la même quantité de conteneurs** mais selon la future organisation.

Il ne s'agit en aucun cas de dimensionner cette infrastructure dans le but de pouvoir augmenter nos importations. Le CESCE pense au contraire qu'il serait utile de réfléchir à des pistes visant à les réduire. L'adoption d'une réglementation portant sur les importations temporaires liées à l'organisation d'évènements sur le territoire (mariages, anniversaires, ...) pourrait aller dans ce sens.

Enfin, le port de commerce étant localisé à l'entrée de Gustavia, le CESCE attire également l'attention sur le fait que l'esthétisme des aménagements nécessaires devra être élément important à considérer.

Avis adopté à l'unanimité

Nombre de conseillers en exercice : 14

Nombre de votants : 10

Pour : 10

Contre : 0

Abstention : 0