

**TABLE RONDE**  
**PORTS / TRANSPORTS MARITIMES / CROISIÈRE**  
**Séminaire DSB du 14 juin 2018**

**RESTITUTION COMPLETE**

Participants à cette table ronde :

Présidence : Mme Michèle MONTANTIN, Union maritime et portuaire de Guadeloupe  
Mme Nadine MOLLARD, Douanes Martinique  
M. Bulent GULAY, Metimer Saint-Martin / CCI Saint-Martin  
Mme Sandra CASANOVA, cluster GAT-Caraïbes  
M. Gérard JOSEPHA, FF Voile, Ligue de Voile de Martinique  
M. Tony AUGUSTINE, Collectivité territoriale de Martinique  
M. Emmanuel LISE, Cluster maritime de Martinique  
M. Simon JEAN-JOSEPH, FF des ports de plaisance  
M. Christian CAUPENNE, CMA-CGM Martinique  
M. Christophe FOUCAULT, Cluster maritime de Guadeloupe  
M. Yves de MONTGOLFIER, Grand Port Maritime de Guadeloupe  
M. Frédéric JOSSIER, station de pilotage de Guadeloupe  
M. Guillaume NARDIN, Direction de la Mer de la Martinique  
M. Sébastien GRYCAN, Direction de la Mer de la Martinique – Centre de Sécurité des Navires  
M. Ludon SAPEN, Centrale syndicale des travailleurs martiniquais  
M. Louis BOUTRIN, Conseiller exécutif de la Collectivité territoriale de Martinique  
Mme Oriane RAULET, Direction de la Mer de la Guadeloupe  
M. Michel PELTIER, Direction de la Mer de la Martinique

**Introduction** par Mme Montantin, présidente de cette table ronde :

L'objectif de ces discussions sera de partager une vision globale du bassin Antilles sur 2 grandes thématiques :

- industrie du conteneur,
  - industrie de la croisière,
- sans oublier les enjeux relatifs au nautisme.

L'objectif étant de remplir la matrice AFOM (Atouts / Faiblesses / Opportunités / Menaces), un tour de table sera organisé pour chacun des 4 aspects de la matrice.

Mme Montantin rappelle également le **diagnostic** réalisé dans l'état des lieux et pointe 2 nuances à y apporter :

- dans le GPM Guadeloupe, ne pas oublier le port de Basse-Terre,
- rôle très important des ports du bassin Antilles dans un « univers tiers, ni européen ni français », qui soulève des questions de fiscalité et de concurrence.

## **1. ATOUTS**

*Tour de table, chacun s'exprime tour à tour*

- **Positionnement central dans l'arc caribéen.** Considérer les Antilles comme carrefour des échanges internationaux, ce n'est pas péremptoire malgré le rôle important de la Jamaïque (les « petites îles » autour de nous n'étant pas en capacité d'accueillir du

transbordement). A noter : le 3ème armateur mondial, le français CMA-CGM, construit un hub à Kingston

- **Tête de pont de l'Union européenne** : c'est une véritable force, un véritable atout pour les armateurs. L'appartenance à la France et à l'UE est un gage de **stabilité politique**. Oui, les Antilles françaises représentent l'Europe.
- **Caractère insulaire du bassin Antilles** : si on le considère de façon archipélagique et de façon complémentaire avec 2 « hubs » qui travaillent ensemble, c'est un atout sinon c'est plutôt une faiblesse
- **Bonne qualité de service des GPM français** : cette notion fait débat car certains parlent de très bonne qualité de service et d'autres « simplement » de bonne qualité de service. En tout état de cause, même si d'énormes progrès ont été réalisés ces dernières années, des efforts restent à faire, en particulier sur le contexte social.
- **Formation professionnelle des jeunes**, qui permet de garantir cette bonne qualité de service.
- **Très bonnes infrastructures** des GPM - comme une profondeur des quais et un linéaire de quais très importants – et des ports de plaisance (ex : la marina du Marin en Martinique est à la pointe et cette qualité a été reconnue par le label « 5 anneaux »). C'est un atout indéniable pour le développement de projets des armateurs. Un point de vigilance toutefois car il y a un déséquilibre important avec les îles du Nord où les problématiques sont différentes (infrastructures moins structurées)
- **Caractère français des escales pour les croisiéristes** : territoires administrés avec une certaine réglementation et c'est un atout particulier pour la croisière car les clients peuvent aller où ils veulent quand ils descendent (beaucoup plus de liberté que sur certaines autres îles non françaises)
- **Réglementation française et européenne** : elle doit être considérée comme une force et non comme une contrainte. Cela apporte de nombreuses garanties aux plaisanciers et aux armateurs en termes de savoir-faire (le savoir-faire français aux Amériques est recherché), de qualité environnementale (comme le meilleur traitement des déchets, avec par ex le recyclage de la ferraille qui est renvoyée en Europe pour traitement), de sécurité/sûreté...
- **Statut des GPM** : ce statut conforte ces établissements de premier plan et leur donne des moyens (même si volonté de décentralisation : cf. annonces du Premier ministre lors du dernier Cimer)
- **Sûreté/sécurité** et ce d'autant que tous les acteurs du portuaire sont mis autour de la table
- Et enfin un **atout propre à Saint-Martin, dont la binationalité de l'île** permet davantage de contacts avec l'étranger en particulier avec les USA.

### **Conclusion sur les atouts du bassin Antilles (Mme Montantin)**

- **très bon positionnement mais à un échelon sub-régional** : les Antilles françaises ne pourront pas être une plateforme internationale (rôle assuré par Jamaïque, voire Cuba même si le sujet est très politique)

=> Le CMUBA devrait permettre de capter les signaux forts et faibles à une échelle supra-régionale. Par exemple, la Chine achète des places portuaires en face du canal du Panama pour inonder le marché caribéen : les îles françaises doivent se préparer et se positionner sur le marché caribéen.

Nos territoires sont des sentinelles avancées de l'Union européenne.

Dans cette vision du bassin caribéen à l'échelle internationale, il est essentiel que les Grands ports restent français et avec leur statut actuel, non déconcentré.

- **Caractère insulaire : véritable atout pour la croisière et au-delà mais à condition que ce caractère archipélagique soit coordonné, fortifié, conscientisé.**

Cette nécessité passe notamment par l'importance d'avoir des données. Ainsi, un travail est mené depuis 2011 sur le Marché Unique Antillais (MUA) grâce notamment aux clusters maritimes de Guadeloupe et de Martinique qui sont bien associés.

Si nous ne maîtrisons pas les flux et les données entre 971 et 972, les Antilles françaises ne pourront pas être des acteurs de premier plan. Par exemple, les données sur l'octroi de mer ne sont pas fiabilisées à ce jour alors que cet octroi de mer est vital pour le bon fonctionnement des institutions antillaises.

- **Très bonne qualité des grands ports** : beaucoup de progrès ont été réalisés en termes de formation des hommes, de qualité de service...

Grâce aux Port Community Systems, toutes les importations/exportations/transbordements sont connues (supervision par les Douanes). Le port de Guadeloupe a été le 1er port de la Caraïbe à être équipé d'un tel système, suivi de près par le port de Martinique dès le début des années 2000.

- **Sûreté au sens large**, y compris santé (capacité à soigner), y compris normes (françaises et européennes), y compris accords commerciaux ;

Eléments de réflexion dont devrait se saisir le CMUBA :

- Attention à ne pas oublier le volet aéroportuaire, indispensable pour le développement du maritime → envisager une réflexion plus holistique : l'aérien doit être davantage associé aux travaux du CMUBA
- Notion de connectivité indispensable : à traiter impérativement dans le cadre de la table ronde « coopération » en octobre
- Sur la question des droits de Douanes : des négociations ont abouti il y a plusieurs années à des accords de partenariat économique visant à supprimer les droits de Douanes en provenance de certains pays de la Caraïbe (sauf l'octroi de mer, qui n'est pas un droit de Douane) : quels sont leurs impacts ? quelles en sont leurs conclusions ? qui a signé *in fine* ? Quel impact sur les transactions ? Le CMUBA pourrait se saisir de cette question. Les Douanes précisent que ces accords fonctionnent très bien mais les entreprises ne les connaissent pas toujours.

## 2. FAIBLESSES

- **Déséquilibres commerciaux** : 95 % des flux sont à l'importation (Douanes)
- **Incapacité à se saisir du marché de la Grande Caraïbe.**

Pourtant, ce marché représente 800 millions d'habitants. De même certains regrettent que ces travaux soient menés à l'échelle du bassin Antilles sans que la Guyane n'y soit associée.

- **Discontinuité du bassin à l'échelle de la Caraïbe, les îles françaises étant voisines d'îles non françaises**
- Nombreuses faiblesses en termes de **fiscalité** :
  - différence de fiscalité d'une île à l'autre, y compris entre les îles françaises du bassin avec par ex une différence d'octroi de mer entre la Martinique et la Guadeloupe,

- absence de duty-free même si ces zones sont avant tout symboliques (faiblesses pour la plaisance),
- pas de carburant détaxé.
- **Manque de cohérence politique ou de vision globale entre nos îles françaises**, l'octroi de mer en étant le meilleur exemple.
- **Aléas météorologiques forts** (voir période cyclonique 2017)
- **Rétractation du marché** compte tenu du vieillissement de la population et de la décroissance démographique (différence avec la Guyane par ex)
- **Manque de connexion entre les ports et les territoires** : les ports ne jouent pas leur rôle de véritable porte d'entrée (et de sortie) sur les territoires.
- **Pas d'offre proposée par des armateurs français** antillais auprès des îles voisines (à part l'Express des Îles) alors que Ste-Lucie et Dominique ne sont pas « armés »
- **Difficultés d'ordre social** (nuancées par plusieurs participants) :
  - coût social plus élevé que dans les îles voisines non françaises
  - difficultés à travailler 24h/24
  - crainte d'instabilité sociale même si forte amélioration ces dernières années
- **Manque de disponibilité du foncier**
- **Formation professionnelle** insuffisante et pas toujours adaptée aux besoins
- **Concurrence des 2 grands ports** de Guadeloupe et de Martinique qui ne permet pas d'avoir un seul hub caribéen francophone (à développer également comme opportunité)
- **Normes européennes** : même si elles nous protègent et même si elles sont une force par de nombreux aspects, elles peuvent être une faiblesse vis-à-vis des acteurs internationaux, en particulier américains
- **Mauvaise qualité de service en termes d'accueil des croisiéristes** et sentiment d'insécurité
- Question de la gestion des ports : doit-on rester sur un modèle avec uniquement une gestion publique uniquement ?
- Manque de maîtrise de la chaîne logistique par les acteurs locaux
- Sur Saint-Martin, manque criant d'infrastructures (plaisance en particulier), manque de formation professionnelle,

### **Conclusion sur les faiblesses du bassin Antilles (Mme Montantin)**

- Sécurité
- Aléas climatiques
- Fiscalité, pas de carburants détaxés notamment : les acteurs économiques doivent s'en saisir pour convaincre les politiques

- Absence de PIF (Poste d'Inspection Frontalier) dans les ports (en Guadeloupe, il est situé à des kilomètres du port) : pas de qualité des produits que nous mangeons
- Faiblesses sociales : des progrès très importants ont été réalisés ces dernières années et il faut vraiment relativiser cette « faiblesse » par rapport aux autres places portuaires
- Faiblesses par rapport aux déséquilibres commerciaux et au système actuel qui fonctionne grâce à la production de banane qui permet de remplir en partie les cales au retour : à relativiser. Certes, la présence de CMA-CGM par ex est adossée à un système agricole et tout cela fonctionne ensemble mais 9 conteneurs sur 10 repartent vides aujourd'hui dans la Caraïbe. Les armateurs s'adaptent quand il y a une baisse de la production de banane (par ex suite au passage de Maria en septembre 2017).  
En tout état de cause, le modèle pendulaire transatlantique va évoluer et sera amené à disparaître.

### 3. OPPORTUNITES

Mme Montantin cite les opportunités déjà mises en avant par le secrétariat du CMUBA dans le 1<sup>er</sup> jet de matrice AFOM mais demande à ce que l'élargissement du canal du Panama soit retiré : ce n'est pas/plus une opportunité.

- **Stratégie simultanée entre les 2 GPM** (et non stratégie coordonnée).

Un Conseil de coordination inter-portuaire Antilles-Guyane a été créé en 2014 par décret. La 1<sup>ère</sup> réunion s'est tenue en juin 2016 et la 2<sup>nd</sup>e réunion prévue fin 2017 a été reportée et n'a pas encore eu lieu. Trois séances de travail ont eu lieu en 2017.

Le rapprochement des 3 GPM porte sur 3 axes :

- manutention,
- mise en place d'une marque commune en particulier pour promouvoir la croisière,
- mutualisation sur les aspects support / connaissance / données de trafic,

mais rien de plus (rien par exemple sur les droits de port).

**AXE STRATÉGIQUE du DSB : renforcer le rôle de ce Conseil de coordination**

- **Renforcer la stratégie de développement économique des ports**, en réfléchissant par exemple à la mise en place de zones franches portuaires ou de zones coordonnées de logistique

Le transbordement, c'est la base, la 1<sup>ère</sup> étape mais il faut aller plus loin.

Des zones coordonnées de logistique d'offres produites en France ou dans la Caraïbe pourraient être des zones de transformation, d'assemblage...

**AXE STRATÉGIQUE du DSB : construire l'offre vis-à-vis de logisticiens**

S'agissant des zones franches portuaires :

- Ce projet a déjà été présenté en Conseil de développement du GPM de Martinique mais il a été abandonné faute d'appui politique car la seule expérience qui avait été menée à Bordeaux aurait été un échec.
- Les Douanes alertent sur le fait qu'il s'agit d'une décision longue car ministérielle et qu'elle nécessite un véritable appui des acteurs économiques locaux. Toutefois, les GPM peuvent peut d'ores et déjà mettre en place des régimes douaniers particuliers (moins lourds).

Point de vigilance : il est impératif que ces discussions soient menées avec de nouveaux partenaires économiques français et internationaux. En effet, les acteurs déjà en place n'ont pas vraiment de nécessité de s'ouvrir à de nouvelles opportunités économiques et d'adapter leur modèle

économique.

Ex : zone économique spéciale de Kingston

- **Pour la plaisance, opportunité de captation** pour accueillir un maximum de ceux qui transitent dans la Caraïbe grâce à la position centrale des Antilles françaises
- **Optimisation et développement des liaisons intra-caribéens** par la mise en réseau des armateurs par ex. Aujourd'hui, à Saint-Martin, il est plus simple de venir ou de faire venir depuis Miami que depuis la Martinique.
- **Appartenance à l'Union européenne** comme véritable opportunité en
  - se saisissant des avantages fiscaux et des fonds structurels qui existent,
  - valorisant davantage les normes européennes vis-à-vis de la clientèle internationale : sur le volet environnemental ou en termes de sécurité des navires, les entreprises françaises sont protégées par ces normes (ex : transport des passagers) qui s'imposent sur notre bassin
- **Développement d'un maillage à l'échelle du bassin entre ports et mouillages**, quelle que soit l'activité
- **Mise en œuvre de grands projets structurants** comme Karukera Bay pour le GPM de Guadeloupe qui deviendront à terme un atout
- Stratégie de mise en place d'**un seul hub caribéen francophone** plutôt que d'avoir concurrence entre les 2 GPM ?
- Prendre le **virage de la digitalisation/dématérialisation** avec un double enjeu environnemental et en termes de gestion : beaucoup d'outils existent déjà.
- Développer une **formation professionnelles adaptée aux besoins** : le cluster GAT Caraïbes évoque notamment un projet présenté dans le cadre des Assises qui serait un bateau-école hors période cyclonique  
Sur cet aspect, la mutualisation entre îles nécessite que soit organisés et pris en charge non pas seulement la formation en elle-même mais également tout ce qui est relatif à l'organisation, aux solutions d'hébergement, à la prise en charge des transports...
- Dans le **contexte du Brexit** et de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne alors que le Royaume-Uni était très bien placé dans le marché caribéen, les îles françaises ont certainement une carte à jouer en termes de **positionnement dans les échanges entre Europe et Amérique/Caraïbe** (en attente des accords de libre-échange entre Royaume-Uni et UE ?)
- Sur la plaisance,
  - une harmonisation entre les îles françaises des Antilles permettrait à ces territoires de parler d'une même voix et d'être plus présents sur le marché international,
  - l'ouverture du Canal du Panama va ouvrir un marché à la plaisance : les Antilles françaises doivent s'en saisir.
- Mise en place d'indice de performance logistique (qui existe au niveau national) et d'indice du coût pour les GPM afin de positionner ces grands ports vis-à-vis des autres

places portuaires.

### **Conclusion sur les opportunités du bassin Antilles (Mme Montantin)**

Mme Montantin ne reprend pas tous les points évoqués mais insiste sur l'importance de la mutualisation et de la « coopération », qui nécessite en tout état de cause une très forte volonté politique.

## **4. MENACES**

Les 2 menaces citées dans l'AFOM préparées par le secrétariat du CMUBA ne sont pas vraiment des menaces : la concurrence, c'est contre qui ? comment ? Cette vision est trop simpliste. La concurrence, c'est plutôt une opportunité dont les Antilles françaises doivent se saisir.

Menaces potentielles :

- régionalisation des GPM à venir ?
- envers des normes lorsqu'elles ne sont pas saisies comme des opportunités
- nécessaire digitalisation

\*\*\*

# QUELS ENJEUX STRATÉGIQUES ?

## **1/ Concertation/parteneriat à l'échelle du bassin**

Il est impératif de trouver tout ce qui est bénéfique aux 4 îles du bassin, en commun. Ce partenariat doit être réalisé entre îles mais également entre public et privé.

→ enjeu de « coopération »

ENJEU : mobiliser les bons acteurs, ceux qui veulent faire avancer les choses ensemble

Exemples :

- initiative MUA, menée entre la Martinique et la Guadeloupe avec l'UMEP, le Cluster maritime Guadeloupe, le Cluster maritime Martinique et les Douanes,
- conseil de coordination des GPM : les DM et le CMUBA doivent le saisir pour connaître sa feuille de route.
- bateau-école du GAT Caraïbe...

## **2/ Coopération internationale**

Le bassin Antilles doit profiter de ses atouts dans la coopération régionale, et ainsi mieux se situer dans un marché mondial et régional.

Enjeu de positionnement : qu'est-ce qu'on veut faire ?

Préalable obligatoire : bien comprendre toute la chaîne logistique

## **3/ Enjeu fort de communication**

Il s'agit de valoriser nos points forts et de « vendre » nos offres à l'extérieur avec toute la communauté portuaire (yc Douanes)

Cela permettra ainsi d'éviter le « French bashing » : une politique de bassin pourrait aider à promouvoir les Antilles françaises sur le territoire américain.

Par exemple, au sein de la Caribbean Shipping Association, on est (était) souvent considérés à part : on n'existait pas dans les études. Les choses changent peu à peu.

## **4/ Valorisation de notre exemplarité**

Il s'agit non seulement d'être exemplaire mais également de le valoriser (en termes de sécurité par exemple).

## **5/ Développer l'intelligence économique : partage de données**

Cette intelligence économique passe avant tout par la nécessité de connaître parfaitement le marché et l'environnement mondial. Les entreprises doivent être dotées d'outils – et de données – leur permettant d'évoluer dans un environnement concurrentiel.

La collecte d'informations et leur partage permet d'avoir une vision précise de ce qui est fait et de ce qui peut être fait.

## **6/ Nécessité de « savoir où on va »**

Ces réflexions nécessitent d'avoir une stratégie globale pour déterminer des objectifs de long terme mais également qui pilote et qui assure l'égide des travaux.



## **7/ Fluidité dans toute la chaîne logistique**

### **8/ Développement public/privé ?**

Une meilleure association public/privé pourrait permettre d'avoir davantage de résultats concrets.

\*\*\*

En conclusion, Mme Montantin laisse la parole à M. Louis Boutrin, qui évoque sa participation au Conseil national de la mer et des littoraux en tant que représentant du bassin Antilles. Il a appuyé auprès du ministre la nécessité d'une harmonisation en termes de droit de la mer.

Il rappelle enfin que le décret du 2 février 2018 a précisé les compétences des régions d'outre-mer en matière maritime. Il est nécessaire que le CMUBA se saisisse de ce paysage institutionnel

Mme Montantin souligne enfin qu'il ne faut pas perdre de vue le fait que l'impact de tous ces sujets est réel et très concret sur tous les habitants de notre bassin. Elle remercie l'ensemble des participants à cette table ronde très riche et lève la séance.