

Préface

2020 restera comme une année singulière avec une crise pandémique qui révèle à la fois les limites d'une mondialisation des échanges tout en révélant des pratiques innovantes et favorisant la résilience, qui pourraient façonner une trajectoire plus vertueuse et durable. L'arrêt quasi planétaire des mobilités humaines a contrasté avec l'intensité des trafics logistiques qui ont garanti des approvisionnements maritimes et aériens devenus vitaux pour la plupart des territoires insulaires et ultra-marins.

Ce septième tome de la Collection *Les Océanides* de la *Fondation SEFACIL* met en perspective combien les espaces portuaires latino-caribéens ont consolidé leur rôle fondamental dans le développement socio-économique des Amériques. Les expertises soulignent l'impérieuse nécessité de projeter des coopérations régionales cohérentes au service des populations et des territoires, sans jamais nuire à l'environnement. Les océans, et l'espace maritime caraïbe en particulier, sont les révélateurs de changements climatiques qui menacent à court terme les écosystèmes ultra-marins les plus fragiles. En la matière, de nombreuses contributions illustrent la pluralité des retours d'expériences et la qualité des savoirs et savoir-faire latino-caribéens.

La Guadeloupe, mise en avant dans cet ouvrage, ainsi que tous les territoires ultra-marins français, constituent les laboratoires vivants d'une nouvelle appréhension du vivre ensemble au sein d'espaces maritimes valorisés et protégés. Les pouvoirs publics français accompagnent ces transformations écologiques et sociétales par d'ambitieux politiques maritimes et ultra-marines. Le soutien aux programmes de recherche et de coopération concourt à élaborer les projections et anticipations qui esquisseront les mondes latino-caribéens de demain.

Puisse cette importante contribution collective accompagner une prise de conscience des atouts de nos espaces maritimes.

M. Sébastien LECORNU

Ministre des Outre-Mer
République française

Mme Annick GIRARDIN

Ministre de la mer
République française

Chapitre Introductif

Yann Alix

Délégué Général

Fondation Sefacil

Le Havre - Nantes - Paris - France

Biographie

Depuis 2011, **Yann Alix** occupe le poste de Délégué Général de la Fondation SEFACIL, laboratoire d'idées prospectives sur les stratégies maritime, portuaire et logistique. Il a fondé et dirige la collection Les Océanides et co-dirige la collection Afrique Atlantique.

Titulaire d'un PhD de Concordia University (1999) et d'un doctorat en géographie des transports de l'Université de Caen en France, Yann Alix fut consultant chez Innovation Maritime à Rimouski au Canada (2000-2004) avant de prendre un poste d'enseignant-chercheur à l'Ecole de Management de Normandie au Havre où il devient en 2007 le Directeur de l'IPER (Institut Portuaire d'Enseignement et de Recherche). De 2011 à 2019, Dr. Yann Alix travaille chez SOGET au développement international du Cargo Community System avant de rejoindre depuis Avril 2019 le cabinet Abington Advisory en qualité de Senior Manager.

Les Océanides... en Amériques !

Pour son septième tome, la collection *Les Océanides* a engagé un ouvrage pluriel un peu fou puisque ce sont les Amériques, du Canada au Chili en passant par la Caraïbe qui en sont les théâtres d'investigation. Tout part d'une ambition collective guadeloupéenne avec nos partenaires CEIBA, le Grand Port Maritime de Guadeloupe (GPMG) et l'UMEP de Guadeloupe.

Nous sommes en 2019 et la fondation SEFACIL travaille de concert avec le GPMG sur des réflexions qui combinent économie circulaire, écologie industrielle et écosystème communautaire. L'autorité portuaire se veut chef d'orchestre d'une vision insulaire et régionale planifiée. Le but est bien d'accompagner et d'accélérer une transition énergétique qui combine pragmatisme logistique et économique et réalisme écologique et sociétal. Les travaux conduits par la fondation SEFACIL dans le cadre de la COP 21 servent de point d'ancrage théorique et pratique aux réflexions archipélagiques guadeloupéennes. La production d'un ouvrage sur la création de nouvelles valeurs ajoutées économiques et écologiques insulaires caribéennes se mue en une compilation originale qui dépasse les Antilles. L'idée initiale demeure régionale, pour ne pas dire régionaliste avec l'objectif de diffuser et partager les initiatives et innovations du territoire guadeloupéen auprès de toutes les communautés portuaires, maritimes et logistiques du bassin caribéen.

L'insularité géographique, l'exiguïté démographique, les diversités culturelles ou encore les disparités politiques ne doivent plus être synonymes de barrières et surtout de surcoûts économiques et financiers pour les communautés du bassin caribéen. Au contraire, l'ambition de l'initiative de SEFACIL avec la Guadeloupe consiste à promouvoir la singularité de territoires complémentaires, formidables terrains d'expérimentation d'une économie d'avenir nécessairement verte et bleue à la fois.

Michèle Montantin accepte d'assurer la co-direction de l'ouvrage, portant avec son nom la caution d'une expérience et d'une réputation qui dépassent l'écosystème portuaire guadeloupéen et caribéen. Et puis les échanges d'idées fusent, constatant évidemment que le carrefour international caribéen présente des problématiques qui incluent nécessairement le nord et le sud-américains. De Montréal à Montevideo, de Panama City à Kingston, de Miami à Buenos-Aires, l'ouvrage devient « panaméricaniste et caribéen à la fois ».

José M. Pagés Sánchez devient le troisième co-directeur d'une initiative qui valide une autre opportunité : celle de publier un recueil de textes qui conjugue l'usage des langues française, anglaise et espagnole, garantissant aux contributeurs d'exprimer leurs témoignages dans leur langue maternelle. Cette originalité avait déjà été tentée avec l'Association Internationale Ville et Port (AIVP) pour le volume III de la collection *Les Océanides*, portant sur la gouvernance des relations ville-port.

Un Tome VII en pleine crise pandémique planétaire

Les fondements structurels de la fondation ; à savoir diffuser la culture d'une recherche appliquée en langue française et garantir une diffusion mondiale des productions par la gratuité des supports papier et électronique prennent une autre dimension avec ce tome VII. En accueillant près de 70 contributeurs de plus de 10 pays américains et caribéens, c'est une immense zone géographique qui s'offre à la Fondation et son réseau toujours plus global. La richesse des points de vue et la confrontation des retours d'expérience nourrissent des échanges pluridisciplinaires dans l'objectif de participer à des réflexions d'avenir sur les futurs possibles des territoires maritimes, portuaires et logistiques des Amériques.

Ce tome VII constitue un ancrage en vue de co-construire avec nos partenaires guadeloupéens des initiatives de recherche qui approfondiront les présentes contributions dans le cadre de projets qui permettront d'attirer et de fidéliser d'autres contributeurs et observateurs caribéens et américains. La construction intellectuelle de l'ouvrage s'est façonnée dans un environnement mondial bouleversé par une crise pandémique majeure qui n'a épargné aucun territoire latino-caribéen. Les confinements successifs que chacune et chacun ont dû éprouver ont généré une méthode de travail encore jamais expérimentée.

Il convient de rappeler que la Collection *Les Océanides* dispose de son propre *modus operandi* éditorial avec une invitation à produire adressée aux auteurs académiques et aux professionnels praticiens. Une description courte du périmètre, des méthodes et objectifs est validée avec le contributeur pour garantir une cohérence d'ensemble et une complémentarité entre les analyses et les points de vue. Ce mode de travail en co-production dynamique garantit la cohérence scientifique et pédagogique de l'exercice des *Océanides*. Pour ce tome VII, les contributeurs eurent nettement plus de liberté éditoriale, assumant l'audace de leurs propos et la pertinence de leurs analyses. Les allers-retours entre les contributeurs et les co-éditeurs furent limités aux points virtuels réguliers que la technologie nous permettait d'organiser.

Il résulte de cette adaptation éditoriale le fait que les contributions ne s'articulent pas nécessairement sur l'effet miroir que promet et revendique la collection *Les Océanides*. En conséquence de quoi, aux chapitres scientifique/académique/théorique ne répondent pas nécessairement des capsules restituant des pratiques/opérations/retours d'expériences de la part des professionnels. Des recoupements existent bien évidemment, en particulier sur les dimensions digitales, environnementales et sociétales, mais sans avoir été orchestrés comme à l'accoutumée dans le cheminement éditorial de la collection.

De par sa pluralité disciplinaire et son ambition collective, ce septième volume constitue en quelque sorte un condensé de ce que nous avons pu constater

dans les précédents volumes de la collection *Les Océanides*. Le précédent tome par exemple traitait d'un territoire maritime et portuaire semi-fermé, la Baltique, qui présente de nombreuses caractéristiques géographiques et logistiques comparables à l'espace caribéen. Les connectivités maritimes et portuaires s'avèrent essentielles pour relier les territoires, qu'ils soient insulaires, périphériques, éloignés ou les trois à la fois. La Caraïbe, sûrement encore plus que la Baltique, conjugue les échelles spatiales pour constituer un immense carrefour maritime. D'un côté, une kyrielle de services locaux/régionaux s'interconnecte avec des unités flottantes de taille modeste pour s'adapter aux conditions nautiques et commerciales de marchés restreints mais fortement tributaires de la continuité des liaisons par bateaux. De l'autre, des porte-conteneurs post-panamax et des navires de croisières géants constituent les mailles d'une toile continentale et mondialisée de services en s'interconnectant sur des hubs portuaires intercontinentaux. Ces interpénétrations d'échelle spatiales mais aussi fonctionnelles et opérationnelles ont fait l'objet de nombreuses analyses prospectives et stratégiques dans le Tome V mais aussi dès le Tome I pourtant édité en 2012. Certaines analyses et projections contenues dans les volumes précédents résonnent en écho de plusieurs chapitres et capsules du présent ouvrage, notamment sur les enjeux environnementaux et écologiques que les autorités portuaires doivent impérativement inclure dans leurs planifications à court, moyen et long termes.

Les contributions des Tomes III et IV pourraient quasiment toutes s'intégrer dans les trois parties du tome VII. D'ailleurs, les enjeux d'une intégration performative et durable des relations entre la ville et le port (Tome III) continuent d'animer les travaux de réflexions de la communauté de recherche latino-caribéenne. De même, les possibilités d'une économie circulaire toujours plus mature (Tome IV) pourraient se déployer dans une logique régionale intégrative, interconnectant les espaces insulaires caribéens entre eux mais aussi avec les territoires côtiers des Etats riverains d'Amérique du Nord, du Centre et du Sud. Les potentiels de collecte, de transformation et de valorisation des déchets constituent des opportunités écologiques, économiques et logistiques pour de nombreuses communautés d'affaires latino-caribéennes.

Enfin, et à titre purement indicatif, il est intéressant de rappeler que les six premiers tomes de la collection *Les Océanides* ont mobilisé plus de 220 contributeurs des 5 continents pour un total de production en libre accès de plus de 2 200 pages.

- 2012 - **Les corridors de transport** (avec la collaboration scientifique de Gustaaf de Monie) ;
- 2013 - **Logistique et transport des vracs** (sous la co-direction de Romuald Lacoste) ;
- 2014 - **Port-City Governance** (sous la co-direction de Bruno Delsalle et de Claude Comtois) ;

- 2015 - **Economie circulaire et écosystèmes portuaires** (sous la co-direction de Nicolas Mat et Juliette Cerceau) ;
- 2018 - **Prospective maritime et stratégies portuaires** (sous la direction de Yann Alix) ;
- 2019 - **Baltic-Arctic - Strategic Perspective** (sous la co-direction de Arnaud Serry et Viktoras Senčila).

Figure 1 : Les six volumes de la collection Les Océanides



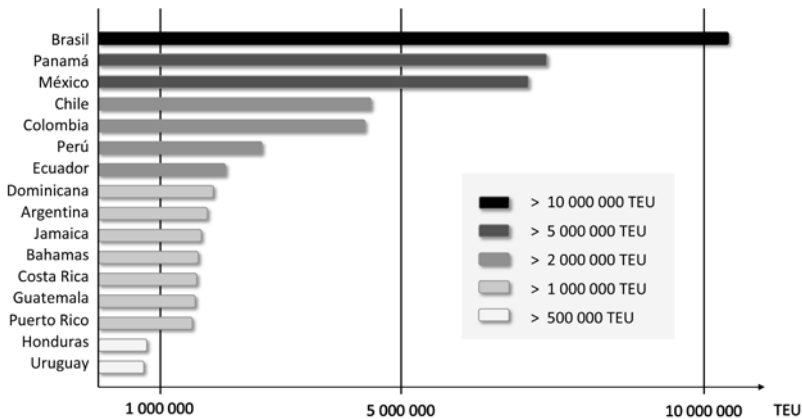
Source : Fondation SEFACIL 2020

DINÁMICAS PORTUARIAS EN EL CARIBE Y AMÉRICA LATINA - PORTS IN TRANSITION TO FACE GLOBAL CHALLENGES constitue le premier ouvrage de la collection à dimension « continentaliste », et les 68 contributeurs auraient pu être encore plus nombreux pour adresser l'ensemble des similarités, des disparités et des singularités qui se retrouvent dans les centaines de communautés maritimes et portuaires latino-caribéennes. Des systèmes insulaires caribéens aux géants portuaires brésilien, mexicain et panaméen, les dynamiques portuaires

ne relèvent pas nécessairement des mêmes stratégies, des mêmes perspectives et des mêmes réalités socio-économiques. Les deux figures ci-après travaillées à partir de la base de données statistiques de la CEPAL (*Comisión Económica para América Latine y el Caribe - Naciones-Unidas*) présentent les volumétries conteneurisées pour chaque pays en 2019. Les 10 millions brésiliens et plus de 7 millions cumulés par les ports panaméens et mexicains ne peuvent s’appréhender avec la même focale que les moins de 100 000 conteneurs qui concernent la plupart des territoires insulaires caribéens.

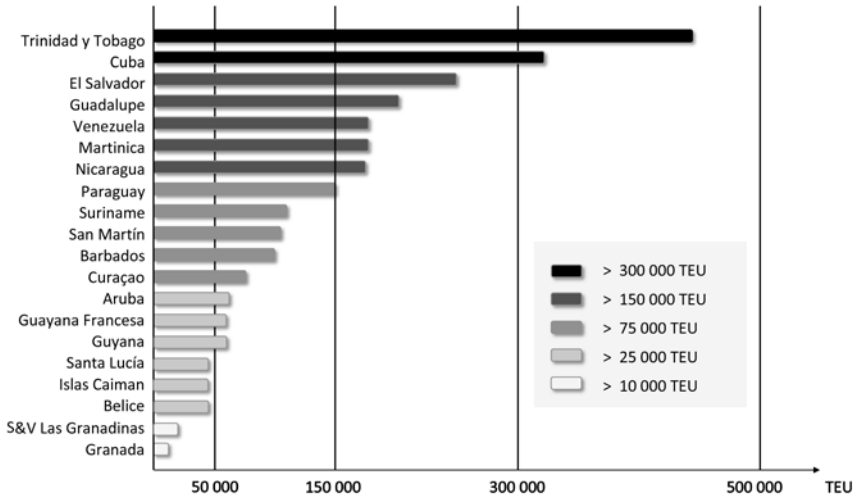
Dans la même logique, les millions de croisiéristes qui sillonnent les territoires maritimes latino-caribéens n’activent pas nécessairement les mêmes typologies de services ni les mêmes magnitudes socio-économiques que l’on se trouve à Miami, plus grand port spécialisé du monde en la matière ou en escale sur des infrastructures dédiées sur des cayos quasiment inhabités mais présentant des atouts naturels exceptionnels. Plus d’un tiers de l’activité de croisière mondiale se déployait en 2019 dans le seul bassin caribéen, année record qui a vu le seuil des 30 millions de croisiéristes dépassé pour la première fois. Cela laisse imaginer l’onde de choc que la crise pandémique a généré sur quasiment tous les systèmes insulaires caribéens après 9 mois d’inactivité totale en 2020 ; sans évoquer au moment d’écrire ces lignes les incertitudes encore totales pour la saison 2021.

Gráfica 1 : Movimiento de contenedores en los países de América Latina y el Caribe en 2019 (más que 500 000 TEU)



Fuente : Comisión Económica para América Latine y el Caribe - Naciones-Unidas, 2020.

Gráfica 2 : Movimiento de contenedores en los países de América Latina y el Caribe en 2019 (menos que 500 000 TEU)



Fuente : Comisión Económica para América Latine y el Caribe – Naciones-Unidas, 2020. Autoridades portuarias de Guadalupe y de Martinica.

Autre illustration parmi tant d'autres possibles, les impacts du dérèglement climatique ne polarisent pas les mêmes attentions ni les mêmes investissements que l'on soit une île localisée dans le « couloir des tempêtes » caribéen ou des ports commerciaux comme Guayaquil ou Limón-Moin. Néanmoins, rare sont les communautés portuaires qui ne constatent pas des effets directs ou insidieux d'une perturbation climatique généralisée, à l'instar du Panama avec la problématique de la gestion des réserves en eau sur les écluses, dans les systèmes insulaires antillais victimes de la prolifération récurrente des algues ou sur les interfaces portuaires fluvio-maritimes de l'Amazonie brésilienne qui subissent des variations de niveau d'eau encore jamais rencontrées.

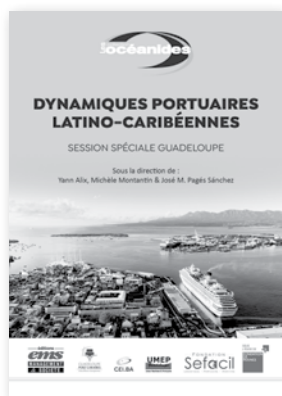
Face à une somme de problématiques quasi sans limite, cet ouvrage collectif a la prétention d'apporter quelques éclairages qui peuvent servir de références pour que le partage des connaissances et des savoir-faire nourrisse les initiatives au sein des communautés portuaires latino-caribéennes. Un professeur du réseau de la fondation SEFACIL aime à parler de « fécondation croisée » quand il s'agit de partager des savoirs et des pratiques. C'est l'objectif des quelque 750 pages qui suivent !

Structure de l'ouvrage

DINÁMICAS PORTUARIAS EN EL CARIBE Y AMÉRICA LATINA - PORTS IN TRANSITION TO FACE GLOBAL CHALLENGES mobilise 68 auteurs académiques et professionnels de 12 nationalités pour un total de 36 contributions. L'ouvrage est construit en 3 parties et une section spéciale dédiée aux dimensions logistiques, portuaires et maritimes guadeloupéennes. La partie 1 s'intitule *Transformations digitales, sociétales et environnementales* et comprend 3 chapitres et 8 capsules professionnelles impliquant 21 auteurs. La partie 2 s'intéresse aux *Compétitions économiques et logistiques* avec la production de 6 chapitres et de 3 capsules professionnelles alors que la partie 3 complète les analyses pluridisciplinaires avec 4 chapitres et 4 capsules professionnelles portant sur les *projections stratégiques et les perspectives*.

Il a été choisi de produire une quatrième partie spéciale qui regroupe 7 contributions spéciales produites par des acteurs remarquables de l'écosystème portuaire, logistique et maritime guadeloupéen. Cette partie spéciale, présentée intégralement en anglais, fait l'objet d'un tiré-à-part en langue française qui s'inscrit en complément du présent ouvrage.

Figure 2 : Dynamique portuaire latino-caribéenne Tiré-à-part spécial Guadeloupe



Plusieurs personnalités exceptionnelles ont apporté leur contribution, à commencer par Monsieur Sébastien Lecornu, *Ministre des Outre-Mer* de la République Française et Madame Annick Girardin, *Ministre de la Mer* de la République Française, qui ont accepté de préfacier l'ouvrage en co-signant une tribune qui interpelle sur l'urgence d'une gestion raisonnée et ambitieuse des espaces maritimes et des territoires ultramarins.

Monsieur Juan Carlos Croston, Président de la *Caribbean Shipping Association* (CSA) nous fait l'honneur de signer l'éditorial de l'ouvrage avec un message qui

invite à renforcer les collaborations et les partenariats dans une cohérence de développement durable à l'échelle de toute l'Amérique latine et de la Caraïbe.

Monsieur Jorge Duran, Secrétaire Général de la *Commission Interaméricaine des Ports* (CIP) de l'*Organisation des Etats Américains* (OEA), propose dans une contribution exceptionnelle ses réflexions sur la transformation digitale et les bienfaits que peut générer la révolution numérique dans la gestion des communautés portuaires latino-caribéennes.

Et pour compléter l'ouvrage, Monsieur Jean-Pierre Chalus, Président du Directoire du *Grand Port Maritime de la Guadeloupe* et Président de l'*Union des Ports de France*, signe la quatrième de couverture.

PARTIE 1 - Transformations digitales, sociétales et environnementales

PART 1 - Digital, social and environmental transformations

PARTE 1 - Transformaciones digitales, sociales y ambientales



Luis M. Ascensio, Sergio Gorgone et **Rosa G. González-Ramírez**

ouvrent cette première partie avec une analyse des cadres institutionnels qui concourent à garantir la transformation digitale des autori-

tés portuaires sud-américaines. Les trois auteurs rappellent les réformes majeures qui ont modernisé le fonctionnement des autorités portuaires sud-américaines dans les années 1990 et 2000. Décentralisation et promotion des intérêts privés ont accompagné les autorités portuaires sud-américaines dans la révolution technologique avec la standardisation des protocoles d'échange des données informatisées. Les trois spécialistes reprennent le cas du Port de Buenos-Aires et démontrent comment la collaboration avec l'autorité portuaire de Barcelone a conduit à produire une vision stratégique à long terme où la digitalisation engage toute la communauté de Buenos-Aires dans un *Smart Port* de dernière génération.



En prenant le cas remarquable des ports de la Jamaïque, **Dwain Powell** explique les fondements qui ont permis d'implanter une solution digitale qui facilite le commerce et fluidifie la gestion des marchandises. Fruit d'une collaboration de plusieurs entités publiques, l'auteur revient sur les phases qui ont permis l'implantation réussie d'un *Port Community System* (PCS), prenant en

compte notamment l'importance du transbordement à Kingston ou encore les impératifs du e-payment. Dwain Powell expose les dividendes du PCS pour les communautés jamaïcaines et caribéennes sans négliger les enjeux encore à relever pour imposer l'initiative du *Jamaica PCS* comme une référence régionale.



Yannick Goujon et **Jean-Edouard Nicolet**

offrent avec leur capsule professionnelle une vision holistique et systémique qui permet de comprendre l'apport des principales fonctionnalités d'un *Port Community System*. Véritable boîte à outils fonctionnelle et opérationnelle, un PCS accompagne les autorités portuaires latino-caribéennes les plus innovantes dans leur accélération digitale. Les deux auteurs mettent en perspective l'impérieuse nécessité de la collaboration où les autorités publiques jouent un rôle essentiel pour garantir le déploiement de solutions communautaires et inclusives. Ils concluent sur les perspectives d'innovation et d'évolution du PCS dans le contexte latino-caribéen et mondial.



Dans la continuité des trois précédentes contributions sur les défis de la digitalisation portuaire, **Hervé Cornède** revient sur l'expérience internationale du déploiement de solutions numériques communautaires. L'importance des situations et des contextes permet de démontrer que l'innovation digitale se réalise aussi sur mesure avec l'implication des parties prenantes locales comme dans le cas de la Jamaïque, faisant ainsi écho aux propos de *Dwain Powell* sur la dimension fondamentale du changement des pratiques et des mentalités dans le succès d'une transformation digitale. L'auteur évoque l'importance de la R&D avec les perspectives offertes par la Blockchain, l'Internet des Objets (IoT), l'Intelligence Artificielle (IA) et ses applicabilités en matière d'environnement, de cybersécurité et d'interopérabilité.



Ramiro Lopez Saubidet continue sur les aspects digitaux en les incluant comme un des nombreux moyens de générer de meilleures relations, plus intégratives et inclusives, entre l'espace portuaire et l'espace métropolitain. En prenant le cas complexe de Buenos-Aires, l'auteur argentin met en perspective les réalisations qui permettent de projeter une inclusion sociale réussie. Les nouvelles planifications urbanistiques ainsi que le renouvellement des concessions d'exploitation se conjuguent dans des programmes d'intégration sociétale qui cherchent à établir une synthèse entre les développements métropolitains d'une part et la croissance des activités portuaires de Buenos-Aires d'autre part.



Mona Swoboda met l'accent sur une transformation sociétale essentielle dans le fonctionnement actuel et futur des communautés portuaires latino-caribéennes : l'égalité des genres et l'inclusion de la diversité au sein des organisations portuaires. L'auteure souligne combien l'efficacité portuaire peut être portée par une meilleure représentation des potentiels et des compétences des femmes. Mona Swoboda illustre son analyse par des initiatives internationales et des programmes qui doivent se systématiser pour accompagner l'accélération de

la féminisation portuaire dans l'univers latino-caribéen. Il en va de la modernisation portuaire contemporaine et future.



Mónica Vergara, Yulien Herrera et Mario Armas, tous les trois universitaires équatoriens, proposent une analyse historique des relations entre la ville et le port d'Esmeraldas. A travers un important de travail sur

la littérature, les trois experts expliquent que les conditions naturelles et stratégiques de la ville portuaire d'Esmeraldas n'ont pas suffi pour désenclaver toute la région nord de l'Equateur. Au contraire, le centralisme politique couplé à un manque d'intégration de la ville-port au système productif national ont conduit le territoire d'Esmeraldas vers un véritable déclin économique et stratégique. Cette étude de cas se poursuit avec l'analyse des conditions gagnantes du développement portuaire et encourage sur les bienfaits d'une meilleure gestion des relations entre la ville et le port d'Esmeraldas.



Guillaume Pfund et Yann Alix abordent la question centrale de la transformation environnementale en prenant le bassin Caraïbe comme terrain d'investigation. Les deux auteurs cherchent à évaluer les potentiels d'une logistique efficiente basée sur l'échange et la circulation des déchets

dans une logique d'économie circulaire régionale. Après avoir rappelé quelques fondamentaux de l'économie circulaire et de l'écologie industrielle, Guillaume Pfund et Yann Alix insistent sur le rôle déterminant des ports dans la mise en place d'une circularité économique durable d'envergure caribéenne. Des volumétries ont été simulées selon plusieurs échelles géographiques pour conclure que la faisabilité d'une telle démarche d'économie circulaire relève de politiques publiques incitatives, volontaristes et visionnaires.



Le directeur du Grand Port Maritime de la Martinique (GPM) nous fait l'honneur d'une contribution sur les conséquences de la montée prévisible du niveau des masses océaniques et ses conséquences portuaires dans l'espace caribéen. L'anticipation et la prépa-

ration des initiatives se heurtent, selon **Jean-Rémy Villageois, Emile Tanic, Bruno Mencé**, aux réalités politiques de l'éparpillement géographique mais aussi, et cela est rarement évoqué de la sorte, à un « empilement des responsabilités ». Le constat conduit à des préconisations où la coopération régionale constitue une opportunité pour travailler de concert des réponses opérationnelles et collaboratives face aux effets de la montée des eaux. Les écosystèmes portuaires se projettent comme des organes qui doivent conjuguer les coopérations dans un envi-

ronnement concurrentiel. Les acteurs et les actions s'appréhendent pour les trois auteurs en prenant une hauteur de vue indispensable au regard d'une problématique qui dépasse bien évidemment l'espace maritime caribéen.



Ces dernières décennies, l'espace caribéen semble subir les effets de profondes transformations climatiques générant des désastres naturels et humains aussi récurrents que dévastateurs.

Alain Grall et **Yann Alix** abordent la problématique de l'anticipation logistique et évoquent des pistes managériales, politiques et stratégiques nécessaires pour considérer une organisation d'urgence à l'échelle des territoires insulaires caribéens. Les deux auteurs reconsidèrent le fonctionnement d'une chaîne d'approvisionnement logistique en tenant compte des impondérables géographiques mais aussi de l'héritage de l'histoire politique caribéenne. Un schéma d'organisation globale de réponse régionale est discuté pour aboutir à une discussion sur la gouvernance d'une force régionale d'urgence logistique.



Cette première partie se conclut avec la présentation d'une initiative qui vise à transformer le transport maritime commercial transocéanique au départ de l'espace marchand caribéen. En replaçant le cargo-voilier au cœur d'une appréciation sociétale et environnementale du transport maritime,

Guillaume Le Grand et **Diana Mesa** sont des pionniers qui valorisent les produits et leur qualité supérieure dans la somme de l'équation totale, depuis le producteur premier au consommateur final. De la genèse du projet aux premiers résultats tangibles, les deux entrepreneurs sociétaux mettent en avant tout le potentiel qualitatif de leur démarche pour les Antilles et la Caraïbe. Le futur cargo-voilier pourra alors incarner ce que les deux auteurs aiment qualifier de « commerce de la raison ».

PARTIE 2 - Compétitions économiques et logistiques

PART 2 - Economic and logistic competition

PARTE 2 - Competencia económica y logística



Ana María Vallina-Hernández, **Rosa G. González-Ramírez** et **Ariel Gutiérrez Ortiz** engagent la deuxième partie de l'ouvrage par une passionnante analyse de type économétrique afin de

considérer les bénéfices possibles que la coopération inter-portuaire pourrait générer entre deux terminaux concurrents localisés dans les ports chiliens de

Valparaiso et de San Antonio. Les trois universitaires ont recours à la méthode scientifique de la théorie des jeux pour établir un modèle d'évaluation de la coopération entre deux terminaux à conteneurs. Il ressort que les deux autorités pourraient tirer des profits d'une approche collaborative en lieu et place de la situation actuelle où prévaut une concurrence inter-portuaire qui cherche à attirer et fidéliser les armements de lignes régulières qui disposent de leur propre stratégie en matière de sélectivité portuaire.



La plupart des Etats insulaires caribéens peut être considéré comme des « *Small Island Developing States* » (SIDS) avec des ports qui jouent des rôles économiques et financiers cruciaux.

Franc J. Pigna explore comment rendre plus soutenable financièrement les autorités portuaires caribéennes à travers une politique tarifaire novatrice, particulièrement appliquée aux réalités caribéennes. L'auteur décline les composantes d'une stratégie financière englobante qui permet de répondre aux défis protéiformes que doivent relever les autorités portuaires caribéennes. Une simulation à partir d'une étude de cas confidentielle ouvre des perspectives sur la gestion stratégique et prospective des revenus gérés et générés par les ports.



Patrick Bret propose une lecture intelligente de la complexité logistique antillaise en expliquant le rôle central exercé par HAROPA, véritable corridor et prolongement logistique ultramarin. A partir des principales raisons qui justifient pourquoi HAROPA demeure une base arrière indispensable de l'économie antillaise francophone, l'auteur n'hésite pas à questionner le fonctionnement

logistique en place au regard des défis sanitaires soulevés par la crise pandémique mais aussi en tenant compte des effets du dérèglement climatique et du manque d'intégration économique et logistique régionale caribéen.



La problématique des compétitions économiques et logistiques implique nécessairement l'efficacité des connectivités et la capacité des réseaux de transport à mailler des territoires de petites dimensions, de surcroît quand ils sont géographiquement dispersés sur le vaste bassin caribéen. **Colette Ranély Vergé-**

Dépré questionne les organisations maritimes et aériennes et leurs dynamiques pour servir les populations et les territoires productifs caribéens. L'auteure démontre tous les paradoxes d'un secteur des transports qui tantôt désenclave, tantôt cloisonne au gré des stratégies des opérateurs et de politiques publiques fragmentées. Polarisation et déséquilibre se conjuguent dans des réseaux hiérarchisés qui aiguisent une compétition régionale aux dividendes parfois peu évidents, en tout cas pour les populations caribéennes.



Les effets du dimensionnement des nouveaux jeux d'écluses du Canal de Panama ont fait l'objet de nombreuses études pour évaluer les effets réels directs et indirects sur les dynamiques portuaires caribéennes et latino-américaines. **Jean-Paul Rodrigue** apporte une réponse claire en prenant le cas du port de Carthagène en Colombie avec un focus sur les activités de transbordement. L'effet disruptif de l'arrivée des navires post-panamax est appréhendé par l'auteur, étayant les conséquences opérationnelles sur les terminaux de Carthagène. De la réduction de la fréquence des touchés, à la perte de productivité ou encore les ajustements sur la gestion des opérations sur le terminal, le professeur Rodrigue fournit une démonstration qui interroge sur les véritables dividendes des opérations portuaires de transbordement conteneurisé.



Ricardo J. Sánchez et **Gabriel Pérez-Salas** reviennent sur près de 40 années d'expériences en matière de contractualisation opérationnelle portuaire latino-américaine. Les deux experts démontrent combien l'ouverture aux intérêts privés a pu être bénéfique tout en insistant sur les effets et conséquences de concessions qui n'ont pas su protéger les concédants publics dans des contrats jugés par les auteurs comme « incomplets ». Le manque de souplesse dans les contractualisations à long terme questionne l'adaptabilité des engagements face aux évolutions du marché et les déséquilibres qui peuvent survenir avec les intégrations logistiques verticales. A l'échelle latino-américaine, ce sont la prise en compte et le calcul des dividendes que les systèmes portuaires génèrent sur les fonctionnements socio-économiques régionaux qui doivent structurer les contours de la prochaine génération de partenariats publics-privés.



Dans un monde marchand où dominent les flux est-ouest reliant la triade, **Jean-François Pelletier** et **Eric Seguin** procèdent à une analyse statistique du commerce qui relie le Canada avec les espaces économiques caribéens et latino-américains. Relativement stable sur la dernière décennie, l'analyse statistique des deux auteurs canadiens permet cependant de distinguer l'importance des échanges, probablement terrestres avec le Mexique mais aussi de valider l'influence positive des traités de facilitation du commerce avec des pays comme le Pérou ou le Chili. Le travail proposé permet de comprendre la dynamique qualitative des flux, à travers une matrice qui décompose les principales catégories de marchandises échangées avec le Canada.



Baruc De la Fuente Lozada, Carlos Martner Peyrelongue, Miguel Gastón Cedillo-Campo et Tania Acosta Márquez, praticiens et universitaires mexicains produisent ensemble une analyse originale sur le travail de traçabilité logistique qui exige une adhésion et une coordination communautaire qui va bien au-delà du seul usage collectif des outils digitaux. En prenant le cas de la communauté portuaire de Veracruz, les quatre auteurs procèdent à un important travail d'investigation à partir de questionnaires adressés à toutes les parties prenantes actives qui interviennent dans les maillons de la chaîne logistique, depuis le navire jusqu'aux transporteurs terrestres. L'investigation se conclut par l'analyse des corrélations rencontrées dans les opérations sur chaque maillon de la chaîne de transport dans le but d'optimiser le suivi et la coordination des déplacements « traçabilisés » des marchandises au port de Veracruz.



María Dolores Gracia s'intéresse dans sa contribution à l'amélioration des stratégies logistiques avec l'usage d'un nouveau canevas méthodologique qui détaille toutes les étapes nécessaires à la construction de recommandations pratiques et opérationnelles. Le port d'Altmira au Mexique constitue le cas d'étude avec l'application des 7 étapes identifiées par l'auteure dans sa méthodologie. Le travail permet d'établir un diagnostic opérationnel sur les capacités logistiques actuellement déployées au port d'Altmira et surtout de projeter le potentiel de croissance que les administrateurs portuaires peuvent prendre en compte dans leurs stratégies de développement. Cet outil d'aide la décision et à la planification permet de dégager des scénarios prospectifs utiles pour anticiper les besoins d'investissements et les ajustements opérationnels possibles.

PARTIE 3 - Projections stratégiques et perspectives

PART 3 - Strategic perspectives and projections

PARTE 3 - Proyecciones y perspectivas estratégicas



Sabah Zrari Djellid entame cette troisième partie avec une réflexion opérationnelle et prospective sur les modalités de la gestion des relations ville-port et l'évolution du cadre institutionnel et politique chilien. Une meilleure « gouvernabilité » des interfaces ville-port passe, selon l'auteure, par l'activation des conseils de coordination, instances prévues par la loi chilienne. Cela relève

aussi d'une vision intégrée où la planification et la gestion des relations ville-port se projettent dans une approche prospective. L'experte universitaire qui est aussi consultante dissèque le cas chilien en concluant par une discussion sur ce que pourrait produire une gouvernabilité efficiente dans les villes portuaires de Valparaiso et San Antonio à l'horizon 2040.



Dans la continuité des réflexions chiliennes, **José M. Pagés Sánchez** et **Olivier Lemaire** exposent les fondements de l'Agenda AIVP 2030, véritable boîte à outils qui vise à accompagner les écosystèmes portuaires pour mieux appréhender les enjeux sociétaux et environnementaux dans une temporalité qui mêle l'urgence d'aujourd'hui avec l'anticipation de demain. Le développement durable des villes portuaires ne se pense pas contre l'économie ou en faveur de l'écologie. Les deux spécialistes inscrivent une vision programmatique en 10 points, tout en cohérence avec les objectifs des Nations-Unies pour un développement durable et pérenne. Les villes portuaires constituent selon les deux auteurs de véritables laboratoires où la qualité de vie des habitants, la gouvernance des institutions, la transition énergétique ou encore le capital culturel des relations ville-ports composent un ensemble systémique d'avenir.



Yann Alix s'intéresse à l'un des secteurs maritimes les plus impactés par la crise pandémique qui s'est diffusée sur quasiment toutes les mers du monde entre mars et l'été 2020. Après 4 décennies de croissance, la croisière de masse subit un coup d'arrêt aussi brutal qu'incoercible avec notamment une communication grand public qui fait du bateau de croisière un véhicule de contamination et de diffusion. L'auteur, confiné, multiplie dès avril 2020 les contributions dans un exercice qui combine l'immédiateté de l'analyse et l'audace de projections prospectives. Créer un fond pour inventer des ports refuges « sanitarisés », augmenter la surveillance technologique collective au détriment de la sacro-sainte liberté individuelle du passager, repenser les protocoles managériaux de l'interface bateau-terminal constituent quelques idées exprimées au cœur de la crise. Les publier dans le présent recueil permettra peut-être de prendre un recul rétrospectif sur des faits et leurs effets.



Flavia Nico Vasconcelos, **Cassia Bommer Galvao** et **Léo Tadeu Robles** prennent comme terrain d'investigation l'immensité portuaire brésilienne et interrogent les récents ajustements de la politique nationale qui accompagne le développement du système portuaire. Les différentes vagues de réformes portuaires sont analysées mettant en perspective les bénéfices mais aussi les manquements face aux enjeux d'une planification

stratégique à long terme du réseau portuaire public national. Les trois auteurs insistent particulièrement sur les dimensions environnementales et sociétales dans la gestion des relations ville-port, ce qui n'est pas sans renvoyer aux travaux exposés précédemment par *Sabah Zrari Djellid* dans le contexte du Chili et les deux membres de l'AIVP. La durabilité du développement portuaire national brésilien est reprise par les experts brésiliens, notamment sous l'angle légal car les régulations en cours semblent insuffisantes en la matière.



Nous restons au Brésil avec l'apport d'un observateur aguerri du développement portuaire et logistique national. **Michel Donner** présente un panorama sélectif d'initiatives qui doivent accompagner le Brésil dans la concurrence portuaire régionale et internationale. Modernisation et extension des infrastructures terrestres (et fluviales) ont pour mission de mailler un immense territoire et améliorer les connectivités logistiques domestiques. Soutenir le cabotage maritime et investir dans les ports relèvent de politiques publiques qui doivent accompagner la croissance d'un port pour le moins unique comme Itajaí dans la province de Santa Catarina. L'expert conclut en mode prospectif en mettant en garde cependant sur quelques limites qui pourraient contraindre l'attractivité du Brésil vis-à-vis d'investisseurs spécialisés étrangers.



La planification logistique relève d'une discipline stratégique qui suppose de projeter les territoires dans une vision cohérente de développement au service de l'économie et des populations. **Marelia Martínez Rivas** a développé une méthodologie et des outils adaptés à la construction de plans logistiques nationaux qui servent la mobilité et l'efficacité du transport de marchandises latino-caribéen. Basé sur un dialogue permanent avec les autorités locales et les professionnels-practiciens, l'experte franco-vénézuélienne décrit les étapes essentielles qui conduisent à la co-production de documents stratégiques et visionnaires au service des décideurs publics et des investisseurs privés internationaux. Le retour d'expériences de l'auteur à partir de cas pratiques permet de prodiguer des conseils pour accompagner un secteur logistique latino-caribéen encore plus efficace et productif.



Les partenariats publics-privés et les termes contractuels de la concession portuaire demeurent au cœur de nombreuses réflexions qui intéressent sans exception tous les pays latino-américains incluant ceux qui n'ont pas de façade maritime. **Laurent Chereau** revient sur les conditions générales de l'évolution des relations partenariales dans le cas spécifique de la France pour extrapoler ses réflexions sur les ports de petites et moyennes tailles des espaces insulaires caribéens. Les retours d'expériences dans l'environnement réglementaire français peuvent inspirer des rapports gagnants pour toutes les parties prenantes selon l'expert en DSP et PPP. Les différents montages

juridiques sont ainsi détaillés, offrant un champs des possibles à explorer quand les concédants publics doivent engager une contractualisation avec des intérêts spécialisés privés, qu'ils soient nationaux et de petites tailles, ou internationaux et d'envergure globale.



Florian Manet conclut cette troisième partie en abordant le sujet sensible et d'actualité de la criminalité maritime sous toutes ses formes. La thalassocratie criminelle trouve un terrain géographique idéal dans les eaux caribéennes pour développer des opérations complexes, entre brigandage maritime et piraterie. Le spécialiste français rappelle que l'insécurité maritime s'inscrit dans la continuité de celle que l'on peut retrouver à terre avec des groupes d'individus qui structurent des activités illicites qui dépassent largement les territoires latino-caribéens. Une logistique maritimisée produit des circuits économiques et financiers très structurés qui profitent de réglementations nationales et internationales insuffisamment coordonnées. L'auteur insiste sur la dimension écologique de la thalassocratie criminelle avec ses conséquences environnementales dramatiques. La promotion d'un espace de développement sécurisé maritime à l'échelle de la Caraïbe s'avère particulièrement cohérente selon l'auteur.

PARTIE SPECIALE - Guadeloupe

FOCUS - Guadeloupe

PARTE ESPECIALE - Guadeloupe

Cette dernière partie est spéciale dans le sens où l'écosystème portuaire et maritime guadeloupéen s'est mobilisé pour proposer une lecture plurielle des enjeux et des perspectives qui naissent et vivent en Guadeloupe. Les analyses ne se cantonnent pas au fonctionnement de l'archipel et aux particularismes insulaires guadeloupéens. Elles se projettent dans des ensembles caribéens et latino-américains en considérant des problématiques écologiques, environnementales et sociétales qui n'obéissent pas aux limites des frontières.



Michèle Montantin, co-éditrice du présent ouvrage, entame cette session spéciale en explicitant les fondements qui ont consolidé au fil des années une véritable communauté portuaire et maritime guadeloupéenne. Les détours historiques permettent de saisir toute la symbolique qui accompagne un processus de construction identitaire et communautaire caribéen dans lequel s'inscrivent la Guadeloupe et son port. L'auteure s'attarde sur la structuration de l'écosystème portuaire guadeloupéen, notamment à travers l'implantation pionnière d'outils informatiques qui ont soudé une communauté d'affaires qui a été conduite au fil des années par des personnalités passionnées auxquelles Michèle Montantin rend hommage. Le chapitre se conclut sur les perspectives et

notamment celles liées à une plus grande intégration régionale dans un objectif de mutualisation caribéen et latino-américain.



Sita Narayanan et Jean-Pierre Chalus

abordent une question essentielle du développement pérenne et durable des écosystèmes portuaires et insulaires de l'espace caribéen : les effets du changement climatique. Les deux auteurs rappellent la diversité des installations portuaires disponibles sur l'archipel guadeloupéen, autant d'infrastructures essentielles qu'il convient d'entretenir tout en préservant l'environnement. Les stratégies d'anticipation sont explicitées pour comprendre la politique de préservation et de développement déployée sur tout le territoire par une autorité portuaire qui agit comme chef d'orchestre d'actions communautaires et solidaires au service de l'écologie et des populations guadeloupéennes.



En écho de la première contribution de *Michèle Montantin*, **Christophe Foucault** revient sur l'ambition pionnière de digitaliser une communauté maritime, portuaire et logistique guadeloupéenne dès 1993. La transformation numérique de l'environnement portuaire guadeloupéen se réalise progressivement par l'intégration d'outils technologiques parmi les plus avancés, of-

frant un avantage technologique concurrentiel aux acteurs importateurs et exportateurs guadeloupéens. L'auteur insiste sur un processus continu qui se poursuit encore aujourd'hui avec le déploiement de la dernière génération de Port Community System pour générer toujours plus de fluidité et de valeur ajoutée aux parties prenantes de l'écosystème guadeloupéen.



L'espace maritime et insulaire guadeloupéen tire profit d'initiatives publiques qui ont pour vocation de développer un territoire dans le respect d'une écologie aussi fragile que remarquable. **Jean-Baptiste Maisonnave et Oriane Raulet** illustrent comment le Conseil Ultra-Marin Bassin

Antilles (CMUBA) appréhende un immense territoire maritime à travers des outils de gouvernance qui permettent de déployer des politiques publiques qui transcendent en quelque sorte les frontières de l'insularité antillaise et caribéenne. L'échelle supra-territoriale permet de partager une vision stratégique cohérente et concertée pour optimiser les performances économiques, écologiques et politiques d'un ensemble de ports absolument essentiel au développement socio-économique régional. La question de la soutenabilité et la durabilité d'une gouvernance publique collaborative est abordée en guise d'ouverture et de prospective par les deux spécialistes du Ministère de la Mer de la République française.



Une menace récurrente et partagée par quasiment tous les territoires caribéens prend la forme d'une algue, la sargasse, qui dégrade l'environnement et menace la viabilité socio-économique d'écosystèmes insulaires souvent fragiles et peu à même de lutter seuls contre ce fléau « naturel ». **Sylvie Gustave-Dit-Duflo** fait dans un premier temps un état des lieux pour analyser l'accélération de la prolifération des sargasses avec ses conséquences caribéennes. L'auteure dissèque ensuite l'ensemble des initiatives que les pouvoirs publics et les acteurs locaux guadeloupéens ont su mobiliser pour étudier le phénomène, mesurer son impact et travailler pour anticiper et lutter plus efficacement dans une logique véritablement communautaire. *La Région Guadeloupe* conjugue la puissance de l'initiative guadeloupéenne avec l'impérieuse nécessité de mutualiser les efforts et les approches à une échelle antillaise, caribéenne et latino-américaine. Le lancement du programme SARGCOOP et la tenue de la première conférence internationale dédiée au seul sujet des sargasses en octobre 2019 en Guadeloupe manifestent combien la mobilisation, la stratégie et le financement sont devenus un enjeu commun d'envergure latino-caribéenne.



Dans la continuité de cette approche communautaire qui considère différentes échelles d'action et d'intervention, un collectif de représentants de la Douane française rend intelligible l'action économique et le rôle essentiel de régulation de l'institution dans le fonctionnement des territoires ultra-marins. Les missions régaliennes de la douane sont déclinées en tenant compte des spécificités et contraintes du morcellement géographique des Antilles. La facilitation du commerce international tout en luttant contre les fraudes, la levée fiscale tout en investissant dans une performance douanière d'envergure communautaire, **Philippe Richard, Didier Greffet, Stéphane Thomas, Guy Nestar, Jean-Christophe Delestrées** et **Quentin Savignac**, démontrent combien les partenariats, en particulier avec l'autorité portuaire, s'avèrent décisifs dans l'accomplissement des engagements publics français.



Pour conclure cette session spéciale Guadeloupe, un autre collectif, universitaire celui-là, apporte une autre illustration de la puissance du travail collectif et collaboratif dans l'espace maritime et portuaire caribéen. **Eric Foulquier, Yves Montouroy, Pascal-Jean Lopez, Iwan Le Berre** et **Damien Le Guyader** proposent une initiative de recherche appliquée qui mobilisent la communauté de recherche et les professionnels-praticiens guadeloupéens. Inscrite dans la continuité de l'initiative du CNRS intitulée « Observatoires Hommes-Milieus », le projet TRAFIC vise à analyser les questions de vulnérabilités écologiques dans les milieux portuaires et maritimes en prenant le terrain de recherche de la Guadeloupe et de la Caraïbe. Avec les signaux collectés depuis les AIS des navires marchands, les chercheurs déploient un projet de recherche innovant et dynamique afin de mieux comprendre les interactions mais aussi les inégalités spatiales générées par les réseaux de transport maritime.