



*Le Président*

N° 3626 / PR

Papeete, le

**23 MAI 2022**

*Affaire suivie par :*  
*Claude PERIOU*

à

**Monsieur Rodolphe SAADE**  
**Président Directeur Général du Groupe CMA CGM**  
*4, Quai d'Arenc*  
*13235 Marseille Cedex 02*  
*FRANCE*

**Objet :** Desserte maritime de la Polynésie française

*Chc*

Monsieur le Président Directeur Général,

Mieux que quiconque, vous connaissez la situation du secteur du transport maritime international ainsi que les conséquences de la crise actuelle sur la chaîne d'approvisionnement. Je veux parler de la congestion des ports, de l'insuffisance de l'offre de transport, du rallongement de la durée d'acheminement des containers et enfin de la hausse spectaculaire des taux de fret. A ce constat se rajoute désormais la crise ukrainienne qui fait peser sur l'économie mondiale le spectre de l'inflation et de la pénurie de matières premières essentielles. Pour la Polynésie française, petite collectivité française d'outre-mer de 280 000 âmes, située au milieu du grand Pacifique, l'impact de ces crises est d'autant plus systémique que plus de 90 % des produits consommés sont importés et transportés par la voie maritime.

La compagnie que vous présidez partage avec mon Pays une très longue histoire puisque dès l'ouverture du canal de Panama en 1914, les Messageries Maritimes, ancêtre de la CGM, ont mis en place une ligne directe entre la France métropolitaine, Tahiti et la Nouvelle-Calédonie. C'est elle aussi qui a ramené, après la guerre de 1939/1945, le glorieux bataillon du Pacifique. Depuis, elle a assuré avec constance et professionnalisme la desserte maritime de notre territoire, en particulier pour les importations en provenance d'Europe. En 1998, la CMA CGM a d'ailleurs renforcé son implantation dans le Pacifique par le rachat de la compagnie ANL, devenant ainsi le principal acteur du marché polynésien.

Je sais, après en avoir discuté avec M Stéphane MERCADAL, votre Directeur général local, que votre groupe fournit des efforts importants depuis le début de la crise, non seulement pour assurer un service régulier à destination du Pacifique mais également pour maintenir un taux de fret supportable pour les importateurs polynésiens. Néanmoins, au regard de la situation actuelle et des difficultés croissantes que nous rencontrons pour l'acheminement de nos marchandises, je souhaite attirer votre attention sur les deux points suivants :

- Le premier concerne le service PAD tenu par CMA CGM et MARFRET. Ce service garantit, à notre grande satisfaction, un navire en arrivée par semaine. Toutefois, malgré cette cadence importante, nous constatons qu'il n'y a pas assez d'espaces disponibles sur ces navires car une grande partie de la cargaison est réservée, selon nos informations, au fret à destination des ports de la côte est américaine. De plus, la connexion à Kingston avec le service MEDCAR, ne fait que renforcer le problème et réduire encore les capacités d'embarquement de nos marchandises.
- Le second porte sur la desserte entre la Nouvelle-Zélande et Tahiti. A ce jour, plus de 40% des containers qui arrivent en Polynésie française proviennent où transitent par les ports d'AUCKLAND ou de TAURANGA. Au-delà de leur congestion actuelle, qui retarde les opérations de manutention, les compagnies maritimes se désintéressent progressivement de notre destination pour diverses raisons : la capacité d'accueil limitée du port de Papeete, la petite taille du marché polynésien et le faible taux de fret au regard de celui à destination des USA. Ainsi, ce service PCX, tenu par, ANL, HAPAG LLOYD et HAMBURG SUD, devient de plus en plus problématique et des retards importants dans la livraison des containers sont constatés. Il n'est d'ailleurs pas rare que les armements décident au départ de la Nouvelle-Zélande de privilégier le cargo à destination des USA sans arrêt à Papeete.

Conscient de cette situation, mon gouvernement multiplie les rencontres et les discussions avec les importateurs, les agents et les compagnies maritimes pour débloquer la situation. Hier encore, nous recevions un homme politique influent de Nouvelle Zélande, ancien Vice-Premier Ministre, pour étudier les moyens, via son intermédiaire, d'accélérer les opérations dans les ports de son pays. De même, le Conseil d'administration du Port Autonome de Papeete, a décidé de lancer un programme d'investissements de 75 millions d'euros afin de permettre les travaux (i) d'approfondissement (de 12 à 14,80 m) et d'élargissement (de 110 à 130 m) de la passe, (ii) de consolidation et d'approfondissement du quai au long cours afin de permettre à l'horizon de 2027 l'accueil de cargos de 5500 EVP. Mais cela ne permettra pas de résoudre dans l'immédiat notre problème d'approvisionnement et nous devons donc examiner rapidement l'ensemble des pistes possibles pour débloquer la situation.

Parmi celles-ci, le Groupe CMA-CGM, qui assure la continuité territoriale de la France avec le Pacifique, pourrait nous aider en agissant sur deux leviers. Tout d'abord, concernant le fret en provenance d'Europe, par une révision à la hausse de l'allocation par voyage destinée à la Polynésie française. Ensuite, en renforçant son offre de transport entre la Nouvelle-Zélande et Tahiti soit par le chargement d'un plus grand nombre de containers par voyage, soit par l'affrètement d'un navire complémentaire de plus petite taille (entre 600 et 1000 EVP ) qui serait exclusivement réservé au service polynésien.

Je vous remercie de l'attention que vous porterez à ce courrier et je suis intéressés par les autres pistes envisageables que vous seriez en mesure de nous proposer. Je serais ravi, si vous l'acceptiez, de vous en parler de vive voix lors d'un prochain déplacement en métropole prévu dans les prochaines semaines.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président Directeur général, à l'assurance de ma considération distinguée.

*Bien à Vous,*



*Edouard FRITCH<sup>n</sup>*