

# Malgré un possible retrait de CMA CGM, les travaux du hub Antilles avancent

Les travaux de refonte de la zone portuaire de Pointe-à-Pitre, destinés à accueillir les grands porte-conteneurs de CMA CGM, vont bon train. Malgré le doute qui plane sur un éventuel désengagement de l'armateur français du projet.

Les travaux vont bon train sur la zone du quai 12, en pleine ébullition depuis le démarrage du chantier il y a quelques mois. Début octobre, le grand port maritime de Guadeloupe (GPMG), à la manœuvre sur ce projet d'extension de ce quai, annonçait l'installation de 88 pieux sur les 126 prévus. Ils accueilleront les éléments préfabriqués, des chapiteaux et poutres en béton armé, qui permettront de soutenir l'ouvrage. « Ces chapiteaux jouent un rôle crucial dans la répartition des charges et la stabilisation de la structure », indique le GPMG.

L'information qui circule et selon laquelle CMA CGM pourrait renoncer à investir dans le hub antillais n'est pas d'actualité pour les dirigeants du GPMG. « Nous n'avons pas eu d'information en ce sens et le travail continue selon le calendrier convenu », assure Jean-Pierre Chalus, le président du directoire. Même son de cloche du côté du conseil de surveillance : « Pour l'heure, c'est un sujet qui est surtout franco-français. Toutefois, nous devons être vigilants aux signaux qui se présenteront dans le sens d'un retrait »,

abonde Marie-Luce Penchard, sa présidente.

Le chantier colossal, dont l'achèvement est prévu en 2025, demande à l'État, au grand port maritime et à l'Europe (fonds Feder notamment) un investissement total de 336 millions d'euros. Il permettra de transformer la zone portuaire en une vaste zone de transbordement, capable d'accueillir les grands porte-conteneurs de CMA CGM, au cœur de la Caraïbe. « Une place géographique capitale pour nous », avait indiqué Rodolphe Saadé, PDG de CMA CGM, lors du lancement du projet, ajoutant que les Antilles françaises étaient un point de desserture pour toute la zone et l'Amérique centrale.

À l'issue des travaux, les navires de près de 300 mètres de CMA CGM pourront accoster sur le quai 12, dont la longueur aura été étendue et les grues de transbordement adaptées. En parallèle, la zone d'accueil des conteneurs sera modifiée pour faciliter le stockage et les inspections : un scanner douanier doit être installé pour faciliter les contrôles, notamment en matière de stupéfiants.

Amandine ASCENSIO.

## ■ Performance portuaire : Pointe-à-Pitre à la 94<sup>e</sup> place

Selon un classement rendu public en juin dernier et établi par l'agence de notation Standard and Poor's, le port de Pointe-à-Pitre, s'est positionné à la 94<sup>e</sup> place (sur 405) des ports dont la productivité, basée sur le temps de séjour des porte-conteneurs, est la meilleure. C'est le premier port français du classement. Devant le grand port maritime de Martinique qui occupe la 114<sup>e</sup> place, et Brest, premier port de l'Hexagone qui est 215<sup>e</sup>.

## ■ Un hub pour faire changer le modèle économique de l'île

La formation du hub Antilles pourrait être un renouveau économique pour les territoires ultramarins. Avec, notamment, l'intégration des ports dans un schéma de desserte plus grand et des approvisionnements qui seront différents, ce qui pourrait conduire à un changement de modèle économique dans toutes les entreprises locales, jusqu'alors enfermées dans un marché captif franco-français. « Cela pourrait attirer des investisseurs visant d'autres marchés », relève Marie-Luce Penchard, la présidente du conseil de surveillance du port.



Les travaux d'extension du quai qui recevra les porte-conteneurs de CMA CGM vont bon train, et devraient être livrés à l'heure.

CHÉRIE PHOTO: AMANDINE ASCENSIO

**UN GROUPE POLYVALENT AU SERVICE DES PROFESSIONNELS**

AGENCES MARITIMES - AGENT DE CROISIÈRE - MANUTENTION ET LOGISTIQUE PORTUAIRES



HOGSH AUTOLINERS



SCT  
SOCIÉTÉ DE COORDINATION DE TRANSPORTS  
AGENCE MARITIME / MANUTENTION PORTUAIRE

E.mail : info.sctsshipping@socapar.com



GMP  
GUYANE MANUTENTION PORTUAIRE

E.mail : guyane@socapar.com



S G C M  
Société de Coordination de Croisières et Manutention  
AGENCE MARITIME / MANUTENTION PORTUAIRE

E.mail : sgcm@socapar.com

COSTA CROISIÈRES, UNITED BULK CARRIERS,  
V-SHIPS, MITSUI O.S.K. SETAF-SAGET,  
CENTER IFREMER-GENAVIR...



Navimar  
CRUISES

E.mail : navimarcruiises@socapar.com



[www.socapar.com](http://www.socapar.com)



MARTINIQUE  
Tél : 05 96 63 87 43 - Fax : 05 96 63 87 38



GUYANE  
Tél : 05 94 31 19 17 - Fax : 05 94 31 19 20



GUADELOUPE  
Tél : 05 90 38 35 60 - Fax : 05 90 38 35 70

# Tapis rouge pour les paquebots de luxe

Pour faire face au départ des paquebots de la compagnie Virgin, les acteurs de la croisière multiplient les initiatives pour développer l'accueil de navires plus luxueux.

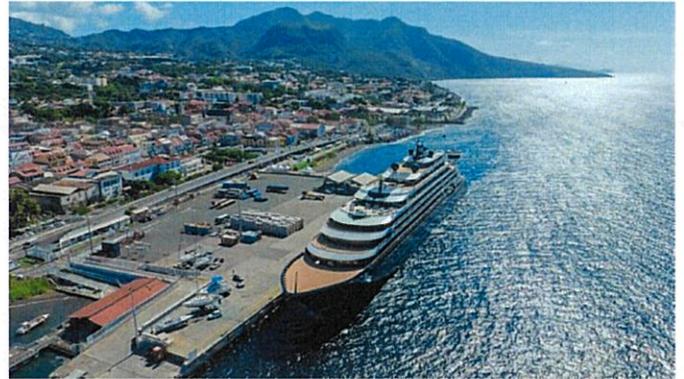
**A**près une saison en demi-teinte, marquée par le départ des navires de la compagnie Virgin, le cru 2024-2025 s'annonce plus prometteur grâce à l'essor des escales de paquebots de luxe. Le fruit d'un travail acharné : « Nous essayons depuis plusieurs années de rendre notre destination attractive pour ces compagnies. Nous travaillons aussi sur l'acceptabilité de l'activité de croisière sur le territoire », témoigne Laurence Corenthin, responsable du comité régional du tourisme.

Le comité a ainsi planché sur les excursions proposées aux croisiéristes afin de les adapter à cette clientèle de luxe et de les inscrire dans la recherche du tourisme contemporain : instagrammable et expérientiel.

Le travail semble avoir payé : *Le Ponant* a renouvelé ses escales sur l'île et Explora journeys, la filiale luxe de MSC, ajoute de nouvelles escales en Guadeloupe. « Le nouveau navire de la compagnie, l'*Explora II*, sera positionné à Pointe-à-Pitre et Basse-Terre pour sa première saison dans nos îles », annonce le comité.

Et les perspectives sont aussi très bonnes : en 2026, le groupe Four seasons a également placé la Guadeloupe sur le trajet de son nouveau navire qui sera lancé en janvier. Au total, plus de 280 escales se tiendront sur le territoire de la Guadeloupe, dont 135 sur les terminaux du grand port maritime de la Guadeloupe.

Une ombre au tableau cependant : une première annulation d'escale. Celle du *Zuiderdam* de la compagnie Holland america



Après le départ de Virgin, la Guadeloupe mise sur le segment des bateaux de luxe pour développer son offre de croisière.

CREDIT PHOTO : GRAND PORT MARITIME DE GUADELOUPE

qui a renoncé à la destination pour des raisons de sécurité. L'an dernier, des agressions sur des touristes d'un des navires de la compagnie Virgin avaient fait grand bruit et la compagnie américaine avait donc décidé de quitter l'île.

Pour que cela ne se reproduise plus, « un travail a été fait avec

tous les acteurs locaux, comme la ville de Pointe-à-Pitre, la communauté d'agglomération, les services de police ou encore la préfecture, pour assurer la sécurité des passagers qui ne souhaiteraient pas partir en excursion », explique Laurence Corenthin.

Amandine ASCENCIO.



☎ 0590 38 12 12

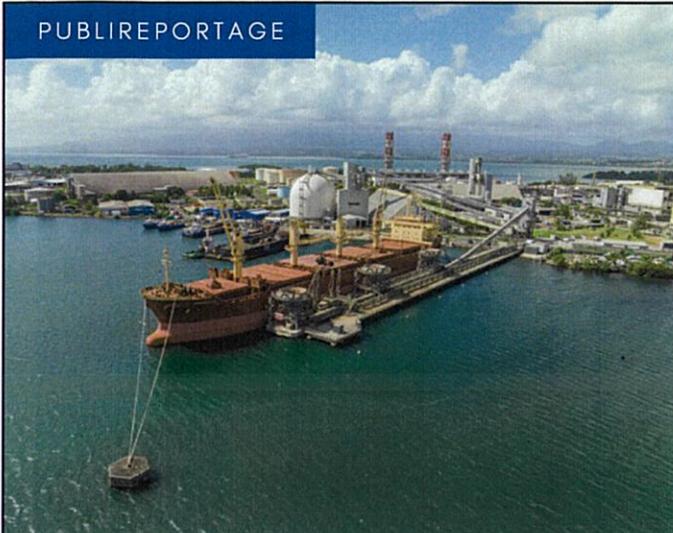
@ info@transitpetrelluzzi.com



☎ 0690 33 05 23

@ logistique@transitpetrelluzzi.com

[www.transitpetrelluzzi.com](http://www.transitpetrelluzzi.com)



## GRAND PORT MARITIME DE LA GUADELOUPE : PLONGÉE AU CŒUR D'UNE AMBITIEUSE TRANSFORMATION

**Depuis plusieurs mois, le Grand Port Maritime de la Guadeloupe est entré dans une phase structurante de son développement. En amorçant une importante opération de modernisation, l'établissement portuaire prépare ses infrastructures, ses équipements et ses services, afin de pouvoir répondre aux nouvelles exigences d'un secteur maritime et portuaire en perpétuel mouvement, et qui se décarbone.**

Augmenter la résilience de ses infrastructures et de son modèle économique, tout en étant moteur du développement économique du territoire et de sa transition énergétique, voilà toute l'ambition du processus de transformation enclenché par le Grand Port Maritime de la Guadeloupe.

Le monde du shipping fait face à des mutations qui entraînent également des évolutions structurelles majeures. Parmi elles, la mise en service progressive par les armateurs d'une nouvelle génération de navires moins polluants, mais plus imposants. Les ports d'accueil doivent intégrer ces évolutions de marché et adapter leurs stratégies en conséquence.

En Guadeloupe, sur le plan des infrastructures, cette adaptation se traduit principalement par une extension du terminal de Jarry/Baie-Mahault, dont le linéaire de quai atteindra 720 mètres à l'issue des travaux, et permettra l'accueil de navires de 10 000 EVP de capacité. De nouveaux portiques adaptés à la manutention de ces navires sont attendus au 2ème trimestre, ainsi qu'un nivellement du fond pour obtenir un tirant d'eau admissible de 15 mètres au droit du quai.

### UN VÉRITABLE PROJET DE TERRITOIRE

Porté par les opérateurs portuaires, le terminal de Jarry/Baie-Mahault verra également des évolutions notables en matière d'organisation. Avec notamment la mise en place d'un système RTG électrique (manutention horizontale), une densification du stockage de conteneurs est attendue, entraînant ainsi une augmentation de la capacité du terminal. Aussi, les opérations de chargement et déchargement de navires pourront désormais être menées de nuit, en fonction des besoins des armateurs.

Cette ambitieuse transformation sera déterminante dans le maintien d'une desserte maritime directe pour la Guadeloupe depuis l'Europe, mais également d'autres provenances. Elle sera également un important levier dans la diversification du sourcing et des débouchés d'export pour les entreprises implantées en Guadeloupe.

### UNE ATTENTION PARTICULIÈRE PORTÉE À L'ENVIRONNEMENT

Dès la conception du projet, et tout au long de son élaboration, le Grand Port Maritime s'est attaché à rechercher des mesures pour limiter les incidences sur l'environnement. Ainsi, 43 mesures d'évitement, de réduction, de compensation et de suivi ont été mises en place dès le démarrage des travaux. Ces mesures visent à éviter l'atteinte à l'environnement, réduire les impacts n'ayant pas pu être évités, évaluer et compenser les impacts résiduels, et suivre l'efficacité des mesures engagées.

A titre d'exemple, la surveillance acoustique et visuelle des espèces marines protégées est réalisée par des opérateurs formés MMO (Marine Mammals Observers). À ce jour, plusieurs paramètres tels que la turbidité, les vibrations, la qualité de l'air, l'acoustique aérienne et l'acoustique sous-marine sont pris en compte. L'ensemble de ces paramètres est suivi en temps réel et permet une analyse et une réactivité immédiates en cas de dépassement des seuils établis, pouvant aller jusqu'à l'arrêt temporaire du chantier.

Plus qu'un projet portuaire, c'est un véritable projet de territoire qui se dessine. Le montant global des investissements sous maîtrise d'ouvrage publique est estimé à 135 M€, et à 50 M€ sous maîtrise d'ouvrage privée. L'échéance de livraison de ces travaux est fixée à mi-2025.



## La formation cherche à se réinventer

Après la fermeture de ses structures de formation aux métiers de la mer, le territoire est resté un peu à sec, jusqu'à ce qu'un partenariat avec le Centre européen de formation continue maritime soit établi et une licence créée.

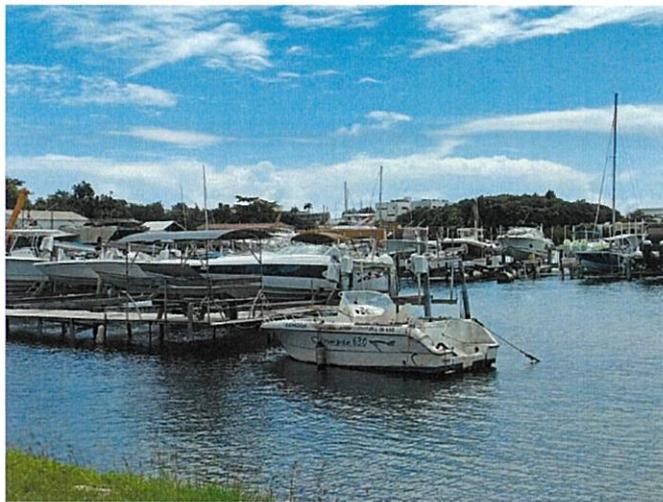
**D**epuis quelques années, il ne reste plus grand-chose de la formation aux métiers de la mer : Guadeloupe grand large, la structure régionale qui formait notamment des skippers, est enterrée depuis 2018. Restait l'École de navigation dirigée par Luc Coqueulin, mais qui a finalement fermé ses portes fin 2022. Les personnes qui souhaitent aujourd'hui se former au maritime doivent aller en Martinique ou dans l'Hexagone.

En 2019, l'annonce faite par la région Guadeloupe d'installer un lycée de la mer devant s'inscrire dans la stratégie de l'économie bleue portée par l'équipe régionale a redonné de l'espoir. Mais le projet est resté lettre morte : le collège de Terre-de-Bas, dans l'archipel des Saintes au sud de la Gua-

deloupe, destiné à accueillir cette structure est, pour l'heure, sous-utilisé.

Fin 2023, le Cluster maritime de Guadeloupe, la chambre de commerce et d'industrie locale et la région ont décidé de reprendre les choses en main. « **Les adhérents et les professionnels du monde de la mer ont besoin de formation continue** », rappelle Davina Angele, chargée de mission au cluster maritime. Une convention avait été passée avec le Centre européen de formation continue maritime (CEFCM) basé à Concarneau, en Bretagne, pour mettre en place « **quelques formations** ».

Parmi elles, une formation maritime générale, dispensée au sein de l'université des Antilles, avec une option restauration écologique et développement durable.



La formation aux métiers de la mer manque en Guadeloupe malgré un travail de réimplantation de cursus.

CREDIT PHOTO : AMANDINE ASCENSIO

Cette formation, qui permet l'accès à certains métiers de l'aquaculture ou de l'aquaponie, doit cependant être complétée sur le terrain. Mais les entreprises ne sont pas nombreuses sur le territoire. « **Heureusement, l'agence pour la mobilité de Guadeloupe**

**accompagne les étudiants qui ont besoin de partir pour gagner en compétences** », reprend Davina Angele, déplorant que la formation de capitaine 200 ne soit toujours pas délivrée.

Amandine ASCENSIO.

## L'aquaculture s'appuie sur la consommation locale

Les discours locaux sont plutôt favorables au développement de l'aquaculture mais les projets qui aboutissent sont rares. Deux entre-

prises existent en Guadeloupe, et un troisième acteur envisage de s'installer à Marie-Galante. Seul le parc aquacole Ocean SAS, qui

existe depuis le début des années 2000 du côté de Pointe-Noire, affiche une production importante.

« **Nous sommes passés d'une production de 15 tonnes en 2019 à 50 tonnes cette année** », décrit François Herman, le gérant de l'entreprise, également élu au comité des pêches de Guadeloupe. Cette progression de la production est en partie due à la pandémie de covid, période durant laquelle les consommateurs se sont recentrés sur la production locale.

### La production écoulée auprès des restaurateurs

Mais les consommateurs ont vite repris leurs habitudes et l'aquaculteur a dû trouver d'autres débouchés. « **Nous espérons fidéliser 5 % de nos nouveaux clients mais en vérité, nous sommes plus proche de zéro. En revanche, la demande s'est développée du côté des restaurants, très enclins désormais à proposer du loup caraïbe (NDLR : ombrine ocel-**

lée) », souligne le gérant qui nourrit d'autres projets pour l'avenir.

Il s'agit d'abord d'un démonstrateur aquaponique, financé par France relance, de près de 300 m<sup>2</sup> « **pour permettre au parc de fonctionner en autonomie, y compris sur les légumes pour la table d'hôtes. Nous souhaitons aussi développer une station de reproduction pour intégrer la totalité de la chaîne de production, espère François Herman. De la larve à l'assiette** ».

Dipagua, deuxième unité de production de la Guadeloupe installée dans le Grand Cul-de-Sac Marin, produit, elle, autour de 1,5 tonne par an. « **Notre prévisionnel était plus proche de 12 tonnes** », regrette Pascal Lunion, l'un des deux dirigeants de la ferme qui regrette « **un manque d'accompagnement** » de la part des pouvoirs publics.

Le Feampa, le fonds européen pour la pêche et l'aquaculture, est doté en Guadeloupe, sur la programmation actuelle, de 16,2 millions d'euros.

A. A.



### LYCEE PROFESSIONNEL PRIVE DE BLANCHET

Etablissement catholique d'enseignement professionnel industriel, aéronautique et maritime; sous contrat d'association avec l'Etat, habilité à recevoir les boursiers nationaux et du conseil général.

#### Nos formations en mixité des publics (en initial & en alternance)

Des formations et des filières porteuses d'emplois

**3ème** Prépa-Métiers (mise en projet professionnel)\*\*

**CAP :**

-Maintenance Nautique  
-Maritime\*\*

**BAC PRO :**

-Maintenance Nautique  
-Métiers de la Mer\*\*:  
\*ÉlectroMécanicien Marine (EMM)  
\*Conduite et Gestion des Entreprises Maritimes Commerce/Plaisance professionnelle-Option Yacht  
\*Conduite et Gestion des Entreprises Maritimes Pêche

**MC et BTS :**

- Mention Complémentaire TER (Technicien en Énergies Renouvelables)  
Option : Énergie Thermique / Énergie Électrique  
-BTS FED (Fluides Énergies Domotique)  
Option B : Froid et Conditionnement d'Air (FCA)  
Option C : Domotique et Bâtiments Communicants (DBC)  
- BTS Électrotechnique

\*\*Pas d'alternance possible

BP 374 - 97106 BASSE-TERRE Cedex  
Tél : 0590 99 75 30  
Siret : 314 559 808 00014

Site Internet : <http://www.lycee-blanchet.fr>  
E-mail : [contact@lycee-blanchet.fr](mailto:contact@lycee-blanchet.fr)  
Code APE : 8532Z



**Bruno Mencé** a pris ses fonctions de président du directoire du grand port maritime de Martinique le 1<sup>er</sup> septembre, jour du début de la mobilisation contre la vie chère sur l'île. Directeur d'exploitation au GPMM de 2015 à 2021, cet ingénieur de formation connaît bien le terminal de la Pointe des Grives, les acteurs portuaires et les clients.

## Le hub Antilles sera une plateforme de redistribution dans toute la Caraïbe

### Comment se porte le grand port maritime de Martinique aujourd'hui ?

L'année 2023 a été bonne. Le port a enregistré une hausse de 12 % de son chiffre d'affaires, malgré un volume de marchandises stable autour de 3 millions de tonnes. Nous avons un terminal productif. Nous avons d'ailleurs été reconnu par la Banque mondiale, comme étant, avec la Guadeloupe, l'un des ports français les plus performants (NDLR : 114<sup>e</sup> au niveau mondial et 2<sup>e</sup> au niveau national). L'atterrissage de l'année 2024 devrait également être bon mais l'activité s'est stabilisée. C'est pourquoi nous cherchons des pistes de développement. Entre 2021 et 2023, les investissements du GPMM ont presque doublé, atteignant 22,7 millions d'euros. Le bassin de radoub a été totalement rénové pour un budget de 6 à 7 millions d'euros, ce qui contribue au développement d'une filière industrielle performante en Martinique et à la création d'emplois locaux. Nous avons également modernisé les infrastructures croisière et continuons à investir chaque année car le secteur crée une valeur ajoutée pour le territoire.

### De nombreux autres chantiers d'envergure sont déjà engagés ?

En effet, le port est engagé dans une démarche de smart grid (NDLR : les réseaux intelligents) et dans le hub Caraïbes. Nous sommes sur un investissement de 122 millions d'euros, dont 85 millions d'euros sur deux ans. Cela comprend, à courte échéance, l'installation de panneaux photovoltaïques afin de diminuer notre dépendance à l'énergie fossile. Nous avons également des travaux d'extension du quai, qui va passer de 450 à 600 mètres linéaires. Nous allons créer deux hecta-



« Le poste de contrôle frontalier permettra de considérer une marchandise arrivant d'un pays tiers prête à entrer en Europe. »

CRÉDIT PHOTO : RODOLPHE LAMY

res supplémentaires, en arrière-quai. En parallèle, nous allons passer d'environ 500 prises reeffer à 680. Nos trois portiques ont 25 ans d'existence et arrivent en fin de vie. Nous sommes en cours d'acquisition de deux portiques neufs pour 30 millions d'euros. Ils doivent être livrés fin mars et permettront d'accueillir de plus gros bateaux. À terme, deux de nos trois portiques actuels seront gardés et réhaussés. Nous aurons ainsi quatre portiques sur le port, à partir de juin 2025.

### En quoi ces investissements bénéficient-ils au territoire ?

Les intérêts sont multiples. D'abord, la ligne que va opérer

Dans un deuxième temps, après l'extension du quai, nous allons également créer une zone logistique en arrière-port, qui permettra de travailler différemment, d'augmenter la productivité mais aussi de diminuer le coût du dernier kilomètre. Ce gros projet d'extension, prévu pour 2027, est financé par l'État, la collectivité territoriale de Martinique via le fonds européen Feder et par nous-mêmes, sur nos fonds propres.

### Tous ces gros investissements s'intègrent dans le projet de hub Antilles...

C'est peut-être la première fois que nous travaillons de concert avec la Guadeloupe. Ce hub concerne aussi la Guyane. CMA CGM a décidé de modifier ses routes maritimes : la Guyane sera approvisionnée à la montée par la Guadeloupe et à la descente par la Martinique. Cela nous oblige beaucoup, car nous allons devoir assurer la même qualité de service. Ce hub Antilles, Martinique-Guadeloupe, mettra aussi sur le transbordement car 300 000 conteneurs EVP viendront s'ajouter sur les deux îles.

Le hub sera une plateforme de redistribution dans toute la Caraïbe. À nous d'adapter nos ports, avec une réflexion commune, pour capter ces nouveaux trafics. La coopération régionale avec le grand port maritime de la Guadeloupe vise à doubler le trafic de conteneurs d'ici quelques années. La question du dialogue social avec les partenaires est essentielle pour assurer la réussite de ces projets. La résilience de nos ports, en cas de problème, est également au cœur des enjeux, dans un contexte de changement climatique. ■

Propos recueillis par Rodolphe LAMY.





Publicara 428 799 779 B.C.S. Fort-de-France  
www.publicara.com

# Le Grand Port Maritime de la Martinique

## Au cœur des connexions mondiales, un Hub pour l'avenir

**Un positionnement stratégique :** Situé au carrefour des routes maritimes entre l'Europe, les Amériques et les Caraïbes, le Grand Port Maritime de la Martinique joue un rôle clé dans le commerce international.

**Des infrastructures modernes :** Un terminal à conteneurs agrandi, conçu pour accueillir les plus grands navires, avec une capacité doublée pour répondre aux besoins croissants du secteur logistique.

**Un engagement écologique :** Des solutions durables et l'intégration d'énergies renouvelables permettent de réduire l'empreinte carbone et de renforcer la transition écologique du port.

**Une zone logistique en plein essor :** Des installations conformes aux normes européennes, optimisées pour l'import-export, assurant une compétitivité accrue.

**Un leader régional :** D'ici 2025, le Grand Port Maritime de la Martinique deviendra un centre majeur des échanges commerciaux dans toute la Caraïbe.



# La pêche, une passion de toujours dont il a fait son métier

**Steeve Poulin**, 32 ans, s'est lancé avec passion dans le métier de marin pêcheur. Un choix audacieux alors que le nombre de professionnels diminue d'année en année en Martinique.

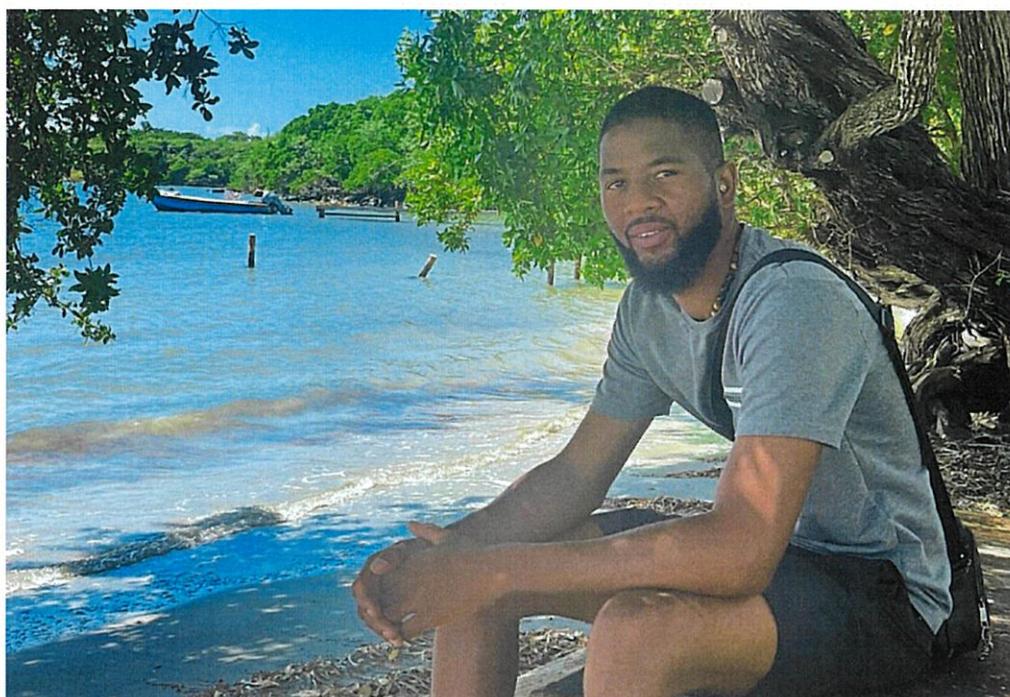
La mer l'a en quelque sorte rattrapé, confie-t-il, assis sur une planche en bois, posée sur un casier de pêche. Il a grandi ici, au bord de l'eau, dans cette résidence calme du quartier La Cherry au Diamant, dans le sud de la Martinique. Très tôt, canne à pêche en main, Steeve Poulin s'est découvert une passion. Ses oncles pêcheurs, notamment l'un d'eux, ancien directeur de l'école de pêche de Trinité, l'ont fait grandir dans le sillage des hommes de la mer.

À 32 ans, le Martiniquais n'a pourtant pas choisi tout de suite de suivre leurs pas. Il s'est d'abord formé et a exercé divers métiers : peintre en bâtiment, mécanicien, marin pour une société de remorquage à Fort-de-France.

Il y a quatre ans, il décide enfin de devenir pêcheur, une profession qui aurait diminué de moitié en dix ans, selon le comité régional des pêches, pour ne compter que 550 armements aujourd'hui. « En fait, tout mon parcours me ramène à une passion », assure le trentenaire, capable à la fois de préparer un bateau, de faire sa propre résine, de réparer un moteur...

« Je garde mon poisson au frais pour le vendre ensuite en une seule fois »

Il s'engage comme matelot pendant deux ans à bord du *Beryx* de Roger Régis, à Case-Pilote. Il passe son certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche au bout de six mois de navigation. Curieux et intéressé, Steeve Poulin apprend auprès de pêcheurs aguerris, découvrir la pêche pélagique et les longues sorties en



CREDIT PHOTO: RODOLPHE LAMY

mer. Au bout de deux ans, il rentre à nouveau à l'école et obtient le capitaine 200 pour commander son propre navire de pêche.

Le voilà lancé : le jeune pêcheur crée sa propre entreprise en avril 2024 avec un bateau refait à neuf. Lui qui a toujours « voulu créer sa société » trouve enfin sa plénitude. « C'est un métier certes solitaire, mais qui offre une grande liberté d'esprit. »

Il définit son propre emploi du temps : pêche du lundi au jeudi, vente le vendredi et préparation du matériel le samedi. « Je pars parfois à 3 h du matin pour revenir à 20 h. C'est pourquoi je garde mon poisson au frais pour le vendre ensuite en une seule fois. » L'écoulement de la marchandise n'est pas une difficulté. « La demande est forte en poisson, lambi et langouste. » Vente directe, sur réservation, livraison aux particuliers comme aux professionnels, poisson sous vide, transformé : Steeve Poulin s'adapte.

Mais deux mois après le démarrage, son aventure connaît un coup d'arrêt avec le vol de son embarcation, retrouvée à Sainte-

## PARCOURS

### 2020

Passe son certificat d'aptitude au commandement de la petite pêche.

### 2021-2022

Matelot sur un bateau à Case-Pilote et obtention de son capitaine 200.

### 2024

En avril, il achète son bateau et crée sa société.

Lucie, l'île voisine, sans moteur. « J'en ai pleuré », reconnaît-il même s'il n'est pas du genre à se laisser abattre. Il répare actuellement une autre yole et finalise, au fil de l'argent disponible, les travaux sur le moteur. Comme beaucoup de jeunes pêcheurs, il a cherché de l'aide à l'acquisition ou à l'installation mais a été freiné par les exigences administratives. « C'est dommage, il y a des aides mais, bien souvent, quand on est jeune, on ne peut y répondre car il faut un apport que nous n'avons pas ou que notre bateau soit déjà navigable depuis un certain temps alors qu'on démarre. »

Qu'importe, Steeve Poulin compte bien repartir et ne reste pas inactif. Il pratique la pêche côtière et sous-marine, au filet, part parfois en mer avec son cousin. Il espère se relancer d'ici à la fin de l'année et, à terme, se diversifier. « L'idée, ce serait d'avoir ma yole de pêche et, à côté, un bateau de transport de passagers pour faire les îles, quand la mer ne donne pas. »

Rodolphe LAMY.