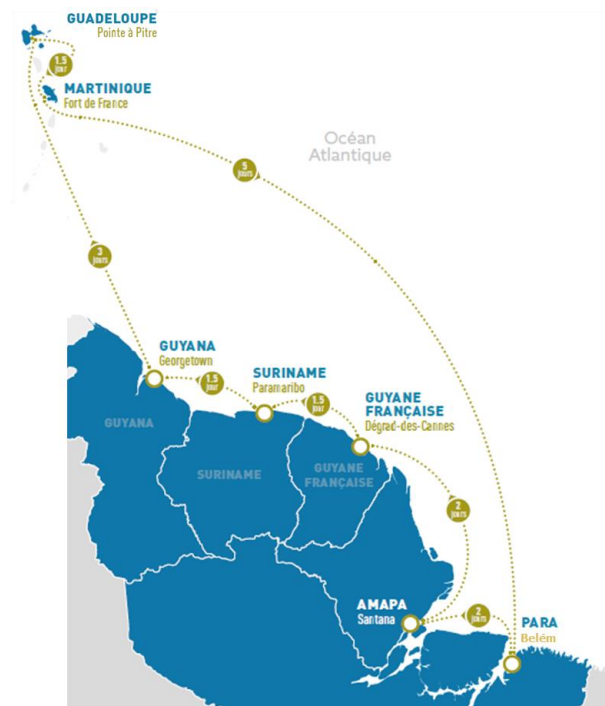


## Appel à Manifestation d'Intérêt

International à destination de tout opérateur économique souhaitant assurer un service de transport maritime international de courte distance entre le Plateau des Guyanes et la Caraïbe



Date limite de soumission des dossiers de candidature le :  
31/12/2019 à 18h (Paris)

Ce document précise les objectifs et le contenu de l'AMII. Une présentation synthétique du projet de nouveau service de transport maritime de courte distance inter-régional est annexée. Des éléments complémentaires sont consultables dans les conditions précisées à l'article 2.7 de ce document.

# 1 L'OBJET DE L'AMII : METTRE EN PLACE UN NOUVEAU SERVICE *SHORTSEA* INTERREGIONAL POUR DEVELOPPER LES ECHANGES COMMERCIAUX DANS LA ZONE

---

## 1.1 CONTEXTE : UNE OPPORTUNITE CONFIRMEE PAR UNE ETUDE APPROFONDIE

Les échanges commerciaux entre les pays voisins sur le Plateau des Guyanes (Etats du Pará et Amapá au Brésil, Guyane Française, Suriname et Guyana), ainsi qu'avec les Antilles françaises (Martinique et Guadeloupe) sont actuellement faibles, comparés aux échanges entre ces territoires et leurs partenaires historiques outre atlantiques. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène dont une offre de transport maritime actuelle inadaptée à ce commerce interrégional non conteneurisé.

Le GPM Guyane et ses partenaires, dans l'objectif de développer ces échanges commerciaux ont lancé une étude de faisabilité économique, technique et juridique d'une solution de Short Sea Shipping (SSS) sur cette zone. Cette étude réalisée en 2017 et cofinancée par le programme de Coopération Interreg Amazonie (PCIA) a permis :

- **L'identification d'un marché potentiel d'environ 100 000 T par an** constitué de petits lots de marchandises variées (agroalimentaire congelé, frais ou transformé, matériaux de construction, biens de consommation), transportées en palettes, big bag, conventionnel, ou encore en vrac ;
- La **définition d'un service de transport maritime adapté** : rotation d'environ 20 jours d'un navire gréé multipurpose de 110m, escalant sur tous les territoires du périmètre, constituant une offre complémentaire aux services maritimes existants ;
- La **validation de la faisabilité économique** : viabilité du service avec un taux de remplissage supérieur à 50% tout en proposant des prix attractifs par rapport au marché ;
- La **validation de la faisabilité juridique** : nécessité pour réaliser la rotation envisagée d'un opérateur battant pavillon européen (pour assurer le transport maritime de marchandises entre les ports présents sur les territoires membres de l'Union Européenne) ou dans le cadre d'un groupement international dont un membre serait ressortissant européen (réglementation en vigueur du cabotage européen).<sup>1</sup>

Par ailleurs, une étude conduite en 2018 par l'IDB<sup>2</sup> a confirmé et renforcé le diagnostic réalisé :

- Le conteneur n'est pas adapté aux petits volumes des acteurs locaux ;
- Il manque des rotations qui escalent sur les ports de la région dans le sens sud → nord

---

<sup>1</sup> Dans le tracé du service tel qu'envisagé initialement, aucun transport de marchandises brésiliennes entre 2 ports brésiliens n'est prévu, mais des transports maritimes de marchandises sont à prévoir entre les ports situés sur les territoires de la zone régie par l'Union Européenne (c'est-à-dire des marchandises chargées par exemple au port de Guadeloupe et déchargées sur le port de Guyane). La réglementation en matière de cabotage à l'intérieur de cette zone est contraignante et impose notamment que le navire batte pavillon d'un Etat membre de l'Union Européenne, ou que l'opérateur soit un groupement international dont un membre serait ressortissant européen. Par ailleurs, dans la mesure où le candidat envisagerait dans sa solution proposée des activités de cabotage entre des ports brésiliens (c'est-à-dire un transport de marchandises brésiliennes entre 2 ports brésiliens), la réglementation applicable serait celle du cabotage brésilien qui est également stricte en la matière. Le candidat devra donc prendre en compte cet aspect juridique contraignant lors de sa candidature en identifiant la réglementation applicable suivant la rotation proposée et les flux de marchandises.

<sup>2</sup> <https://publications.iadb.org/en/short-sea-shipping-network-and-finance-model-caribbean>

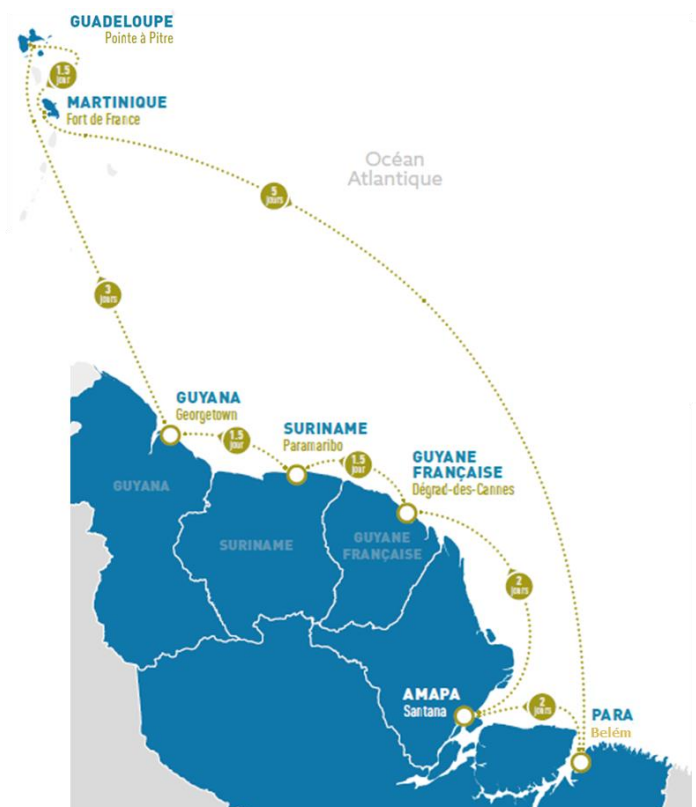
- Fortes contraintes réglementaires et douanières ;
- Le marché intrarégional *Eastern Caribbean* est faible (9,4% du commerce total sur la zone étudiée) ;
- Les taux de fret maritimes intrarégionaux entre les îles de la caraïbe sont dissuasifs ;
- L'offre alternative de transport représentée par les schooners n'est pas durable (fiabilité, sécurité, réglementation) et devrait disparaître à terme.

## 1.2 LE PROJET : UN NOUVEAU SERVICE DE TRANSPORT MARITIME COURTE DISTANCE MULTIPURPOSE OUVERT AUX PETITES QUANTITES DE MARCHANDISE

*Note :* Un document détaillé relatif à l'étude d'opportunité et de faisabilité du service est consultable dans les conditions précisées à l'article 2.7.

Les partenaires souhaitent faciliter la mise en place d'un service de transport maritime courte distance inter-régional en faveur du développement des échanges économiques entre les territoires, **présentant les caractéristiques suivantes :**

- Une offre de transport maritime complémentaire à l'offre existante ;
- Un service multipurpose : palettes, vrac, conventionnel, big-bags ;
- Une offre accessible à tous les importateurs et exportateurs sans distinction de taille « à partir de 1 palette » ;
- Des prix attractifs en deçà des prix de marchés constatés ;
- Une rotation d'environ 20 jours réalisée par un navire grée capable d'escaler dans tous les ports de la rotation (c'est à dire avec un tirant d'eau maximum de 6,5m).



Parmi les différents scénarios étudiés en 2017, la rotation suivante a été retenue car elle présentait a priori le plus important potentiel de marché :

- Port de Belém, Etat du Pará, Brésil ;
- Port de Santana, Etat de l'Amapá, Brésil ;
- Port de Dégrad des Cannes, Guyane Française, Union Européenne ;
- Port de Paramaribo, Suriname ;
- Port de Georgetown, Guyana ;
- Port de Pointe à Pitre, Guadeloupe, Union Européenne ;
- Port de Fort de France, Martinique, Union Européenne.

**Ce scénario n'est qu'une proposition des partenaires. Les candidats intéressés restent libres de proposer une rotation différente, en la justifiant économiquement et dans la mesure où elle présente les caractéristiques suivantes :**

- Service multipurpose avec navire grée ;

- Accessibilité à tout type d'acteurs et aux petits lots de marchandises (à partir d'une palette) ;
- Rotation interrégionale reliant *a minima* le nord du Brésil au Plateau des Guyanes ;
- Attractivité commerciale du service avec des prix en deçà des prix actuellement pratiqués sur le marché.

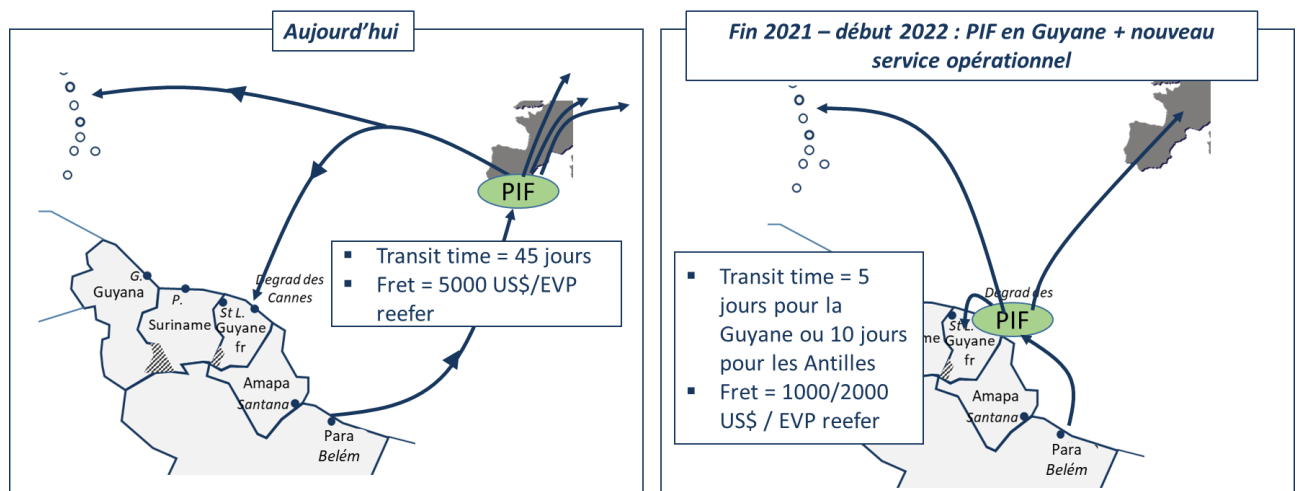
### 1.3 LE POSTE D'INSPECTION FRONTALIER EN GUYANE : UN LEVIER AU DEVELOPPEMENT DES TRAFICS AGROALIMENTAIRES

*Note : Un document détaillé relatif au PIF est consultable dans les conditions précisées à l'article 2.7.*

La réglementation européenne impose, avant leur entrée sur le territoire de l'Union, le contrôle phytosanitaire ou vétérinaire des **produits d'origine animale ou végétale à destination de la consommation animale ou humaine**. Actuellement, par défaut de structure de contrôle maritime en Guyane, ces produits doivent être contrôlés dans un Poste d'Inspection Frontalier (PIF) agréé de l'Union Européenne localisé en Europe (aux ports du Havre, France ou de Bilbao, Espagne), impliquant un aller-retour maritime transatlantique long, couteux et polluant. Le port de Guyane va se doter dès fin 2021-début 2022 d'une structure permettant de réaliser ces contrôles directement sur son territoire, permettant d'améliorer significativement l'efficacité économique, environnementale et logistique du transport de ce type de marchandise, depuis les pays de la zone (Brésil, Suriname, Guyana, ...) vers la Guyane, tout en offrant la possibilité de réexporter ces produits vers les autres DOM (Martinique et Guadeloupe).

Cet équipement, dont l'agrément européen a été obtenu en 2018 et dont le financement est sécurisé, sera opérationnel en fin 2021-début 2022 au port de Dégrad des Cannes, et constituera un réel accélérateur du développement des échanges de produits agroalimentaires dans cette zone, comme les viandes et poissons frais ou congelés et autres produits transformés agroalimentaires depuis le Brésil ou le Suriname vers la Guyane.

Par exemple, un conteneur reefer de 20 pieds contenant des produits agroalimentaires au départ du Brésil à destination de Cayenne voyage pendant 45 jours avant d'arriver à destination pour un coût du transport maritime d'environ 5000 US\$. En 2021-2022 avec la mise en opération du PIF et du nouveau service, ce même conteneur pourra être transporté directement vers la Guyane en 5 jours pour environ 1000 à 2000 US\$.





## 1.4 DES PARTENAIRES FACILITATEURS DU SERVICE

Dans le cas d'une éventuelle collaboration avec l'opérateur économique qui exploitera la ligne et en fonction du projet proposé, **le GPM Guyane et ses partenaires pourront travailler conjointement au soutien et à l'accompagnement à la mise en œuvre ou à l'exploitation du service** objet de cet AMII (à titre d'exemple : promotion du futur service sur leurs marchés respectifs, levée de contraintes règlementaires...).

A ce stade, des discussions ont été engagées par le GPM Guyane avec les ports de la rotation pour l'identification d'avantages dont pourraient bénéficier l'opérateur. Comme évoqué dans le 1.3, Le GPM Guyane a déjà lancé la construction d'un PIF agréé (Poste d'Inspection Frontalier) qui constituera un accélérateur majeur du trafic de produits agroalimentaires entre les territoires.

### Présentation des partenaires du projet et de leurs rôles

	<p>Le Grand Port Maritime de la Guyane est un Établissement Public Industriel et Commercial. Il a en charge la gestion du port de Dégrad des Cannes situé à Rémire-Montjoly et du port de Pariacabo à Kourou.</p> <p>Le GPM Guyane reste un acteur incontournable sur l'échiquier économique local. Il met en place une véritable stratégie de développement des activités portuaires et maritimes au sein de son environnement interrégional amazonien du Plateau des Guyanes et de la Caraïbe.</p>
	<p>La Compagnie de Développement Economique du Pará (Brésil) déploie les politiques publiques d'industrialisation et de développement économique de l'État du Pará et appuie les investissements d'infrastructure productive, économique et social, contribuant à la croissance durable, véritable acteur gouvernemental de l'attractivité des territoires Paráenses et de la compétitivité des filières.</p>
	<p>L'agence de développement économique de l'Etat de l'Amapá (Brésil) est une agence gouvernementale qui a pour mission de soutenir et développer les filières économiques, de monter et d'appuyer les investissements nationaux et internationaux dans l'Etat de l'Amapá.</p>

## 2 CADRE ET DEROULEMENT DE L'AMII

---

### 2.1 OBJECTIFS DE L'AMII

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt poursuit plusieurs objectifs :

- Assurer une large publicité de la future ligne maritime pour en favoriser le succès commercial
- Identifier les opérateurs économiques internationaux intéressés par un tel projet de nouvelle ligne maritime ;
- Pouvoir partager leur vision du projet : alternatives envisagées à la rotation proposée en matière d'escales ou de navire, perception du potentiel de marché ;
- Comprendre leurs attentes et les conditions à réunir pour la mise en œuvre réussie du service.

### 2.2 CADRE JURIDIQUE DE L'AMII

Le présent Appel à Manifestation d'Intérêt International (AMII) **ne constitue pas un appel public à concurrence au sens des marchés publics.**

**L'objectif principal du présent AMII est d'engager la discussion entre les autorités publiques partenaires du projet et les opérateurs économiques, professionnels du secteur, pour la mise en œuvre d'un service de transport maritime international de courte distance entre le plateau des Guyanes et la Caraïbe.**

A ce stade de la procédure, toute candidature ou échange effectué entre les autorités portuaires et les opérateurs économiques **ne sera pas considéré comme engageant contractuellement les parties prenantes au projet.**

Ce premier échange doit permettre aux autorités publiques **de mieux appréhender les attentes des opérateurs économiques** pour assurer la prise en charge de ce service et d'assurer pleinement leur rôle de facilitateur conformément à l'article 1.4. **A noter que les autorités publiques partenaires du projet n'envisagent pas de soutenir financièrement l'opérateur en charge de ce service**

### 2.3 PROFIL DES CANDIDATS RECHERCHES

Le candidat doit être **une compagnie maritime ou une entreprise de transport (seule ou en groupement)** intéressée pour la mise en place et l'exploitation d'un service de transport maritime inter-régional de fret du Plateau des Guyanes à la Caraïbe.

## 2.4 CONTENU DU DOSSIER A FOURNIR PAR LES CANDIDATS

### 2.4.1 Note de présentation du candidat

Le candidat devra au travers un premier document de **5 pages maximum** (hors éventuelles annexes) attester par tous moyens des éléments suivants :

- De l'**identité de l'entreprise** : dénomination sociale, adresse postale, forme juridique, extrait Kbis ou équivalent) ;
- De la **conformité** de l'entreprise avec l'ensemble des obligations légales (notamment fiscales et sociales) lui incombant dans le pays où elle est immatriculée, en s'appuyant sur tout document officiel (administration, institutions publiques ou reconnues comme telles) ;
- Du **respect des règles internationales** de transport maritime et de cabotage européen et brésilien en vigueur sur les territoires de la rotation telle qu'il l'envisage<sup>3</sup> ;
- De la **capacité financière**, quels que soient les éléments de justification apportés, pour assurer le service (pas de montant minimum pour le Chiffre d'affaires). Le candidat devra toutefois produire si cela est possible les liasses fiscales des trois derniers exercices fiscaux de son activité (à mettre en annexes) et de préférence d'une activité pouvant être associée au présent AMII ainsi qu'une déclaration sur l'honneur de ne pas faire l'objet d'une procédure de redressement judiciaire, de sauvegarde ou similaire ;
- De **références** en matière de transport maritime international de courte ou longue distance, impliquant la zone Caraïbe, ou de services de transport et logistique associés ;

### 2.4.2 Note de description du projet envisagé par le candidat

Il sera également demandé aux candidats de produire **une note de cinq pages maximum** (hors éventuelles annexes) permettant de :

- Préciser la vision du candidat concernant ce projet de nouveau service de transport maritime et sa perception du marché ;
- Décrire la rotation qu'il envisage : les ports d'escale, le type de navire, les types de marchandise ciblées, la fréquence, la durée d'expérimentation et le développement progressif du service ;
- Décrire les moyens à disposition du candidat : ressources humaines et moyens nautiques (dont le navire envisagé pour réaliser le service) ;
- Présenter les grandes lignes de sa stratégie commerciale pour garantir le remplissage du navire ;
- Détailler les points bloquants où difficultés identifiées par le candidat à ce stade pour assurer le service et ses attentes vis-à-vis des autorités portuaires et partenaires du projet.

---

<sup>3</sup> La réglementation applicable est déterminée par les origines et destinations des marchandises que le navire va transporter : si l'opérateur anticipe des flux de marchandises brésiliennes entre 2 ports brésiliens, la réglementation du cabotage brésilien devra s'appliquer. Si l'opérateur anticipe des flux de marchandises européennes entre 2 ports d'un territoire de l'UE, la réglementation du cabotage européen s'appliquera.

## 2.5 LES CONDITIONS DE REMISE DU DOSSIER

**LE DOSSIER COMPLET DES INFORMATIONS SOLLICITEES A L'ARTICLE 2.4 DEVRA ETRE REMIS AU PLUS TARD 3 MOIS A PARTIR DE LA PUBLICATION DE L'AMII, SOIT AVANT LE 31/12/2019 SOUS FORMAT PDF ET PAR COURRIEL A L'ADRESSE SUIVANTE : AMII@SEE-UP.FR**

**LA LANGUE DE CE DOSSIER SERA EN ANGLAIS (OBLIGATOIRE). DES TRADUCTIONS EN FRANÇAIS ET PORTUGAIS SERAIENT APPRECIÉES.**

**L'ASSISTANT A MAITRISE D'OUVRAGE SEE'UP POURRA SOLLICITER DIRECTEMENT LES CANDIDATS AFIN QU'ILS COMPLETENT LEUR DOSSIER.**

## 2.6 ETAPES SUIVANTES

Les autorités publiques partenaires se réservent la possibilité de ne pas donner suite au présent AMII ou d'engager directement les discussions avec certains candidats.

Les autorités publiques partenaires se réservent également la possibilité de procéder dans un second temps à la mise en œuvre d'une procédure de sélection. Dans ce cas, les détails de cette procédure seront communiqués aux candidats dans le troisième mois suivant le dépôt des candidatures.

**Aucune indemnité ne sera due aux candidats notamment dans le cas où celui-ci ne serait pas retenu dans le cadre des discussions.**

A noter, les partenaires souhaitent la mise en œuvre du projet courant 2020.

## 2.7 PUBLICATIONS DE L'AMII

Le présent Appel à Manifestation d'intérêt est également publié sur les plateformes suivantes :

- Journal Officiel de l'Union Européenne
- GPM GUYANE
- Diario Oficial do Estado do Pará
- Diario Oficial do Estado do Amapá.
- Companhias Docas do Pará,
- Companhias Docas do Santana
- CODEC
- Invest Para
- Agence AMAPA

La documentation relative à ce projet est disponible sur demande à l'adresse amii@see-up.fr et comprend notamment :

- Etude complète de la faisabilité économique, technique et juridique du service de transport maritime international de courte distance du plateau des Guyanes à la Caraïbe (See'Up et EY société d'avocats, 2017)

AMII pour la mise en œuvre d'un service de transport maritime international de courte distance entre le plateau des Guyanes et la Caraïbe

- Présentation du Poste d'Inspection Frontalière de Dégrad Des Cannes (Guyane française)

Les autorités publiques partenaires du projet se réservent la possibilité dans ce cas de solliciter au préalable auprès des candidats un accord de confidentialité sur la documentation transmise.

Certains documents seront mis à disposition des candidats dès la publication du présent AMII dans les conditions rappelées dans le présent article. Les candidats ont la possibilité de solliciter auprès des personnes indiquées à l'article 2.8 (ci-dessous) davantage d'information sur le projet 15 jours avant la date limite de remise des offres. Les autorités publiques partenaires du projet se réservent également la possibilité dans ce cas de solliciter au préalable auprès des candidats un accord de confidentialité sur la documentation transmise.

## 2.8 CONTACTS POUR PLUS D'INFORMATIONS OU QUESTIONS :

Assistance à maîtrise d'ouvrage technique : See'Up, représenté par Valère Escudié  
Adresse e-mail : [amii@see-up.fr](mailto:amii@see-up.fr)