GUADELOUPE

Lutte contre le trafic de stupéfiants : Le port se dote d'un nouveau radar mobile

La Guadeloupe dispose désormais de son scanner mobile pour le terminal portuaire de Jarry. Capable de traiter un conteneur en une minute et 30 secondes, ce nouvel outil innovant vise à renforcer la lutte contre le narcotrafic. Un dispositif financé à hauteur de 850 000 euros.

Eric Stimpfling • Publié le 16 octobre 2025 à 10h29

De loin, ce n'est qu'un simple fourgon blanc sur le terminal. De près, l'affaire prend une tout autre dimension. Il y a d'abord des écriteaux aux logos explicites qui délimitent la zone de contrôle. Et puis, il y a une sirène qui accompagne le passage le long d'un conteneur. Le nouveau scanner mobile n'a besoin que d'une minute trente pour en vérifier le contenu.

Avant, il fallait des manutentionnaires, il fallait ouvrir, éventuellement dépoter. Par jour, on ne pouvait difficilement faire plus de deux conteneurs. Aujourd'hui, sur une journée, une bonne vacation, on peut facilement faire 12 conteneurs, voire plus. On cherche tout ce qui est anomalie. Il faut savoir que chaque conteneur est accompagné d'une déclaration. S'il y a une non-conformité entre ce qui est déclaré sur le papier et ce qu'on constate à l'écran, cela nous alerte, on peut aussi ouvrir. On cherche aussi tout ce qui est masse organique, éventuellement des produits stupéfiants qui pourraient se cacher dans la cargaison. Conseiller en radio-protection Douane

D'une valeur de 850 000 euros, financé pour partie par l'Union européenne, ce scanner mobile doit permettre de lutter plus efficacement contre le trafic de stupéfiants.

C'est un équipement extrêmement important, extrêmement structurant. Cela avait été annoncé par le ministre de l'Intérieur, Retailleau, il y a quelques semaines. Il est en fonction sur le port. Il contribuera à sécuriser les marchandises qui partent vers l'Europe. Thierry Devimeux, préfet de Région Guadeloupe

Depuis le début de l'année, la Douane a saisi près d'une tonne de cocaïne en Guadeloupe.

https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/lutte-contre-le-trafic-de-stupefiants-le-port-se-dote-d-un-nouveau-radar-mobile-1633808.html

Une nouvelle compagnie de croisière choisit la Guadeloupe comme port d'attache

Navire Renaissance de CFC Croisières • ©CFC Croisières

À partir de novembre 2025, la compagnie CFC Croisières fera de Pointe-à-Pitre son nouveau port d'attache. Une arrivée qui représente une opportunité pour la Guadeloupe, à l'ouverture de la saison des croisières.

Christian Danquin, Yasmina Yacou • Publié le 24 octobre 2025 à 11h35

Une nouvelle compagnie a choisi la Guadeloupe. CFC Croisières proposera dès le lancement de la saison, des départs depuis Pointe-à-Pitre à bord du Renaissance, un navire francophone pouvant accueillir un peu moins de 2 000 passagers.

Pour Maëlysse Pierrot-Guibourt, présidente de la compagnie, l'archipel s'est imposé naturellement.

Chez CFC, l'une de nos spécificités c'est de partir de ports français. Et donc, le port de Guadeloupe, c'était une évidence pour nous, pour ajouter un nouveau départ en plus de nos ports qui sont actuellement Dunkerque et Marseille.

Maëlysse Pierrot-Guibourt, présidente de CFC Croisières

Le Renaissance se distingue par sa taille. *"Notre ADN chez CFC, c'est de renouer avec une croisière plus authentique, avec un navire plus petit, plus intime, qui a une capacité de 1 198 passagers*", précise la présidente.

Le navire compte 629 cabines dont 80 % avec vue sur mer et dispose de deux piscines et d'un spa.

Dans les Caraïbes, la compagnie proposera des croisières de 9 à 12 nuits, avec des escales variées, notamment à Aruba, Bonaire ou Curaçao. L’escale inaugurale du Renaissance est prévue le 22 novembre 2025.

L'arrivée du Renaissance est une bonne nouvelle pour les professionnels du tourisme.

Nous accueillons cette nouvelle avec beaucoup de plaisir. [...] Selon le ratio annoncé, il y aura un membre d'équipage pour deux passagers. Je vous laisse imaginer la qualité de service qui est prévue.

Isabelle Galpin Lamarre, directrice de l'agence Travel Boutic et représentante des Entreprises du Voyage Antilles-Guyane

La saison de croisières commence le 11 novembre en Guadeloupe.

https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/une-nouvelle-compagnie-de-croisiere-choisit-la-guadeloupe-comme-port-d-attache-1636294.html

Le Grand Port Maritime de Guadeloupe exposé à un risque accru de corruption, selon l'AFA

Chargement sur le Port de Jarry. • ©Rémi Defrance - Guadeloupe la 1ère

Le terminal à conteneurs de Jarry est considéré comme la plus importante zone de rebond aux Antilles pour le trafic de stupéfiants à destination du marché européen. Un trafic qui suppose, a minima, des complicités internes parmi les usagers du terminal. C'est l'un des constats de l'audit publié en avril dernier par l'agence française anticorruption. L'AFA souligne que le Grand Port Maritime de la Guadeloupe est particulièrement exposé au risque de corruption.

Eric Stimpfling • Publié le 24 octobre 2025 à 13h00, mis à jour le 24 octobre 2025 à 14h03

En 2022, les saisies de cocaïne réalisées dans les ports de l'Hexagone au départ de la Guadeloupe représentaient un peu plus de cinq tonnes. En 2025, le chiffre encore provisoire dépasse déjà les 13 tonnes.

Un trafic en constante augmentation qui suppose, pour le moins, des complicités internes parmi les quelque 2014 personnes détentrices d'un badge leur permettant l'accès aux différentes installations du Grand Port Maritime de la Guadeloupe.

Dans un rapport confidentiel dont nous avons pu prendre connaissance, l'agence française anticorruption, souligne que le GPMG et les différents opérateurs portuaires et logistiques qui l'entourent sont particulièrement exposés au risque de corruption.

L'AFA rappelle qu'en 2023, 14 personnes ont été interpellées pour trafic de stupéfiants suite à deux incidents de sûreté. Certaines d'entre elles travaillaient dans l'environnement du port de Jarry.

Entre 2023 et 2024, l'AFA relève ainsi 17 intrusions non autorisées sur le terminal.

L'équipe de contrôle de l'AFA a également détecté deux cas de cumuls d'activités sur un simple échantillon de 35 salariés. Deux cas qui n'avaient pas fait l'objet de déclaration préalable.

L'AFA ajoute qu'un risque de conflit d'intérêts concernant les membres de la gouvernance a été pointé formellement dans un rapport réalisé par l'inspection générale de l'environnement et du développement durable en 2022.

L'IGEDD a d'ailleurs suggéré "l'élaboration d'un code d'éthique à destination des membres de la gouvernance afin de veiller à préserver la confidentialité et la sécurité des données et des échanges, au sein de la gouvernance".

L'AFA demande donc au GPMG de déployer un dispositif anticorruption complet d'ici à mars 2026. Une demande jugée prioritaire, avant la mise en place du Hub Antilles par CMA CGM. Les projections prévoient en effet un doublement du trafic, qui passerait de 200 à 400 000 conteneurs par an.

Contactée, la direction du GPMG indique avoir déjà mis en œuvre une partie des huit recommandations de l'AFA.

https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/le-grand-port-maritime-de-guadeloupe-expose-a-un-risque-accru-de-corruption-selon-l-afa-1636558.html

Environnement. Cariports 2 a été officiellement lancé au Grand port maritime de Guadeloupe

André-Jean VIDAL octobre 24, 2025 13 :00

Le Grand Port Maritime de Guadeloupe (GPMG) accueillait, hier soir, le lancement de Cariports 2.

Jean-Pierre Chalus, président du directoire du GPMG :

Cariports est une initiative du GPMG, en partenariat avec la Caribbean Shipping Association (CSA), dans le cadre d'INTERREG Caraïbes, avec d'autres ports de la Caraïbe qui ont en commun de vouloir être vertueux en matière d'environnement en prenant en compte les effets du changement climatique qui va affecter la région. Le GPMG accueillait, hier soir, le lancement de Cariports 2.

La phase CariPorts 1, arrivée à échéance, a permis au GPMG de créer des synergies avec des ports de la Caraïbe, ceux de la République dominicaine, la Jamaïque, Trinidad and Tobago, la Barbade, d'identifier les besoins en compétences pour plusieurs thématiques du développement durable et du changement climatique, de créer des outils d'évaluation, ceci dans une démarche d'amélioration continue.

https://youtu.be/8siTBVQZepk

Cariports 2 — lancé devant un parterre de personnalités, dont Ferdy Louisy, président du Parc national, soucieux de vertus écologiques, Jennifer Ithany Coquet, directrice du secrétariat conjoint d'Interreg Caraïbes, William Brown, président de la CSA et Mikaïla Capella-Ras, directrice générale, tous deux par la voie d'internet — a pour objectif de mettre en œuvre un label portuaire pour améliorer la performance environnementale des ports caribéens, tout en renforçant leur résilience face aux changements climatiques.

Le projet a été présenté par Michèle Milbin, cheffe de projet. La présentation a été clôturée par une intervention de Sita Narayanan, directrice de l'aménagement et du développement durable du GPMG.

De quoi s'agit-il ? Il s'agit de capitaliser sur les résultats obtenus auprès des premiers ports impliqués dans la phase Carisports 1 afin de transformer cet élan collectif en actions durables, objectif de Carisports 2.

Quels résultats ont été obtenus depuis 2020 ?

Obtenir la création d'un label Ports caribéens face aux changements climatiques, tel est le but de ce projet.

Comment ?

. Une synergie entre les 7 ports volontaires, de toutes tailles

. Avoir une boite à outils pour travailler tous dans le même sens

. Surveiller huit indicateurs de performance environnementale pour faire face ensemble, dont un management environnemental, la gestion des déchets, la surveillance des gaz à effet de serre, la surveillance des bruits sous-marins, la surveillance de la pollution de l'eau, l'adaptation aux changements climatiques, la coopération, etc.

Cariports II (2024-2027, avec un budget de 2 066 506 euros dont 1 648 102 euros du FEDER, propose de mettre en place la gouvernance d'un label pour les ports et de sélectionner le meilleur scénario permettant de le structurer pour un fonctionnement à long terme au sein de la Caraïbe. Pour ce faire, le projet prévoit l'accompagnement des ports grâce au déploiement des

ateliers de compétences et l'appropriation des outils développés afin chaque que chaque port déjà évalué puisse être intégré au label.

Pour ce faire, il faudra valider un cadre pendant et après le projet, recueillir des données à caractère environnemental, développer la coopération en développant de bonnes pratiques, mettre en œuvre plusieurs programmes, avec des ports pilotes, grands et petits, des partenaires du projet. Objectif : 85% de taux de satisfaction.

https://www.karibinfo.com/news/environnement-cariports-2-a-ete-officiellement-lance-au-grand-port-maritime-de-guadeloupe/

Opération de contrôle terrestre et maritime à Marie-Galante : cannabis, cigarettes et tabac saisis par les autorités

Mercredi, une vaste opération de contrôles a été menée à Marie-Galante 📍 par le Groupe d'action de l'État sur le littoral (GAEL). • ©Gendarmerie de Guadeloupe

Une opération de contrôle d'envergure s'est tenue mercredi (22 octobre) à Marie-Galante, menée conjointement par le Groupe d'action de l'État sur le littoral, les gendarmes de Grand-Bourg, la brigade nautique de Pointe-à-Pitre, les motocyclistes de l'Escadron départemental de contrôle des flux, une équipe cynophile, ainsi que les douanes de Marie-Galante. Entre autres : cannabis, cigarettes, herbe, chambre de culture et tabac ont été saisis.

Barbara Pelmard • Publié le 24 octobre 2025 à 14h00

Cette action coordonnée menée par le Groupe d'action de l'État sur le littoral (GAEL), les gendarmes de Grand-Bourg, la brigade nautique de Pointe-à-Pitre, les motocyclistes de l'Escadron départemental de contrôle des flux (EDCF), une équipe cynophile, ainsi que les douanes de Marie-Galante, ce mercredi, a permis des contrôles à la fois en mer et sur terre. L'objectif : renforcer la présence de l'État sur le littoral et lutter contre toutes les formes de délinquance, qu'elle soit terrestre ou maritime.

En mer, la brigade nautique a procédé au contrôle d'une dizaine de navires ainsi que des ferries assurant la liaison avec la Grande-Terre. • ©Gendarmerie de Guadeloupe

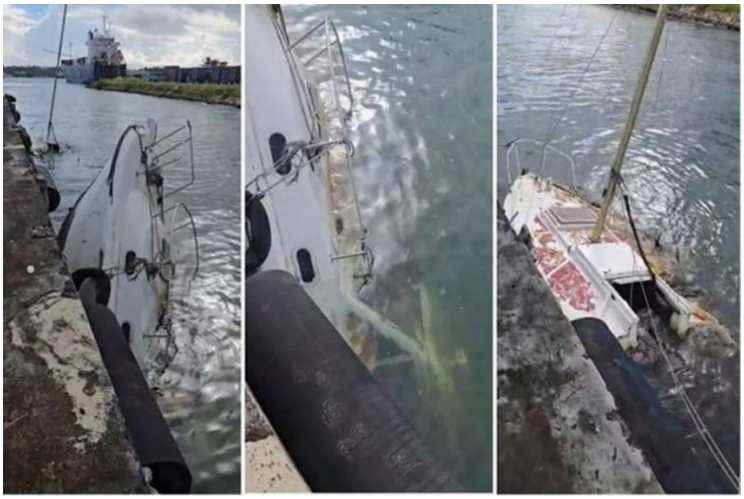
En mer, la brigade nautique a procédé au contrôle d'une dizaine de navires — commerciaux, de plaisance et de pêche — ainsi que des ferries assurant la liaison avec la Grande-Terre. Sur terre, les gendarmes ont découvert lors d'une perquisition chez un particulier : 283 g d'herbe, 13 pieds de cannabis, des branches séchées et une chambre de culture.

Le service des douanes a saisi 20 g d'herbe de cannabis, 2 193 cigarettes et 1 kg de tabac en vrac (high leaf). • ©Gendarmerie de Guadeloupe

Les services des douanes ont également contrôlé un commerce, où des infractions ont été relevées : détention irrégulière de produits prohibés (stupéfiants et tabacs manufacturés) réputés avoir été importés en contrebande. Au total, 20 g d'herbe de cannabis, 2 193 cigarettes et 1 kg de tabac en vrac (high leaf) ont été saisies.

https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/operation-de-controle-terrestre-et-maritime-a-marie-galante-cannabis-cigarettes-et-tabac-saisis-par-les-autorites-1636543.html

Pollution au Port de Jarry : le "propriétaire mis en demeure de renflouer" ses trois navires coulés lors des intempéries



Du carburant s'échappe de trois épaves qui gisent dans le plan d'eau du port de Jarry (Baie-Mahault) depuis plusieurs jours - 25/10/2025. • ©Captures de vidéos amateurs

Nadine Fadel, Eric Stimpfling • Publié le 25 octobre 2025 à 13h45

Dès la semaine prochaine, les trois navires immergés dans le plan d'eau du Port de Jarry, à Baie-Mahault, devraient être renfloués par leur propriétaire. Le gestionnaire du site l'a sommé d'agir. La pollution générée par ces épaves a été filmée par un Internaute ; du carburant s'en échappe depuis plusieurs jours...

Via une vidéo partagée sur les réseaux sociaux, un Internaute s'offusque de la pollution générée par trois navires coulés à la faveur des dernières intempéries en Guadeloupe. Les bateaux qui, selon le lanceur d'alerte, étaient amarrés au quai n°11 du terminal du port de Jarry, à Baie-Mahault, "depuis 10/15 ans", gisent désormais dans l'eau ; totalement sous la surface pour l'une des épaves et partiellement pour les deux autres.

"Regardez le carburant qui coule et on laisse faire depuis une semaine ! Pollution marine ! Ça va rester là ! Protégeons nos écosystèmes !", entend-on l'auteur déclarer, pendant qu'il tourne les images. Il déplore qu'une nouvelle fois, un tel désastre n'ait été évité et, de surcroît, l'absence d'intervention des autorités compétentes.

Nous avons contacté le président du directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe, à ce sujet. Celui-ci minimise l'impact de ces submersions accidentelles, dont il se dit parfaitement au courant.

Le sujet est bien identifié. Un barrage anti-pollution a été installé et le propriétaire mis en demeure de renflouer ; ce qui sera fait la semaine prochaine, si les conditions météo sont remplies (...). Parler de pollution, alors qu'il s'agit d'une irisation, me semble exagéré.

Jean-Pierre Chalus, président du directoire du GPMG

Jean-Pierre Chalus regrette que la personne à l'origine du message n'ait pas eu le réflexe de contacter le Grand Port Maritime, "*plutôt que de chercher le buzz*".

Au moins, aujourd'hui, une intervention est programmée, grâce à celui qui a dénoncé les faits, ou non... ça, on ne le saura pas.

https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/pollution-au-port-de-jarry-le-proprietaire-mis-en-demeure-de-renflouer-ses-trois-navires-coules-**lors-des-intemperies-1636864.html**

MARTINIQUE

Faire de La Martinique le Singapour français des Caraïbes

Hervé Deiss 10 octobre 2025

Après l'adoption en mai de la stratégie logistique de La Martinique, Sandra Casanova propose de transformer l'île en un hub à la Singapour sans pour autant faire un copié-collé du développement de l'île-État.

En mai, l'assemblée de la Collectivité territoriale de la Martinique a adopté « une stratégie **logistique** ambitieuse, plaçant l'île au cœur des dynamiques régionales de la Grande Caraïbe ».

La dématérialisation des documents de transport

Cette ambition comprend une dimension digitale. **La Collectivité territoriale** est lauréate du projet eFTI4ALL, de l'Union européenne. Il prévoit la dématérialisation des documents de transport. « Il permet d'instaurer un corridor numérique sécurisé entre la Martinique, les États membres de l'Union européenne et les pays tiers de la région », souligne la CTM.

Les cinq points de la stratégie logistique de La Martinique

Cette stratégie logistique se retrouve dans un document d'une centaine de pages. Elle repose sur cinq points :

• La modernisation des infrastructures : ports, aéroports et **hubs** intermodaux aux normes internationales ;

• La digitalisation des processus : systèmes d'information interconnectés et fluides ;

• Le renforcement de la coopération régionale avec les pays de la Grande Caraïbe ;

• Le soutien à l'innovation locale pour faire émerger des champions caribéens de la logistique verte et intelligente ;

• Et, la sécurisation des flux logistiques par une meilleure anticipation et coordination entre les acteurs publics et privés.

S'inspirer du modèle de Singapour

Et Sandra Casanova, experte en stratégie territoriale, **logistique durable** et coopération internationale, va encore plus loin. Elle propose : « si La Martinique s'inspirait du modèle singapourien ? » Pour la consultante, dans la comparaison entre Singapour et La Martinique, l'Île aux Fleurs n'a pas à rougir. D'une part, elle dispose d'une superficie du double de celle de Singapour. Alors, elle propose de transformer l'île. « Et si, nous aussi, nous pouvions transformer notre insularité en atout stratégique ? »

Les potentiels inexploités de l'île

La consultante continue en rappelant les potentiels inexploités de l'île. « Notre économie reste dominée par la consommation importée et peine à se projeter comme un **hub régional** », constate Sandra Casanova. Elle demeure réaliste et tient compte des spécificités locales. Elle appelle à s'inspirer du modèle singapourien sans copier « un modèle autoritaire ». En premier lieu, amener La Martinique à ce statut signifie de planifier à l'horizon 2050 une stratégie politique pour l'île.

Faire des ports et aéroports des portes d'entrées régionales

Ensuite, il convient de bâtir une stratégie logistique. Pour cela, elle propose de « faire de nos ports et aéroports des portes d'entrée régionales, via une **zone franche industrielle et d'exportation.** » En troisième lieu, elle appelle à investir dans le capital humain. Un point qui passe par une éducation multilingue, une formation aux métiers de demain et à l'innovation locale. Le quatrième point sur lequel elle propose de s'attacher est l'attractivité économique. Elle souhaite que soit mis en place un cadre stable, transparent et incitatif pour les investisseurs. Enfin, la stratégie de La Martinique doit aussi passer par la valorisation des ressources naturelles que sont l'agriculture, **les énergies renouvelables** et les filières vertes.

Construire son propre modèle

Pour Sandra Casanova, La Martinique doit construire son propre modèle caribéen en s'inspirant de Singapour. Il faut « transformer un territoire limité en taille en un acteur illimité en influence. » Alors, demain, La Martinique pourrait devenir un **hub logistique** et innovant de la Grande Caraïbe, reliant l'Europe, l'Amérique latine et le reste du monde. Elle appelle aussi à ne pas faire un copié-collé du « modèle autoritaire » de Singapour à La Martinique. Elle imagine un modèle s'inspirant de l'île-État.

Revoir les liens entre La Martinique et l'État français

Pour parvenir à cet objectif, La Martinique a besoin de changer de braquet. D'une part, elle doit revoir ses liens avec la Métropole. Un sujet que le Congrès des Élus de la Martinique a abordé le 8 octobre. Il propose une nouvelle relation entre La Martinique et la République. Un projet qui doit encore être présenté aux Martiniquais pour adhésion. Ensuite, il sera débattu avec les élus à partir de 2027. Il ne s'agit pas d'indépendance de l'île mais de transférer des pouvoirs normatifs de la Métropole vers La Martinique.

Revoir le coût de la manutention

D'autre part, le positionnement du port comme un **hub régional** passe par la garantie de la sécurité. Les mouvements récents, parfois violents, ne plaident pas en faveur de ce virage vers un hub financier et logistique. Encore, pour devenir un hub logistique, le coût de la manutention est à envisager. Face aux ports de Jamaïque, de Panama et de Colombie, le **transbordement** en Martinique s'alignera difficilement. La révision à la baisse de ces coûts peut provoquer un choc social.

Une idée qui germe depuis 2016

Ensuite, cette position de hub caribéen n'est pas nouvelle. En 2016, lors de l'agrandissement des écluses du canal de Panama, chaque pays et chaque île a tenté de s'imposer comme un hub. Face à la concurrence de la Colombie et de la Jamaïque, les **opérateurs logistiques** ont relayé le rôle des deux ports français de la Caraïbe au rang de hub régional. Pour finir, c'est le groupe CMA CGM qui a décidé d'organiser les deux ports caribéens et celui de Guyane en hubs mais pour ses lignes.

Concéder le terminal à un groupe indépendant

Encore, devenir un hub ne se décrète pas. Aujourd'hui, les principaux hubs mondiaux, comme Singapour, s'articulent autour de manutentionnaires qui sont indépendants des armateurs. Ainsi, à Singapour la manutention est assurée par Port Authority of Singapore (PSA), sans liens avec des armateurs. Les principaux hubs mondiaux se déclinent sur ce modèle. Ils se développent avec des sociétés comme DP World, Ictsi et Hutchison Ports. Dès lors qu'un armement prend une part majoritaire dans un terminal, les autres compagnies maritimes tendent à sortir. L'exemple du port de Gioia Tauro est emblématique. Depuis sa reprise par la filiale de MSC, il est déserté des autres armements. Alors, faire de La Martinique un **hub logistique** signifierait de disposer de d'un nouvel opérateur aux côtés du groupe CMA CGM. Qui acceptera de venir et à quelles conditions ? Ce projet tient à des réformes d'ampleur pour l'île.

Un projet coûteux

Par ailleurs, un hub logistique portuaire et aéroportuaire doit présenter des atouts pour s'imposer face à ses concurrents. Cela passe par la capacité du port à recevoir des navires de dernière génération, les Neo-Panamax. À l'heure actuelle, ces navires ne peuvent pas accéder **au terminal à conteneurs** de la Pointe des Grives. Or, ils sont essentiels dans la logique de **hub** entre navires-mères et feeders. De plus, ces navires exigent de disposer de portiques adaptés pour décharger au plus vite les navires-mères dans leur rotation. De plus, un hub doit disposer d'un terminal étendu ou d'un système de gestion optimale de ses quais. À titre d'exemple, les

quais du port de Hong-Kong sont limités en raison de la configuration de l'île. Cependant, avec une gestion optimale de l'espace et des capacités de **manutention**, le port chinois atteint un trafic de 20 MEVP chaque année. Alors, pour porter le GPM de La Martinique à ce niveau, il faudra des investissements. Ainsi, si le projet est coûteux, il a le mérite de poser sur la table un débat sur l'avenir logistique de l'île.

https://portsetcorridors.com/2025/faire-de-la-martinique-le-singapour-francais-des-caraibes/?utm_campaign=Newsletter%202025-33&utm_medium=emailNewsletter%202025-33&utm_source=Newsletter

---

EUROPE

ETS Maritime : TK Blue publie un guide pour s'y retrouver

20 octobre 2025 Hervé Deiss

Depuis le 1er janvier 2024, le système de l'ETS concerne aussi le transport maritime. Pour s'y retrouver et comprendre les conséquences de cette taxe, TK Blue publie un guide pour aider les chargeurs et commissionnaires en transport.

Le système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne s'applique depuis plusieurs années. Alors que le **transport maritime** a échappé à cette règlementation, l'Union européenne a corrigé le tir en 2023. Elle intègre depuis le 1er janvier 2024 les opérations maritimes dans ce système.

Les opérateurs de la logistique maritime se retrouvent désormais confrontés à cette nouvelle taxe. Les armateurs ont mis en place des surcharges pour couvrir ces nouvelles taxes. Pour les donneurs d'ordre, **commissionnaires et chargeurs,** il est parfois difficile de s'y retrouver. Dans ces conditions, TK Blue publie un guide pour comprendre les tenants et aboutissants de l'ETS

maritime : Transport maritime & fiscalité : Comprendre, anticiper et optimiser les surcharges carbone ETS1 (maritime)

Une montée en charge sur trois ans

Le guide explique la genèse de cette taxe. « Pour la première fois, le **transport maritime** devient soumis à une fiscalité carbone harmonisée à l'échelle européenne. » Une révolution qui demeure progressive. En effet, comme l'explique le guide, cette mesure prévoit « une montée en charge sur trois ans : En 2024, 40 % des émissions sont couvertes. En 2025, la couverture s'étend à 70 % des émissions. Enfin, elle vise les 100% en 2026. Par ailleurs, l'assujettissement à cette taxe concerne tous les voyages avec une différence. Les transports réalisés en intra-Europe sont couverts à 100% quand ceux comprenant une partie avec des pays tiers le sont à 50%.

Téléchargez le guide sur l'ETS maritime de TK Blue

Pour comprendre ce système, nous avons interrogé Philippe Mangeard, président de TK Blue et rédacteur du guide.

Ports et Corridors : L'ETS est devenue opérationnelle en janvier 2024. Pour bon nombre d'opérateurs logistiques, l'ETS maritime concerne les armateurs. Or, vous expliquez qu'elle se répercute sur les commissionnaires et les chargeurs à des niveaux supérieurs à ce qu'elles coûtent. Pouvez-vous nous expliquer, brièvement, en quoi l'ETS impacte les donneurs d'ordre ?

Philippe Mangeard, président de TK Blue

Philippe Mangeard : L'ETS maritime n'est pas une taxe directe sur les chargeurs, mais ses effets le deviennent. Les armateurs ont discrètement intégré cette nouvelle charge carbone dans leurs surcharges "all inclusive" (handling, sécurité, BAF, BOL, etc.). Ils transforment une fiscalité climatique en marge commerciale déguisée. Ce flou n'est ni éthique, ni conforme à l'esprit du mécanisme. C'est pour redonner transparence et équité que TK'Blue a lancé son

guide ETS. Il vise à aider les chargeurs à vérifier, objectiver et maîtriser leurs surcharges carbone. Parce que, comme le dit le proverbe, « quand c'est flou, c'est qu'il y a un loup. »

TK Blue propose une surcharge individualisée

Ports et Corridors : Dans ces conditions, pensez-vous que cette surcharge soit en réalité une façon déguisée de « sauvegarder » leur rentabilité malgré cette taxe ?

Philippe Mangeard : Oui, c'est une réalité. Certains armateurs utilisent l'ETS pour rétablir leurs marges sous couvert de surcharges « all inclusive ». Ils mélangent fiscalité carbone et frais opérationnels, sans transparence ni traçabilité, alors que le coût réel du quota est public (45 à 55 €/tCO_2, soit 12 à 20 € par conteneur). Le résultat est sans conteste. Ainsi, des surfacturations atteignent plusieurs centaines de milliers, voire des millions d'euros pour les grands donneurs d'ordres. TK'Blue demande que la surcharge ETS soit individualisée et justifiée sur chaque facture, comme toute composante fiscale. C'est la condition d'une transition carbone éthique, équitable et économiquement transparente.

ETS Monitor® : une solution basée sur les données officielles

Ports et Corridors : TK Blue propose une solution pour surveiller, lors des appels d'offre, les augmentations tarifaires. Comment avez-vous construit votre solution ?

Philippe Mangeard : Notre solution ETS Monitor® est issue de 12 ans d'expertise dans la mesure et le pilotage des émissions de transport. Certifiée par Bureau Veritas et conforme aux référentiels ISO 14083 et GLEC 3.1, elle s'appuie sur les données officielles MRV, IATA, GLEC et ADEME. L'outil calcule le coût réel de l'ETS 1 pour chaque trajet maritime selon le numéro IMO du navire, la distance et la valeur actualisée du quota carbone. Il permet ainsi de détecter toute surcharge injustifiée et d'appuyer les négociations lors des appels d'offres. En clair, ETS Monitor® redonne aux chargeurs la maîtrise de leurs coûts carbone.

L'Europe reste pionnière dans les taxes carbone

Ports et Corridors : L'ETS maritime s'applique progressivement. L'OMI doit voter pour une taxe mondiale sur la décarbonation du transport maritime. Si elle entre en vigueur, malgré le lobbying américain en sa défaveur, l'ETS maritime ne risque-t-il pas de devenir obsolète face à cette nouvelle règlementation ?

Philippe Mangeard : Non, une éventuelle taxe mondiale de l'OMI ne rendra pas l'ETS maritime obsolète. Les deux dispositifs sont complémentaires. L'ETS européen, déjà en place, couvrira 100 % des émissions intra-européennes dès 2026 et restera plus exigeant que tout futur accord international. La taxe OMI vise surtout à harmoniser le signal-prix du carbone à l'échelle mondiale, sur des bases plus faibles. En réalité, l'Europe restera pionnière, et ses entreprises devront apprendre à maîtriser ces nouveaux coûts carbone dès maintenant. C'est tout l'objectif de **TK'Blue**. Il s'agit d'aider les acteurs du transport à transformer cette contrainte en levier de compétitivité.

ETS Maritime : TK Blue publie un guide pour s'y retrouver - Ports et corridors