

La Fedom plaide pour une mesure carbone adaptée aux réalités économiques ultramarines

Le 1er janvier 2026 marque l'entrée en vigueur du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) en Europe. Communément appelé la taxe carbone, le dispositif tend à protéger les entreprises européennes soumises à la réglementation sur les émissions de gaz à effet de serre face à leurs concurrents étrangers. Hervé Mariton, président de la Fedom plaide pour une adaptation de cette réglementation Outre-mer.

Par [Véronique Nizon](#) , [Sitianlati Daroussi](#) Publié le 6 janvier 2026 à 02h38



Hervé Mariton, président de la Fédération des Entreprises d'Outre-mer · ©FTV

Outre-mer la 1ère : Rappelez-nous d'abord quels sont les secteurs d'activité qui sont concernés par ce mécanisme d'ajustement carbone européenne dans les Outre-mer ?

Hervé Mariton : Ce mécanisme a pour vocation de taxer le contenu carbone de produits intermédiaires qui vont entrer dans des fabrications réalisées sur les territoires. Cela concerne le BTP, l'agriculture, l'industrie. L'agriculture parce que les engrais fabriqués Outre-mer intègrent des matières qui peuvent avoir un contenu en carbone, comme l'urée ; l'industrie ou le bâtiment parce que les entreprises vont utiliser des aciers avec un contenu en carbone. La fabrication de ciment va intégrer des matières importées contenant du carbone et venant de l'extérieur de l'Union européenne. Ce sont ces matières qui sont taxées depuis le 1^{er} janvier. Taxer le contenu carbone des produits intermédiaires va forcément impacter ces différents secteurs, ce qui par conséquent aura des répercussions sur l'ensemble de l'économie ultramarine et au bout du compte sur les prix à la consommation.

Outre-mer la 1ère : Est-on aujourd'hui en mesure d'évaluer l'impact réel sur les Outre-mer ?

Hervé Mariton : L'impact n'est pas totalement mesuré aujourd'hui. Il viendra progressivement tout au long de l'année 2026. Pour comprendre ce mécanisme, il faut savoir que ces produits doivent être enregistrés à partir du 1^{er} janvier 2026, mais les entreprises n'auront à payer la taxe qu'en 2027. Elles sont donc dans l'obligation d'anticiper la capacité à payer cette taxe l'année prochaine et cela entraîne un renchérissement des fabrications dès aujourd'hui sur des ordres de grandeur assez significatifs. On parle d'une hausse des coûts pour le béton de l'ordre de 10%, entre 10% et 30% pour le ciment, 8% pour l'acier, et entre 15% et 20% pour les engrais. On est sur des montants importants. La situation est grave. À la Fedom, Fédération des Entreprises d'Outre-mer et dans d'autres organisations d'Outre-mer, nous disons que le traité de l'Union européenne prévoit par son article 349 qu'il puisse y avoir une exception pour les territoires ultramarins qui sont beaucoup plus sensibles que l'Europe continentale à l'intégration de ces produits intermédiaires chargés en carbone. Nous revendiquons donc une dispense d'application du mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Mais nous n'aurons pas de réponse de l'Union Européenne avant plusieurs mois.

Outre-mer la 1ère : Ce mécanisme n'est-il pas contradictoire à l'heure où l'on incite les territoires ultramarins à mieux s'intégrer dans leur bassin régional ?

Hervé Mariton : Totalement contradictoire. D'un côté on demande aux économies ultramarines de mieux intégrer l'environnement régional et de l'autre côté on alourdit les conditions de commerce avec l'environnement régional. Il y a là une contradiction. C'est un point qui n'a pas tellement été soulevé dans le débat jusqu'à présent. Depuis plusieurs semaines déjà, nous avons alerté sur le poids de ce mécanisme d'ajustement carbone aux frontières. Je ferai valoir qu'il faut encore nourrir ce débat et montrer ce qu'il représente concrètement. Premièrement, il y a un surcoût lié au MACF, deuxièmement, c'est contradictoire avec une logique d'intégration régionale, troisièmement, cela montre par ailleurs combien les débats, par exemple le projet de loi annoncé sur le coût de la vie Outre-mer, sont des exercices assez théoriques, parce qu'en vérité, le projet de loi imagine d'imposer des contraintes supplémentaires aux entreprises, des entreprises qui vont avoir à payer plus cher des intrants parce que des règles communautaires non adaptées aux OM s'appliquent à elles aujourd'hui.

Outre-mer la 1ère : Quid de la consultation publique « OMNIBUS » lancée par la Commission européenne pour adapter certaines réglementations aux territoires ultramarins ?

Hervé Mariton : Aujourd'hui il y a un dispositif européen MACF qui s'applique, sans prise en compte de la situation des Outre-mer. Il y a une petite fenêtre d'espoir avec une évolution possible de ce dispositif puisque le règlement dit « OMNIBUS » qui peut d'ailleurs concerner bien des sujets, a été mis en négociation. Nous, nous intervenons aujourd'hui pour que le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières soit adapté Outre-mer. Le mieux serait évidemment que les OM soient dispensés de ce mécanisme qui raisonnablement, ne doit pas s'appliquer de la manière dont il s'applique en Europe continentale. Quel sera le résultat de la discussion européenne ? Je n'en sais rien. Mais je sais que le sujet est sur la table. Nous à la

Fedom, avec les différentes organisations économiques des territoires ultramarins, avec nos adhérents, avec d'autres organisations, nous poussons très fort en ce sens.

Par [Véronique Nizon](#) , [Sitianlati Daroussi](#)

<https://la1ere.franceinfo.fr/undefined/la-fedom-plaide-pour-une-mesure-carbone-adaptee-aux-realites-economiques-ultramarines-1658564.html>

Jean-Pierre Chalus, président du Grand Port Maritime de la Guadeloupe, porte pour 2026, l'ambition de « faire du port de Guadeloupe un hub au service des grandes compagnies maritimes »

- [Esther GAUTIER 20/01/2026](#)

À la tête du directoire du Grand Port Maritime de la Guadeloupe depuis 2020, et reconduit dans ses fonctions en 2024, Jean-Pierre Chalus pilote la transformation de Guadeloupe Port Caraïbes dans un contexte de recomposition des routes maritimes, de concurrence caribéenne accrue et de montée en puissance des enjeux de performance logistique, de transition écologique et de sûreté. Pour Outremers 360, cet ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts, ancien président du directoire du port de Nantes-Saint-Nazaire et ex-président de l'Union des ports de France, dresse le bilan d'une année 2025 charnière et trace les grandes perspectives du port guadeloupéen, désormais appelé à jouer un rôle stratégique pour l'économie du territoire et pour la présence française dans la Caraïbe.

Le port de Guadeloupe accélère sa modernisation

Si 2025 apparaît comme une année de transition, marquée par la préparation et la structuration des grands projets, 2026 s'annonce comme une année de déploiement opérationnel, avec un objectif clair : « *faire du port de Guadeloupe un hub au service des grandes compagnies maritimes* ».

Dans cette trajectoire, l'année 2025 a été marquée par plusieurs évolutions structurantes. Jean-Pierre Chalus avance notamment la transformation des flux énergétiques, avec la substitution progressive du charbon utilisé par la centrale du Moule par des cargaisons de bois en provenance du Canada, dans le cadre d'un fonctionnement à la biomasse. *« Un changement structurel qui entraîne de nouvelles contraintes logistiques »*, souligne-t-il.

Côté passagers, le port a enregistré en 2025 une légère baisse du trafic, principalement liée à la réduction de l'offre maritime intérieure, notamment sur la desserte de Marie-Galante, assurée pendant une grande partie de l'année par une seule compagnie, FRS Express des Îles, avant l'arrivée récente de Karu Ferry, avec des navires de plus petite capacité. *« À l'inverse, souligne Jean-Pierre Chalus, la croisière se maintient à un niveau soutenu, avec environ 250 escales recensées sur l'ensemble de l'archipel, pour lesquelles le GPMG en représente à peu près la moitié, tandis que les navires accueillis sont désormais plus grands et plus fortement remplis que lors des saisons précédentes. »*

Le chantier emblématique du port finalisé en 2025 reste l'extension du quai n°12, destinée à renforcer les capacités d'accostage : *« Après des aléas géotechniques ayant entraîné une suspension temporaire des travaux au troisième trimestre 2025, le projet a été relancé à l'issue d'expertises approfondies, avec une livraison désormais attendue à l'horizon de mi-2027. »*



Port de Jarry - Travaux d'extension du quai 12

©GPMG

Parallèlement, le port a réceptionné ses nouveaux portiques en juillet 2025 et, après une phase de tests, les a mis en service en septembre, permettant désormais d'accueillir des navires de plus grande taille. Autre évolution majeure : la modernisation de la manutention horizontale avec la mise en service de portiques RTG électriques, qui transforment l'organisation du terminal conteneurs avec pour objectif de *« densifier le stockage, fluidifier les opérations et positionner le port de Guadeloupe comme un hub régional du transbordement. »*

Une feuille de route 2024-2028 pour renforcer l'attractivité du port

Véritable colonne vertébrale de la stratégie portuaire, la feuille de route du Grand port maritime de la Guadeloupe à l'horizon 2028 s'impose comme un levier majeur de son attractivité économique. L'ambition est de positionner le port comme un véritable animateur de la place

portuaire, capable de fédérer l'ensemble des acteurs, pilotes, remorqueurs, manutentionnaires et prestataires techniques, autour d'une plateforme de services performante, offrant aux compagnies maritimes un haut niveau de fiabilité et de disponibilité.

Pour Jean-Pierre Chalus, cette dynamique doit désormais gagner en visibilité à l'international : *« Cette offre doit être davantage valorisée lors des grands rendez-vous professionnels comme le Seatrade à Miami, Hambourg ou Malaga, où le port défend ses investissements, l'évolution de ses infrastructures et l'amélioration de ses tirants d'eau, encore parfois méconnus des opérateurs. »*

Au cœur des transitions énergétique et écologique

Jean-Pierre Chalus entend inscrire pleinement le port de Guadeloupe dans les grandes ambitions territoriales, en l'associant aux schémas régionaux, à la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) et aux politiques de transition énergétique. Déjà engagé dans cette dynamique avec l'installation de panneaux photovoltaïques à la gare maritime de Bergevin en 2022 et la mise en place de bornes de recharge pour véhicules électriques, le port poursuit sa transformation vers un modèle plus durable.



Arrivée des 3 portiques au Port de Jarry en juin

2025 ©GPMG

Le port affirme son rôle d'acteur de la transition écologique en poursuivant ses programmes de restauration de la mangrove, ses projets européens et ses coopérations avec d'autres ports de la Caraïbe et d'Europe, afin de partager les bonnes pratiques environnementales.

Cette trajectoire suppose également une vigilance financière constante : les investissements engagés, près de 230 millions d'euros sur la période du Projet Stratégique approuvé fin 2024, génèrent chaque année plusieurs millions d'euros de charges d'amortissement qui doivent être compensées par des volumes de trafic suffisants, notamment dans le transbordement.

L'observation des pratiques anglo-saxonnes dans la région met en lumière, selon Jean-Pierre Chalus, des approches différentes de celles de l'Europe : *« si la décarbonation y est globalement moins avancée, une dynamique se développe autour du branchement électrique des navires de croisière à quai, sous l'impulsion des compagnies maritimes, tandis que de nombreux ports restent encore dépendants des trafics pétroliers tout en multipliant les initiatives liées au climat, notamment autour de la protection des mangroves et des récifs coralliens. »* Malgré des

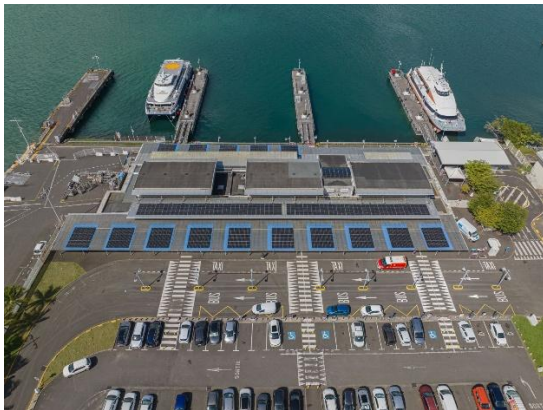
trajectoires différentes, ces échanges nourrissent des coopérations régionales jugées essentielles.

Photo Gare Maritime de Bergevin (Pointe-à-Pitre) - Photovoltaïque

Une coopération stratégique pour peser face aux géants caribéens

Dans un environnement régional dominé par de grands hubs comme par exemple celui de Kingston en Jamaïque, dont les capacités dépassent largement le million de conteneurs, les ports français des Antilles et de Guyane ont engagé une nouvelle dynamique de coopération sous l'égide de l'État à travers le Conseil de coordination interportuaire Antilles-Guyane (CCIAG).

L'objectif est double : mutualiser les retours d'expérience techniques et positionner la façade française comme une alternative crédible dans les schémas de desserte des grandes compagnies maritimes. *« La saturation progressive des grands ports caribéens ouvre en effet de nouvelles opportunités pour des plateformes capables d'accueillir des navires de plus grande capacité et d'assurer un haut niveau de performance opérationnelle. »*



Gare Maritime de Bergevin (Pointe-à-Pitre) avec ses panneaux photovoltaïques ©GPMG

Pour son président du Directoire, le port de Guadeloupe entend ainsi dépasser son rôle historique de desserte territoriale pour développer une activité structurée de transbordement, moins dépendante de la seule consommation locale et plus intégrée aux grandes lignes internationales. *« Travailler de manière coordonnée entre ports prend aujourd'hui tout son sens dans un contexte de profonde mutation du transport maritime. Les schémas de desserte, longtemps relativement stables, ont laissé place à des rotations intégrées, plus longues et plus complexes, avec des escales étendues et des liaisons désormais inscrites dans des boucles mondiales pouvant durer plusieurs semaines. Face à cette évolution, les ports français des Antilles doivent être prêts en permanence à s'adapter et à garantir une continuité de service, quelles que soient les contraintes d'exploitation rencontrées par les compagnies maritimes. »*

La sûreté, un enjeu majeur

La sûreté portuaire s'impose aujourd'hui comme un enjeu central pour le port de Guadeloupe. Le renforcement des contrôles d'accès, la généralisation des enquêtes administratives pour les personnels intervenant en zones sensibles et la multiplication des audits nationaux et européens

s'inscrivent dans une stratégie globale de durcissement du dispositif, notamment face aux risques liés au narcotrafic. *« Depuis plusieurs années, le port de Guadeloupe a engagé un important effort de remise à niveau de ses dispositifs, en étroite coordination avec les services de l'État »*, rappelle Jean-Pierre Chalus, qui insiste sur la portée de cet engagement : *« C'est vraiment un enjeu majeur. Le narcotrafic est aujourd'hui un facteur de déstabilisation du territoire guadeloupéen et chaque acteur doit être pleinement mobilisé à son niveau de responsabilité. »*

À l'horizon 2026, le port de Guadeloupe s'avance dans une nouvelle phase de son histoire, avec l'ambition de s'imposer durablement comme une plateforme maritime de référence dans la Caraïbe. Dans un contexte de recomposition des routes commerciales, de transition énergétique et de concurrence régionale accrue, il entend transformer ces mutations en leviers de développement. L'enjeu est désormais de consolider cette trajectoire, d'ancrer la confiance des compagnies maritimes et de faire du port un moteur de croissance et de rayonnement pour l'ensemble du territoire guadeloupéen et de la France.

<https://www.outremers360.com/bassin-atlantique-appli/jean-pierre-chalus-president-du-grand-port-maritime-de-la-guadeloupe-porte-pour-2026-lambition-de-faire-du-port-de-guadeloupe-un-hub-au-service-des-grandes-compagnies-maritimes>

Un bug informatique bloque des conteneurs au port de Jarry et perturbe l'approvisionnement de l'archipel

Le 13 janvier dernier, un dysfonctionnement du logiciel des douanes a provoqué un blocage inédit au port autonome de Jarry. Pendant plusieurs jours, des centaines de conteneurs sont restés immobilisés, empêchant le dédouanement des marchandises. Transitaires, douaniers et grande distribution ont dû faire face à une situation exceptionnelle, révélant la forte dépendance de toute une filière à un outil informatique.

Par **Alexandre Houda**, **Clément Pravaz**

Publié le 29 janvier 2026 à 03h00



Le Port de Jarry en Guadeloupe · ©Guadeloupe La 1ère

Dans certains supermarchés de Guadeloupe, les étagères de produits frais et les congélateurs ont parfois affiché des vides inhabituels. Pourtant, les marchandises étaient bien arrivées sur l'île. Elles étaient stockées sur le port de Jarry, en attente de dédouanement.

En cause : un bug informatique du logiciel des douanes survenu le 13 janvier. Un dysfonctionnement qui a empêché toute validation des déclarations nécessaires à la sortie des conteneurs. Les premiers touchés ont été les transitaires, ces professionnels chargés d'organiser l'import et l'export des marchandises.

"Aucune déclaration ne sortait. On avait des messages d'erreur incompréhensibles. Une déclaration mettait entre 8 à 9 heures pour passer, quand elle passait, au lieu de 15 minutes habituellement", explique Nathalie Soufflet, secrétaire générale du syndicat des transitaires (COMET) et gérante d'International Caraïbes Fret.

À ces retards se sont ajoutées des erreurs de TVA imputées aux transitaires, aggravant une situation déjà tendue pour la profession.

Les douanes contraintes de repasser au papier en urgence

Pour éviter une paralysie complète de l'économie de l'île, les services des douanes ont dû mettre en place des procédures de secours en urgence.

« Nous avons immédiatement proposé des procédures alternatives pour ne pas interrompre les flux. Au port de Jarry, plus de 560 procédures de secours ont été réalisées. À l'aéroport, nous sommes repassés au papier pendant environ 48 heures, avec près de 360 procédures traitées. »

Olivier Fouque, directeur régional des douanes de Guadeloupe et des Îles du Nord. · ©Clément Pravaz et Ronhy Malety

Pendant ces deux jours, les agents ont dû abandonner l'automatisation et traiter manuellement les déclarations. Une charge de travail importante, génératrice de stress.

"C'est un surcroît de travail considérable. Depuis 14 jours, les collègues traitent des déclarations à la main. Ils ont tenu, mais c'est très lourd", souligne Pierre-Marie Hilaire, secrétaire général du syndicat SAD/CGT Douanes.

La situation est aujourd'hui en voie de normalisation et aucun risque majeur ne pèse sur l'approvisionnement des supermarchés. Mais cet épisode met en lumière une réalité : toute l'économie d'un territoire peut se retrouver fragilisée... par la défaillance d'un simple logiciel. <https://la1ere.franceinfo.fr/guadeloupe/un-bug-informatique-bloque-des-conteneurs-au-port-de-jarry-et-perturbe-l-approvisionnement-de-l-archipel-1666224.html>

Une semaine blanche pour CMA CGM

A.C. lundi 26 janvier 2026



Un bateau de CMA CGM dans le port du Havre d'où partent essentiellement les importations antillaises et guyanaises. • SHUTTERSTOCK

La compagnie CMA CGM a communiqué un changement de rotation des navires sur la ligne Antilles, dans le cadre d'une réorganisation de leur service avec l'affectation de nouveaux navires. À ce titre, aucun départ ne sera assuré du 26 au 31 janvier 2026. L'ensemble des conteneurs programmés au départ du 31 janvier 2026 seront automatiquement reportés sur le navire du samedi 7 février 2026, avec une arrivée prévue à Pointe-à-Pitre le mercredi 18 février 2026.

<https://www.guadeloupe.franceantilles.fr/actualite/economie/une-semaine-blanche-pour-cma-cgm-1066140.php>

Biodiversité : Un nouveau laboratoire de recherche dédié aux coraux voit le jour en Martinique

• 03/01/2026

Le Grand Port Maritime de la Martinique et le CNRS ont annoncé le lancement de Lab'o Coraux, un nouveau laboratoire de recherches dédié à la sauvegarde des récifs coralliens. Cette plateforme expérimentale est située sur le site portuaire de la Pointe des Carrières. Un sujet de notre partenaire RCI Martinique.

Un tout nouveau laboratoire de recherches dédié aux récifs coralliens a été lancé par le Grand Port Maritime de la Martinique et le CNRS. « Lab'o Coraux » est implanté sur le site portuaire de la Pointe des Carrières, et a pour mission de sauvegarder les coraux, en état d'urgence écologique en Martinique.

La couverture récifale est aujourd'hui inférieure à 5 %, contre 30 à 50 % il y a vingt ans. Le Lab O'Coraux va prélever les coraux, pour les restaurer grâce à des techniques de micro-bouturage. Ce procédé permet d'obtenir en un an des colonies qui mettent 10 à 20 ans à se former naturellement. Au-delà de la compensation environnementale, le laboratoire a pour objectif de devenir une plateforme de recherche de référence dans les Petites Antilles. Ce projet, financé à hauteur de 783 000 euros, s'inscrit dans un accord-cadre conclu en 2025, avec l'ambition de faire du port un modèle de transition socio-écologique.

Les travaux d'extension du port risquent de sévèrement endommager le récif corallien, le laboratoire doit empêcher leur anéantissement total, comme le précise Jean-Philippe Maréchal, responsable scientifique : *« Les travaux ne les épargneront pas, donc l'idée c'est de sauvegarder une majorité de ces colonies, en les mettant en sécurité dans des bassins. Ensuite, nous allons procéder à des manipulations de micro-bouturages, c'est-à-dire les découper en petits fragments, afin qu'ils aient la capacité de grandir à nouveau ».*

Les premiers prélèvements sont prévus en avril 2026. Et après huit mois de croissance, les colonies atteindront une taille suffisante pour être réimplantées sur un autre site de la baie de Fort-de-France, Jean-Philippe Maréchal : *« Ces micro-colonies de cinq à six centimètres de diamètre, ont la capacité de fusionner, et de former une colonie un peu plus grande, de l'ordre de 20 cm. En procédant avec cette technique, on peut obtenir cette taille de colonies, en une année à peu près, alors qu'en milieu naturel, il aurait fallu une vingtaine d'années ».*

Un plan de sauvegarde de l'écosystème

La réponse scientifique est apportée, mais ce projet ne se limite pas à compenser les travaux du port. Il s'inscrit dans une réflexion plus large sur la place de la nature dans un espace d'activité humaine intense, comme l'explique, Jean Raphael Gros Désormeaux, représentant CNRS Antilles : *« Le port nous offre une opportunité de recherche dans le cas des coraux. Mais la question n'est pas seulement de replanter des coraux, mais de voir comment ce dispositif s'insère dans un socio-écosystème, y compris celui du port ».*

LabO'Coraux a pour ambition d'étendre ses travaux de recherches et de travailler à une restauration écologique de la baie de Fort-de-France. Un choix stratégique, face à une réalité alarmante : aujourd'hui, les récifs coralliens couvrent moins de 5 % des fonds marins martiniquais.

RCI Martinique

[Biodiversité : Un nouveau laboratoire de recherche dédié aux coraux voit le jour en Martinique | Outremers360](#)

AirONE décolle en Martinique avec Soget



[21 janvier 2026](#) [Hervé Deiss](#)

Soget implante AirOne en Martinique. Un CCS dédié aux opérations de fret aérien.

La Martinique rejoint le cercle des **plateformes aériennes** qui font confiance à Soget. En effet, elle déploie AirONE, le CCS aérien de nouvelle génération de [Soget](#) sur son aéroport. En choisissant AirONE, Port+, société en charge de l'informatique logistique sur l'île, s'appuie sur un CCS structurant, conforme aux normes internationales.

AirOne, un CCS avec des succès

Le projet s'inscrit dans le développement du **Cargo Community System (CCS)** de Soget spécialisé sur les opérations aériennes. Fort de ses succès en [Guadeloupe](#), en Jamaïque et en République Démocratique du Congo, AirONE confirme sa trajectoire internationale et poursuit le développement de solutions robustes et interopérables.

Moderniser la chaîne logistique aéroportuaire

Le déploiement de ce **CCS** en Martinique illustre la confiance accordée à la méthodologie de Soget. « Le déploiement d’AirONE en Martinique s’inscrit pleinement dans notre ambition de moderniser et de fluidifier la chaîne logistique aéroportuaire du territoire », indique [Julien Prével, directeur général de Soget](#). Pour la directrice générale de Port+, Nicole Sully, cet outil vient « renforcer la performance de la chaîne logistique aéroportuaire en Martinique. Les premiers échanges avec Port+ témoignent d’une collaboration en co-construction avec des professionnels engagés, ouvrant la voie à de belles perspectives. »

Un CCS pour de nombreux services

AirOne offre plusieurs services. Il permet la **dématérialisation** complète et sécurisée des formalités réglementaires et douanières, d’une part. Ensuite, il offre un suivi en temps réel des marchandises, des documents et des statuts opérationnels. Il permet la transmission automatisée et conforme des données aux autorités compétentes. L’ensemble de ces fonctionnalités contribue à renforcer la conformité réglementaire, à fiabiliser les opérations et accélérer les flux.

Une solution opérationnelle, aux résultats mesurables

AirONE est une solution éprouvée sur le terrain, déployée dans des environnements opérationnels et réglementaires exigeants. Elle permet de s’adapter rapidement aux contraintes locales, réglementaires et douanières. Elle assure la conformité des échanges avec les autorités compétentes. De plus, elle sécurise les flux physiques et les données. **AirOne** est aussi un outil pour fluidifier les opérations et réduire significativement les délais. Ainsi, elle génère de la valeur pour l’ensemble des acteurs du fret aérien.

Une plateforme unique pour orchestrer l’écosystème du fret aérien

AirONE connecte, au sein d’une plateforme unique, les **compagnies aériennes**, les handlers, les transitaires, les logisticiens, les manutentionnaires, les Douanes et les autorités aéroportuaires. Cette orchestration limite les ruptures. De plus, elle optimise la coordination et sécurise les échanges.

https://portsetcorridors.com/2026/airone-decolle-en-martinique-avec-soget/?utm_campaign=Newsletter%202026-02&utm_medium=emailNewsletter%202026-02&utm_source=Newsletter

Après l'effondrement d'un portique, 9 mois de travaux majeurs programmés pour relancer la dynamique du hub antillais du Grand Port Maritime de la Martinique

Quatre mois après l'effondrement spectaculaire d'un portique, le Grand Port Maritime de La Martinique se projette déjà dans l'après-crise. L'incident, survenu le 18 septembre 2025, concernait un équipement stratégique qui devait entrer prochainement en service dans le cadre d'un vaste programme de modernisation des infrastructures portuaires.

Par **Rédaction Martinique La 1ère** Publié le 24 janvier 2026 à 05h00



Un des portiques du port de Fort-de-France s'est effondré le 18 septembre 2025 · ©RS

Le portique accidenté faisait partie d'un lot de [deux portiques "nouvelle génération"](#), fabriqués en Chine, pour un coût global de 38 millions d'euros, financé à 50 % par la Collectivité Territoriale de Martinique (CTM). Cet investissement visait à renforcer la compétitivité du port, accompagner la croissance des flux maritimes et soutenir l'ambition de la Martinique comme hub de transbordement régional.

Une instruction judiciaire toujours en cours, mais active

Si le temps judiciaire reste long par nature, les responsables portuaires se veulent rassurants : *"l'expertise avance rapidement. Une étape décisive est attendue les 5 et 6 février, avec une réunion sur site de l'expert judiciaire, réunissant pour la première fois l'ensemble des parties, sans exclusion, accompagnées de leurs avocats et assureurs."*

L'objectif affiché est clair : identifier [les causes de l'effondrement](#), permettre à chacun de prendre ses responsabilités et rétablir pleinement les capacités du port. Des discussions sont

même engagées entre conseils juridiques pour explorer une issue amiable, *"signe d'une volonté partagée d'avancer"*.

Un démantèlement en deux grandes phases

Les travaux à venir s'articuleront autour d'un démantèlement progressif du portique effondré :

- **Phase 1 (février à avril)** : sécurisation de la structure existante afin de garantir la sécurité du terminal.
- **Phase 2** : démantèlement complet de l'ouvrage, sur une durée estimée entre **cinq et six mois**, sous réserve de validation technique et financière par les parties concernées.

Si toutes les conditions sont réunies, le calendrier pourrait être tenu, permettant de tourner rapidement la page de cet épisode.

Continuité d'activité assurée

Malgré l'accident, le Grand Port de Martinique n'a jamais cessé de fonctionner. Trois portiques opérationnels supplémentaires ont été mobilisés afin de préserver les approvisionnements domestiques et maintenir le service aux clients.

Parallèlement, le port travaille avec ses partenaires sur la mise en place de nouvelles configurations logistiques. Un premier navire adapté à cette nouvelle organisation est arrivé le 16 janvier, marquant le début d'une montée en puissance progressive de la flotte.

Cap sur 2026–2027 et au-delà

La dynamique engagée s'inscrit dans le temps long. Des travaux complémentaires d'aménagement du terminal restent nécessaires pour permettre l'accueil de navires de plus grande capacité, en toute sécurité. L'enjeu est majeur : 140 000 conteneurs supplémentaires en transbordement sont attendus dès 2027, avec des volumes encore plus importants l'année suivante.

À terme, avec la construction et la mise en service complète des nouveaux portiques, le plein rendement du hub antillais pourrait être atteint d'ici trois ans, en parallèle de l'ouverture de nouvelles lignes maritimes par CMA CGM, appelées à monter en charge progressivement.

<https://la1ere.franceinfo.fr/martinique/apres-l-effondrement-d-un-portique-9-mois-de-travaux-majeurs-programmes-pour-relancer-la-dynamique-du-hub-antillais-du-grand-port-maritime-de-la-martinique-1664505.html>

Grand Port Maritime de la Martinique : un bilan 2025 solide et des projets structurants pour l'avenir

À la clôture de l'année 2025, le Grand Port Maritime de la Martinique affiche un bilan économique globalement positif, confirmant son rôle stratégique dans l'économie

martiniquaise et caribéenne, tout en se projetant dans une transformation profonde autour de la transition énergétique et de la sûreté.

Par **Rédaction Martinique La 1ère** Publié le 26 janvier 2026 à 07h00



Déchargement de bateau au port de Fort-de-France · ©GPMLM

En 2025, le trafic portuaire a progressé de 3 % en tonnage, atteignant 3,3 millions de tonnes. Cette hausse est principalement tirée par les vracs solides et liquides, tandis que le trafic conteneurisé enregistre une légère baisse inférieure à 2 %, dans un contexte international toujours fluctuant.

En revanche, le trafic passagers connaît une très forte dynamique, grâce à la croisière. Le port enregistre une hausse spectaculaire de 21 %, confirmant l'attractivité retrouvée de la Martinique sur ce segment. Pour la saison 2026–2027, 39 escales supplémentaires sont d'ores et déjà programmées.

Autre signal fort : l'armateur MSC Croisières a confirmé la mise en service d'un second navire basé en Martinique, positionné en tête de ligne et opérant toute l'année, hiver comme été.

Cap sur la transition énergétique avec le programme Smart Green

Parmi les projets majeurs, le programme Smart Green s'impose comme emblématique. Il vise à réduire fortement la dépendance du terminal de la Pointe des Grives aux énergies fossiles grâce à la production d'énergie photovoltaïque.

Dès l'an prochain, le port prévoit une réduction de 50 % de sa consommation d'énergies fossiles. Le projet, lancé en 2022, représente 11 millions d'euros d'investissement et entre actuellement en phase d'essais d'exploitation, pour une inauguration espérée en juin 2026.

Dans la continuité, un second projet innovant baptisé « Soley Blé » verra le jour : une centrale photovoltaïque flottante, installée sur l'eau, d'une puissance de 1 MW. Une première en Martinique, à la fois ambitieuse et réaliste selon la direction portuaire.

Cette stratégie énergétique s'inscrit aussi dans la vocation du Hub Antilles, avec l'objectif de créer un corridor maritime vert entre la Martinique et l'Europe, en accueillant des navires propulsés par des énergies plus propres, notamment le GNL.

La sûreté, priorité absolue face aux trafics illicites

Autre chantier central : la sûreté portuaire, qualifiée de « dossier de l'année » face à la montée du narcotrafic et des activités illicites. Le port engage une réponse dissuasive et technologique, avec un investissement de 2,2 millions d'euros en 2026, et 5,8 millions d'euros sur l'ensemble du projet stratégique.

Les mesures annoncées sont lourdes :

- Renforcement drastique des accès au terminal
- Passage d'un contrôle par badge à un contrôle d'accès biométrique
- Installation de 60 caméras intelligentes supplémentaires, dotées d'intelligence artificielle

Ces dispositifs permettront une détection immédiate des intrusions, avec alertes en temps réel vers le PC de sécurité du port mais aussi vers les services de l'État : douanes, OFAST et police nationale

Des drones quadripèdes pour surveiller le terminal

Innovation majeure : le port a réceptionné son premier drone quadripède, destiné à effectuer des rondes autonomes au cœur même des conteneurs, là où les caméras atteignent leurs limites. Cinq drones seront déployés sur l'ensemble des installations portuaires.

Reliés à un hyperviseur central, ces drones pourront inspecter chaque recoin du terminal, signaler immédiatement toute anomalie et déclencher une intervention ciblée.

L'humain au cœur du dispositif de sécurité

Au-delà de la technologie, le Grand Port Maritime mise fortement sur le facteur humain. Des actions de formation, de sensibilisation et de prévention sont engagées auprès de l'ensemble des agents et partenaires intervenant sur le terminal.

Objectif : développer une véritable culture de la sûreté, préparer les personnels à faire face aux tentatives de corruption ou de pression, et déployer des protocoles anticorruptions clairs et opérationnels.

<https://la1ere.franceinfo.fr/martinique/grand-port-maritime-de-la-martinique-un-bilan-2025-solide-et-des-projets-structurants-pour-l-avenir-1664526.html>