

# GUADELOUPE

## GPM Guadeloupe : un trafic en hausse en 2025



18 février 2026 Hervé Déiss

**Le GPM de la Guadeloupe achève 2025 sur une note positive avec une hausse de son trafic de 2% à 3,4 Mt. Le port continue ses investissements pour le Hub Antilles.**

En 2025, le GPM de la Guadeloupe affiche un trafic en progression de 2% à 3,4 Mt. Une performance que le président du directoire du GPM, Jean-Pierre Chalus relativise. « Nous avons connu une année 2024 faible. Cette augmentation de trafic n'est pas suffisante. » Ensuite, il souligne que sur les neuf premiers mois de l'année, les trafics ont été faibles. Au dernier trimestre, la tendance s'est inversée.

### Deux phénomènes expliquent la situation

Pour le responsable du port, deux phénomènes expliquent cette tendance. En premier lieu, le trafic conteneurs a souffert d'une irrégularité chronique. À titre d'exemple, en 2025, sur la ligne Medcar, entre la Méditerranée et les Caraïbes, l'armateur a annulé 12% des escales prévues sur le premier semestre. En 2024, ce sont 20% des escales annulées sur l'année. Alors, le marché domestique a été servi. « Cependant, nous avons constaté de nombreuses ruptures. » En second

lieu, l'île des Antilles subi les effets de creux dans les grands chantiers. « Nous n'avons pas de projets locomotifs comme nous avons eu les années précédentes avec la construction du CHU. »

## **Une baisse des hydrocarbures**

Dans ce contexte, les volumes réceptionnés au port s'effritent quelque peu. Ainsi, les produits énergétiques perdent 22% à 357 000 t. Une baisse qui tient à la consommation locale. Elle trouve aussi son origine dans une moindre demande de carburant pour l'aérien. Le tourisme se porte bien à la Guadeloupe mais les compagnies aériennes remplissent plus leur avion et, donc, l'île en reçoit moins.

## **La progression des produits agricoles**

Du côté des vrac solides, les trafics progressent. Ainsi, sur les produits du BTP, le trafic s'établit à 511 000 t, en progression de 53%. Un courant dopé par le clinker et le ciment. Alors, même si les grands chantiers ne sont pas au rendez-vous, la consommation locale se maintient. Quant aux produits agricoles, ils progressent de 4% à 74 000 t. Pour leur part, les [conteneurs](#) affichent une progression de 2% à 207 000 EVP. Les transbordements progressent de 13% à 40 000 EVP. Ceux pour le trafic domestique sont en légère baisse.

## **Conteneurs : La ligne PCRFL XL n'est pas encore pleinement déployée**

Les flux de conteneurs représentent une part importante du trafic pour la Guadeloupe. Lorsqu'en 2023, le GPM de la Guadeloupe, celui de la Martinique et l'armement CMA CGM signent un mémorandum pour créer [le Hub Antilles](#), il est prévu d'aligner des navires de 7 300 EVP à 7 900 EVP. Un document qui prévoit aussi de feederiser la Guyane depuis la Guadeloupe. Or, constate Jean-Pierre Chalus, les premiers navires de la ligne PCRFL XL n'ont pas la taille annoncée. De plus, la Guyane reste desservie en direct. En 2026, le port table sur un volume de transbordement de 100 000 EVP. L'accord signé en 2023 prévoit 160 000 EVP de transbordement en Guadeloupe. Le compte n'y est pas.

## **Le cap sur le Hub Antilles maintenu**

Ces différents éléments n'empêchent pas les travaux du Hub Antilles de continuer. En octobre, le port a signé avec les entreprises chargées des travaux pour réaliser des expertises complémentaires. Elles s'achèveront en février. Ensuite, les procédures suivront pour une reprise des travaux en avril. Au total, pendant un an, les travaux des quais, notamment sur les pieux, ont été suspendus. Le port annonce une livraison du quai en juillet 2027, soit deux ans de retard. Les autres éléments de ce hub avancent. Les portiques de quai de nouvelle génération sont en opération. Les manutentionnaires ont investi dans les RTG, opérationnels depuis août 2025. Les 10 RTG optimisent l'exploitation du terminal.

## **40 M€ d'investissement en 2026**

Pour les travaux et d'autres, le GPM prévoit une enveloppe de 40 M€. Une somme qui reste relativement stable sur les dernières années. En effet, en 2024, le port a investi 58 M€ et 41 M€ en 2025. Dans le projet stratégique 2024-2028, il envisage un montant de 230 M€. Les trois

premières années de ce projet ont absorbé 140 M€. Une somme qui sert aux travaux pour le quai.

### **Des travaux sur la gare maritime de Bergevin**

Une partie des investissements permettra de refaire la gare maritime de Bergevin. Elle est dimensionnée pour recevoir 400 000 passagers. Or, le port reçoit environ 800 000 personnes par an. Cette gare a une fonction internationale. Elle doit donc être équipée en installations de **sûreté**. Les travaux se fera en deux temps. Le premier se fera en 2026. Ils visent à améliorer l'accueil des passagers. Le second temps sera consacré à la connexion avec les transports urbains et l'aéroport.

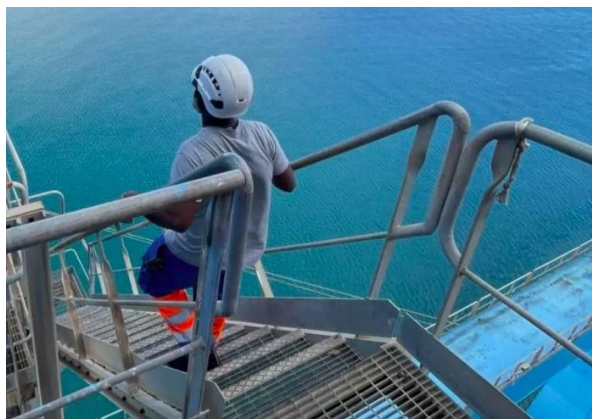
### **Un Gate Operating System prévu**

Ensuite, en matière de sûreté, le port travaille actuellement sur un Gate Operating System. Il doit couvrir de nombreuses opérations telles que la prise de rendez-vous des **chauffeurs routiers**, la lecture de plaque minéralogique et des opérations de sécurisation des terminaux. « Notre port répond aux **normes ISPS** et aux textes actuels. Des audits sont en cours à la demande du gouvernement. Nous interviendrons selon les recommandations qui nous seront faites.

<https://portsetcorridors.com/2026/gpm-guadeloupe-un-traffic-en-hausse-en-2025/>

# MARTINIQUE

## **Martinique : Le Grand Port Maritime renforce le suivi réglementaire et la fiabilité de ses installations**



27 février 2026 Damien CHAILLOT

En février 2026, le Grand Port Maritime de la Martinique a engagé une opération de référencement de l'ensemble des installations soumises à des contrôles réglementaires obligatoires sur ses différents sites.

Menée avec l'appui de la société AdviSafe, cette démarche a permis d'identifier et de recenser plus d'un millier d'équipements répartis sur l'ensemble des infrastructures portuaires. Les opérations ont concerné les sites suivants : Terminal de la Pointe des Grives, Hydrobase, Pointe des Carrières, Bassin de Radoub, Tourelles, Pointe Simon, Bellefontaine.

Les équipements inventoriés relèvent de plusieurs domaines soumis à des exigences réglementaires, notamment le levage, les équipements de protection individuelle (EPI), la manutention, la sécurité incendie, le travail en hauteur et les installations électriques.

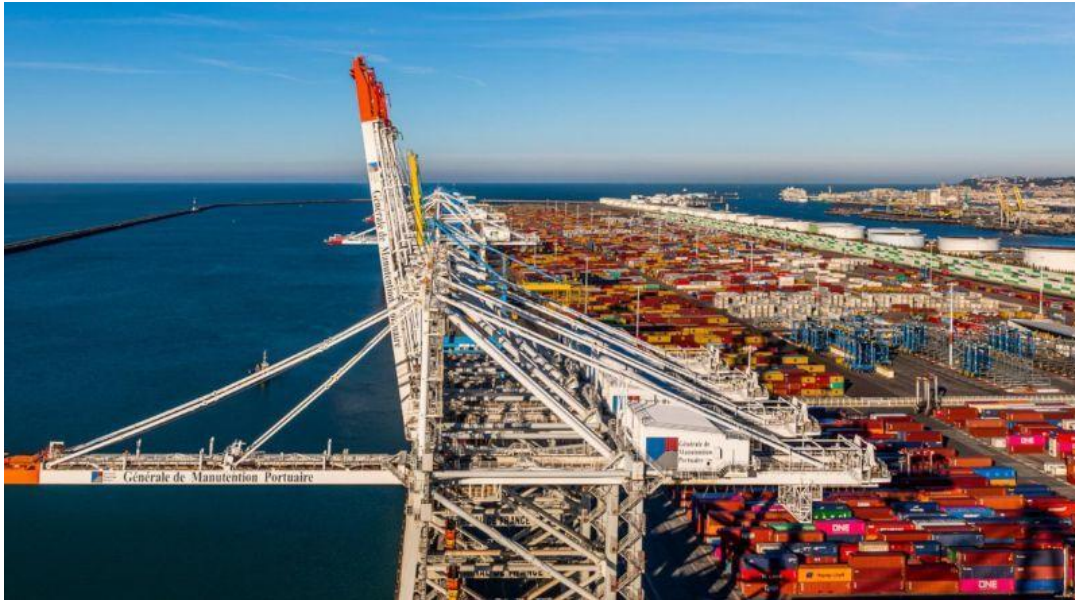
Selon le port, cette mission vise à améliorer le niveau de conformité des installations et à optimiser la planification des contrôles obligatoires. L'objectif affiché est d'assurer la fiabilité durable des infrastructures portuaires. Conduite en collaboration étroite avec les équipes d'AdviSafe, l'opération s'inscrit dans une démarche plus large de sécurisation et de performance des équipements.

Le Grand Port Maritime de la Martinique indique que cette initiative contribue à son ambition de développer un port « plus sûr, plus fiable et plus performant », afin de garantir la continuité des flux et l'approvisionnement de la Martinique.

Sargasses. Les opérations de collecte en mer se concentrent actuellement notamment au Robert, dans les secteurs de Pontaléry et de la baie Cayol, ainsi que sur certaines zones du François, comme Dostaly ou Frégate Est.

<https://outremers360.com/bassin-atlantique-appli/martinique-le-grand-port-maritime-renforce-le-suivi-reglementaire-et-la-fiabilite-de-ses-installations>

## Les tarifs de la manutention portuaire intégrés dans la loi-cadre des transports



12 février 2026 Hervé Déiss

**Le 11 février, le ministre des Transports, Philippe Tabarot, a présenté le projet de loi-cadre relatif au développement des transports. Deux articles concernent le fret.**

Le 11 février, [le ministre des Transports Philippe Tabarot](#) a présenté le projet de loi-cadre pour les transports. Ce projet doit assurer à la France le financement des infrastructures de transport. Il vise à assurer à la Nation une continuité de ces réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux.

### **Des lois de programmation des transports**

Or, « dans un contexte de finances publiques sous-tension, la responsabilité de l'État est d'optimiser ses ressources », indique le dossier de presse. Le projet comporte 21 articles. Ils sont avant tout destinés à revoir le système de financement des autoroutes. Il est prévu de créer des lois de programmation des transports. « Elles fixeront, sur une période d'au moins dix ans, les priorités d'investissement de l'État pour les infrastructures de transports ainsi que les moyens financiers qui y seront consacré. »

### **Anticiper le renouvellement des autoroutes**

De plus, ce projet anticipe le renouvellement des concessions d'autoroutes. Il doit intervenir à partir de 2032. Le gouvernement souhaite qu'à l'occasion de ce renouvellement, le rôle de l'État

et de la puissance publique soit repensé. Par ailleurs, la loi-cadre imagine des concessions plus courtes. Par ailleurs, une partie des recettes de ces concessions doit servir aux autres réseaux de transport.

## **Le prix règlementé de la manutention portuaire**

Le ministère a souhaité étendre le spectre de cette loi au fret. Le projet de loi-cadre intègre deux articles, les n° 17 et 18, qui concernent directement le fret. L'article 17 vise la manutention portuaire. Il stipule que « les opérations de manutention, lorsqu'elles concernent le transport de marchandises **en conteneur**, l'entrepreneur de manutention est tenu de facturer à la personne ayant requis ses services un prix identique pour l'ensemble des opérations mentionnées à l'alinéa précédent, quel que soit le mode de transport précédent ou suivant du conteneur. » Un alinéa qui inquiète le monde la logistique portuaire.

## **La suppression du surcoût du mode fluvial**

En effet, dans l'exposé des motifs, le gouvernement indique que ces frais de manutention, plus connus sous le nom de THC, « harmonise les frais de manutention portuaire par le principe de la mise en place d'un tarif identique pour les entreprises manutentionnaires. Cela conduit ainsi à supprimer le surcoût de manutention entre le **mode fluvial** et les autres modes afin d'augmenter la compétitivité et le développement du transport fluvial. » Un dispositif qui s'inspire de ce qu'il se réalise actuellement au GPM de Dunkerque.

## **Le retour à des prix règlementés**

Alors, après la lecture de ce projet de loi, les professionnels s'inquiètent. Certains ironisent. « Le ministre a confondu les THC portuaires et le THC du cannabis. » Plus sérieusement, d'autres « s'indignent de voir « un retour **des tarifs de manutention** règlementés ». Ils qualifient cette disposition comme « un retour à un collectivisme disparu depuis des décennies ». Ils estiment que l'harmonisation des tarifs de manutention n'auront aucun effet sur le report modal. L'effet de cette mesure sera d'augmenter le prix du passage portuaire en France, au détriment de sa compétitivité face à ses concurrents. Enfin, certains craignent que l'Europe rejette la mesure.

## **Le recours à des poids lourds « écologiques »**

L'article 18, pour sa part, introduit un dispositif annuel minimum de recours à des véhicules zéro émission (électriques ou à hydrogène). Il concerne les grandes entreprises et les entreprises intermédiaires. Or, pour atteindre cet objectif, il oblige les sociétés de transport à investir dans des camions à faible émission. Si, en théorie, l'objectif est louable, il ne prend pas en compte **l'offre que les constructeurs proposent** et les moyens de recharge et d'approvisionnement en carburant moins émissif. Pour les logisticiens, la réalisation de cet objectif passe avant tout par le déploiement des bornes de recharge et de capacité d'hydrogène. Le texte doit encore être présenté devant le Parlement. Selon des sources proches du dossier, le processus législatif interviendra après les élections municipales.

<https://portsetcorridors.com/2026/les-prix-de-la-manutention-integres-dans-la-loi-cadre-des-transport/>

## **Construction de navires, recrutement de marins indiens, centre de recherche et développement : Le groupe CMA CGM renforce son « partenariat stratégique » avec l'Inde**



**19 février 2026 Jean-Tenahe FAATAU**

Le groupe CMA CGM a officialisé la construction de six navires propulsés au GNL avec le chantier naval Cochin Shipyard Limited, ainsi que le recrutement de jusqu'à 1 500 marins indiens d'ici fin 2026. L'armateur annonce aussi l'ouverture d'un centre de Recherche & Développement à Chennai, en partenariat avec Capgemini.

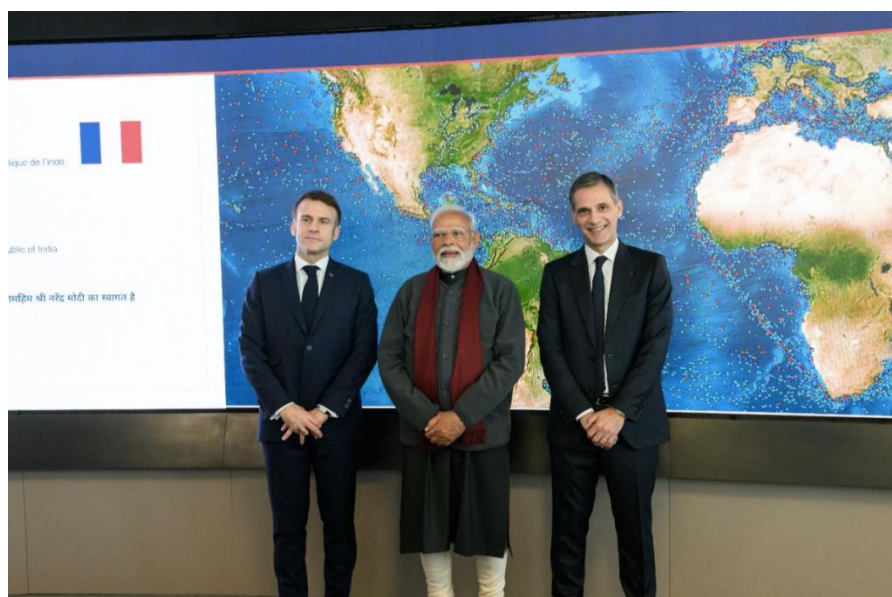
À l'occasion de la visite de sa direction mondiale en Inde, dans le cadre du déplacement officiel du président de la République en Inde, CMA CGM a signé le contrat final de construction navale avec Cochin Shipyard Limited (CSL) pour six porte-conteneurs de dernière génération propulsés au GNL.

Cette commande, évoquée pour la première fois lors de la visite du Premier ministre indien Narendra Modi au siège de CMA CGM à Marseille en février 2025, avait été annoncée le 15 octobre par l'armateur, mais le contrat ferme avec la compagnie publique indienne n'a été signé que mercredi, en présence de Shri Shantanu Thakur, Ministre d'État auprès du ministère des Ports, de la Navigation et des Voies navigables, et de Rodolphe Saadé, PDG du Groupe CMA CGM.

Le montant de la commande porte sur 360 millions de dollars, a indiqué le groupe à l'AFP, avec des livraisons prévues entre 2029 et 2031. Les six porte-conteneurs pourront transporter chacun

1 700 « équivalents EVP », soit 1 700 conteneurs standard, « équivalents vingt pied », la mesure de référence dans la marine marchande.

Parallèlement, le groupe CMA CGM, qui se dit « fortement engagé dans le développement du capital humain en Inde à travers CMA SHIPS », a déjà recruté 1 000 marins indiens et prévoit d'atteindre 1 500 marins d'ici fin 2026, « renforçant ainsi son rôle au sein de la main-d'œuvre maritime mondiale ».



Rodolphe Saadé, PDG du groupe CMA CGM, faisait partie de la délégation française pendant le déplacement d'Emmanuel Macron en Inde ©CMA CGM

Dans la continuité de cette « étape stratégique », l'armateur français « explore activement des opportunités de partenariat avec des acteurs clés en Inde, à travers des initiatives visant à renforcer les capacités du pays en matière de fabrication de conteneurs, à promouvoir un recyclage durable des navires et à soutenir le développement du transport maritime national de conteneurs ».

Le recyclage des navires est un thème cher à Narendra Modi, adepte du « make in India », qui souhaite utiliser les capacités de recyclage présentes en Inde pour y faire monter en puissance des savoir-faire industriels décarbonés dans la construction navale. Une partie de l'acier utilisé dans la construction des porte-conteneurs pourra d'ailleurs être de l'acier recyclé, a d'ailleurs précisé CMA CGM.

Un centre de Recherche & Développement en Inde

Dans le cadre du sommet indien sur l'intelligence artificielle, le groupe annonce aussi renforcer « sa présence en matière d'innovation en Inde afin de tirer pleinement parti de l'intelligence artificielle, des solutions numériques et des analyses avancées pour transformer l'ensemble de

la chaîne logistique, des opérations maritimes et de l'efficacité portuaire à l'optimisation logistique et à l'expérience client ».

En partenariat avec Capgemini, CMA CGM a ouvert en janvier un centre dédié de Recherche & Développement (R&D) à Chennai, « positionnant le pays comme un pôle mondial clé d'innovation au sein du Groupe ». « Le hub R&D en Inde joue un rôle essentiel dans le développement de solutions numériques et fondées sur l'IA de nouvelle génération, au service des opérations mondiales de CMA CGM » ajoute un communiqué de l'armateur.

« Cet ensemble d'engagements concrets et de perspectives de développement reflète la vision plus large de CMA CGM : être un partenaire de long terme dans la croissance des chaînes d'approvisionnement et des infrastructures indiennes, en combinant expertise maritime mondiale, compétitivité dans la construction et la gestion d'actifs, excellence logistique, innovation technologique et pratiques durables », poursuit le Groupe, troisième armateur mondial.

Ces annonces permettent aussi à CMA CGM « d'approfondir le partenariat stratégique qui unit CMA CGM et l'Inde depuis près de quatre décennies ». Pour son PDG Rodolphe Saadé, « cette démarche s'inscrit pleinement dans la Vision maritime 2047 du Premier ministre Modi, visant à positionner l'Inde comme une grande nation maritime ». Ces annonces répondent aussi au développement des corridors économiques et maritimes entre l'Inde, le Moyen-Orient et l'Europe. « CMA CGM est prête à contribuer à cette nouvelle phase du commerce mondial », assure Rodolphe Saadé.

Présent en Inde depuis 37 ans, le groupe CMA CGM compte sur place 17 000 employés, sur ses 160 000 au total, répartis sur plus d'une centaine de sites dans 31 villes du pays. L'armateur compte également trois navires battant pavillon indien.

<https://outremers360.com/bassin-indien-appli/construction-de-navires-recrutement-de-marins-indiens-ouverture-dun-centre-de-recherche-le-groupe-cma-cgm-renforce-son-partenariat-strategique-avec-linde>