



# Note de conjoncture

du Grand Port  
de Martinique

# 2026



# Bilan des trafics portuaires 2025

Grand Port Maritime  
de la Martinique





**L'année 2025 confirme la bonne tenue globale de l'activité du Grand Port Maritime de la Martinique, avec un trafic total de 3,26 millions de tonnes, en progression de 3% par rapport à 2024.** Une évolution marquée par des tendances contrastées selon les filières d'activité. La croissance du trafic repose principalement sur la forte progression des vracs, tant solides (+17 %) que liquides (+7 %), qui viennent compenser le repli du trafic conteneurisé (-4 % en tonnage et -2 % en volume).

Dans ce contexte, les importations continuent de dominer le trafic portuaire avec 67 % du trafic total, tout en enregistrant un léger recul. Parallèlement, certaines filières export affichent des performances notables, notamment les produits raffinés, les matériaux de carrière et la filière banane, tandis que le trafic de transbordement et les volumes conteneurisés sont plutôt orientés à la baisse.

Enfin, l'activité passagers est portée par la croissance de la croisière (+20 %), tandis que le trafic inter-îles recule de 9 %. **Dans ce cadre, la présente note propose un bilan de l'activité portuaire autour de trois axes :**

- 1** les flux d'importation et l'approvisionnement du territoire
- 2** les flux d'exportation et la compétitivité
- 3** le trafic passagers, en particulier la croisière

# Chiffres-clés 2025



**3,26 millions  
de tonnes traitées**

+3 % de croissance globale  
Progression portée par le  
dynamisme des vracs (+17 % vracs  
solides / +7 % vracs liquides).



**184 705 EVP  
manutentionnés**

Trafic conteneurisé en léger  
recul (-2 %), dans un contexte  
de ralentissement de la  
consommation domestique.



**+3 %  
de trafic roulier**

Plus de 110 000 tonnes  
Dynamique soutenue par  
les échanges régionaux,  
notamment avec la Guadeloupe.



**Près de 795 000  
mouvements passagers**

477 202 croisiéristes (+20 %)  
Portés par l'accueil de navires  
de plus grande capacité.



**158 000 passagers  
inter-îles**

Un trafic en recul de 9 %,   
Après une année 2024 record, le  
trafic s'ajuste en 2025 dans un  
contexte opérationnel contraint.



**1 579 escales**

Un nombre d'escales en diminution  
de 5 %, compensé par l'accueil de  
navires de plus grande capacité.



# Données du trafic portuaire GPMLM

## Cumul janvier à décembre 2025

|                                                              | Janvier à Décembre 2025 |                  |                  | Janvier à Décembre 2024 |                |                  | Variation 2025 vs 2024 |            |
|--------------------------------------------------------------|-------------------------|------------------|------------------|-------------------------|----------------|------------------|------------------------|------------|
|                                                              | IMPORT                  | EXPORT           | TOTAL            | IMPORT                  | EXPORT         | TOTAL            | brute                  | %          |
| <b>Liquides en vrac (T)</b>                                  | <b>880 340</b>          | <b>265 032</b>   | <b>1 145 372</b> | <b>865 441</b>          | <b>205 831</b> | <b>1 071 272</b> | <b>74 100</b>          | <b>7%</b>  |
| Pétrole brut                                                 | 369 047                 | -                | 369 047          | 305 882                 | -              | 305 882          | 63 166                 | 21%        |
| Produits pétroliers raffinés*                                | 286 176                 | 265 032          | 551 208          | 318 987                 | 205 831        | 524 817          | 26 390                 | 5%         |
| Import EDF (Bellefontaine + Fdf)                             | 225 117                 | -                | 225 117          | 240 573                 | -              | 240 573          | - 15 456               | -6%        |
| <b>Solides en vrac (T)</b>                                   | <b>317 875</b>          | <b>116 827</b>   | <b>434 702</b>   | <b>319 548</b>          | <b>50 903</b>  | <b>370 451</b>   | <b>64 251</b>          | <b>17%</b> |
| Céréales                                                     | 35 704                  | -                | 35 704           | 39 737                  | -              | 39 737           | - 4 032                | -10%       |
| Engrais                                                      | 12 033                  | -                | 12 033           | 11 550                  | -              | 11 550           | 484                    | 4%         |
| Clinker (et gypse)                                           | 107 661                 | -                | 107 661          | 102 680                 | -              | 102 680          | 4 981                  | 5%         |
| Biomasse                                                     | 154 416                 | -                | 154 416          | 155 026                 | -              | 155 026          | - 610                  | -0,4%      |
| Autres solides en vrac**                                     | 8 060                   | 116 827          | 124 888          | 10 555                  | 50 903         | 61 459           | 63 429                 | 103%       |
| <b>Total Vrac</b>                                            | <b>1 198 215</b>        | <b>381 859</b>   | <b>1 580 074</b> | <b>1 184 989</b>        | <b>256 734</b> | <b>1 441 723</b> | <b>138 351</b>         | <b>10%</b> |
| <b>Marchandises diverses (T)</b>                             | <b>994 795</b>          | <b>689 370</b>   | <b>1 684 165</b> | <b>1 026 304</b>        | <b>708 375</b> | <b>1 734 678</b> | <b>- 50 514</b>        | <b>-3%</b> |
| Marchandises en conteneurs***                                | 699 860                 | 395 251          | 1 095 111        | 734 864                 | 410 918        | 1 145 781        | - 50 670               | -4%        |
| Tares des conteneurs****                                     | 188 579                 | 183 829          | 372 407          | 191 284                 | 187 788        | 379 071          | - 6 664                | -2%        |
| Véhicules automobiles                                        | 24 166                  | 263              | 24 429           | 23 412                  | 47             | 23 459           | 971                    | 4%         |
| Ro-Ro (y c conteneurs roulés)                                | 38 391                  | 72 294           | 110 685          | 33 855                  | 71 728         | 105 583          | 5 102                  | 5%         |
| Tares Ro-Ro et ferry                                         | 43 799                  | 37 733           | 81 532           | 42 890                  | 37 895         | 80 784           | 748                    | 1%         |
| <b>Total marchandises (T)</b>                                | <b>2 193 010</b>        | <b>1 071 229</b> | <b>3 264 239</b> | <b>2 211 293</b>        | <b>965 109</b> | <b>3 176 402</b> | <b>87 837</b>          | <b>3%</b>  |
| <b>Nombre de conteneurs (EVP)</b>                            | <b>92 964</b>           | <b>91 741</b>    | <b>184 705</b>   | <b>93 992</b>           | <b>93 674</b>  | <b>187 666</b>   | <b>- 2 961</b>         | <b>-2%</b> |
| Vides (PDG + Hydrobase)                                      | 17 946                  | 50 844           | 68 790           | 15 569                  | 52 775         | 68 344           | 446                    | 1%         |
| Pleins (PDG + Hydrobase)                                     | 75 018                  | 40 897           | 115 915          | 78 423                  | 40 899         | 119 322          | - 3 407                | -3%        |
| Dont Bananes                                                 | -                       | 14 151           | 14 151           | -                       | 13 349         | 13 349           | 802                    | 6%         |
| Dont Domestique (PDG : V+P)                                  | 79 011                  | 77 936           | 156 947          | 79 981                  | 79 545         | 159 526          | - 2 579                | -2%        |
| Dont Transbordement (PDG : V+P)                              | 13 953                  | 13 805           | 27 758           | 14 011                  | 14 129         | 28 140           | - 382                  | -1%        |
| Dont Ro-ro (Hydrobase : V+P)                                 | 932                     | 2 110            | 3 042            | 717                     | 2 111          | 2 828            | 214                    | 8%         |
| <b>Nombre de passagers (mvt)</b>                             | <b>476 549</b>          | <b>476 190</b>   | <b>952 739</b>   | <b>414 402</b>          | <b>412 333</b> | <b>826 735</b>   | <b>126 004</b>         | <b>15%</b> |
| Dont croisière                                               | 397 386                 | 397 342          | 794 728          | 327 656                 | 325 350        | 653 006          | 141 722                | 22%        |
| Passagers croisière - en transit (*)                         | 317 526                 | 317 526          | 635 052          | 254 426                 | 254 426        | 508 852          | 126 200                | 25%        |
| Passagers croisière - emb./ déb.                             | 79 860                  | 79 816           | 159 676          | 73 230                  | 70 924         | 144 154          | 15 522                 | 11%        |
| Passagers inter-îles                                         | 79 163                  | 78 848           | 158 011          | 86 746                  | 86 983         | 173 729          | - 15 718               | -9%        |
| <b>Nombre de passagers (individus)</b>                       |                         |                  | <b>635 213</b>   |                         |                | <b>572 309</b>   | <b>62 904</b>          | <b>11%</b> |
| Dont croisière                                               |                         |                  | 477 202          |                         |                | 398 580          | 78 622                 | 20%        |
| <b>Nombre d'escales</b>                                      |                         |                  | <b>1 579</b>     |                         |                | <b>1 664</b>     | <b>- 85</b>            | <b>-5%</b> |
| Marchandises                                                 |                         |                  | 731              |                         |                | 824              | - 93                   | -11%       |
| Poissons                                                     |                         |                  | 161              |                         |                | 122              | 39                     | 32%        |
| Croisière                                                    |                         |                  | 165              |                         |                | 165              | -                      | 0%         |
| Inter-îles de passagers                                      |                         |                  | 477              |                         |                | 510              | - 33                   | -6%        |
| Autres (avitaillement, soutage, technique, stationnement...) |                         |                  | 45               |                         |                | 43               | 2                      | 5%         |

Données consolidées par la DFIP

\*Raffinés, butane, bitume

\*\*Bois, autres vrac, déchets feraille, gravillons

\*\*\*Conteneurs, fruits, poissons, divers

\*\*\*\*Calcul nombre d'EVP par poids parfait : Nb 20' \* 2,4 + Nb 40' \* 3,9

Céréales : blé, nour, animales, soja

(\*) passagers croisière en transit (excursionnistes) comptés 2 fois (au débarquement et à l'embarquement)

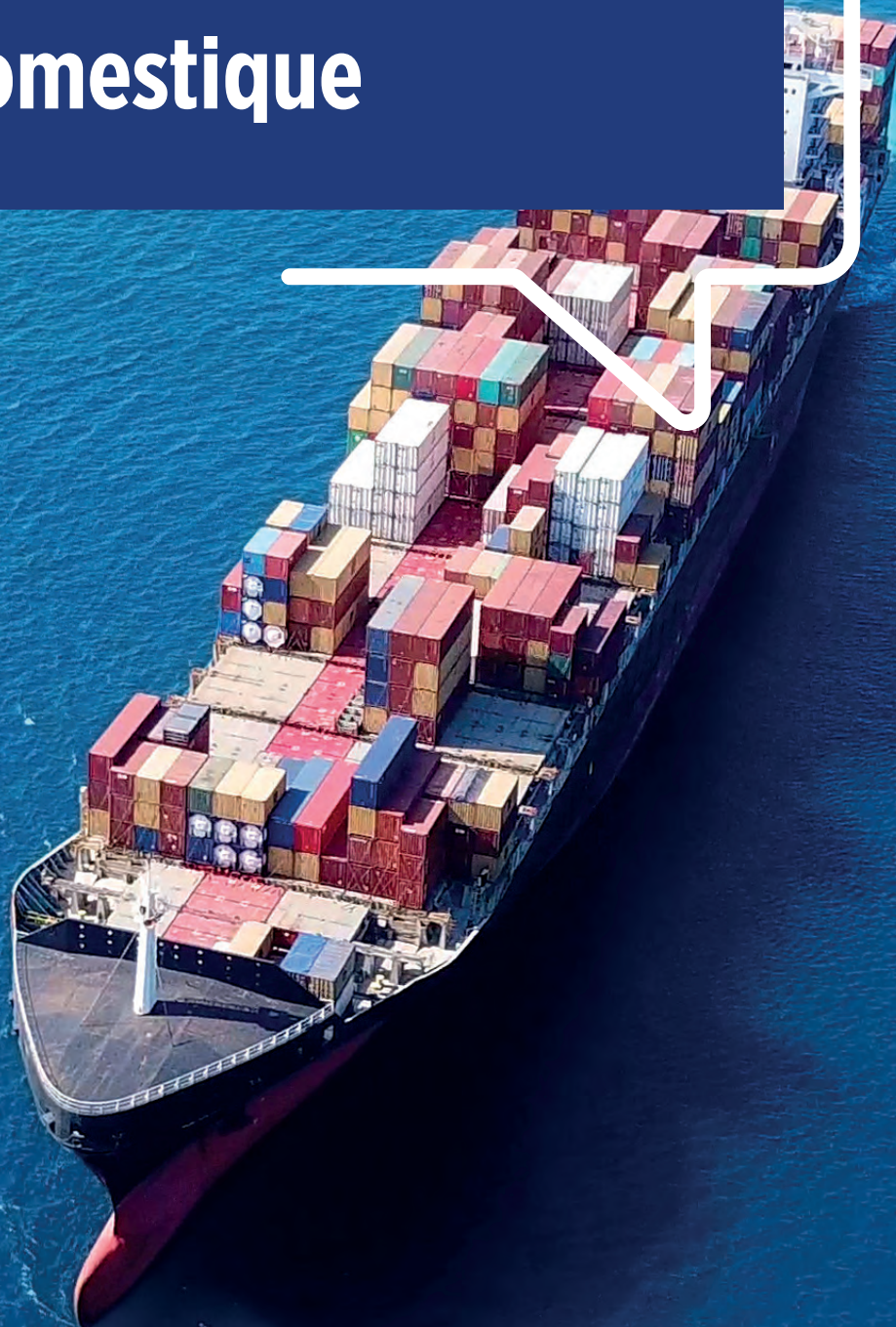
Période : Janvier à Décembre 2025 vs Janvier à Décembre 2024

Source : VIGIEsip, C15, données compagnies maritimes, données Douane, données DEX

Données consolidées par la DFIP le 22 janvier 2026.



# 1. Importations et consommation domestique

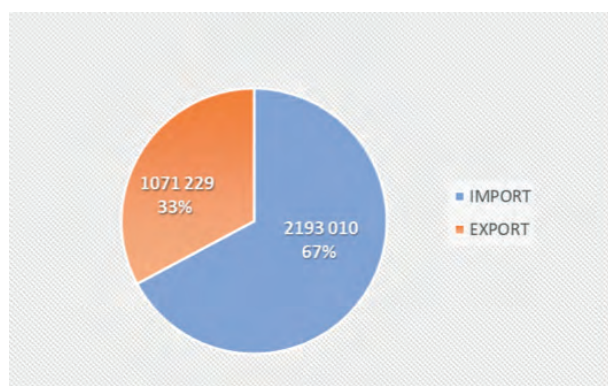




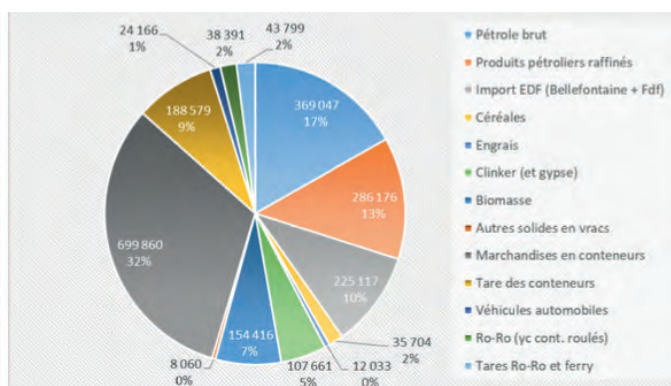
L'année 2025 s'inscrit dans une dynamique globalement positive pour le Grand Port Maritime de la Martinique, avec un trafic total de 3,26 millions de tonnes, en progression de 3 % par rapport à 2024.

Cette évolution repose principalement sur la bonne tenue des vracs, dans un contexte où les importations restent majoritaires dans l'activité portuaire, représentant 67 % du trafic total, malgré un léger recul de 3 points par rapport à l'exercice précédent.

**Répartition du tonnage des marchandises en 2025**  
**Import Export**



**Tonnage à l'import : 2 193 010t**



## Une progression portée par les vracs liquides

Le trafic de vracs liquides enregistre une hausse de 7 %, pour atteindre 1,15 million de tonnes. Cette progression est principalement due au rétablissement des importations de pétrole brut, qui s'élèvent à 369.000 tonnes, soit une augmentation de 21 % par rapport à 2024.

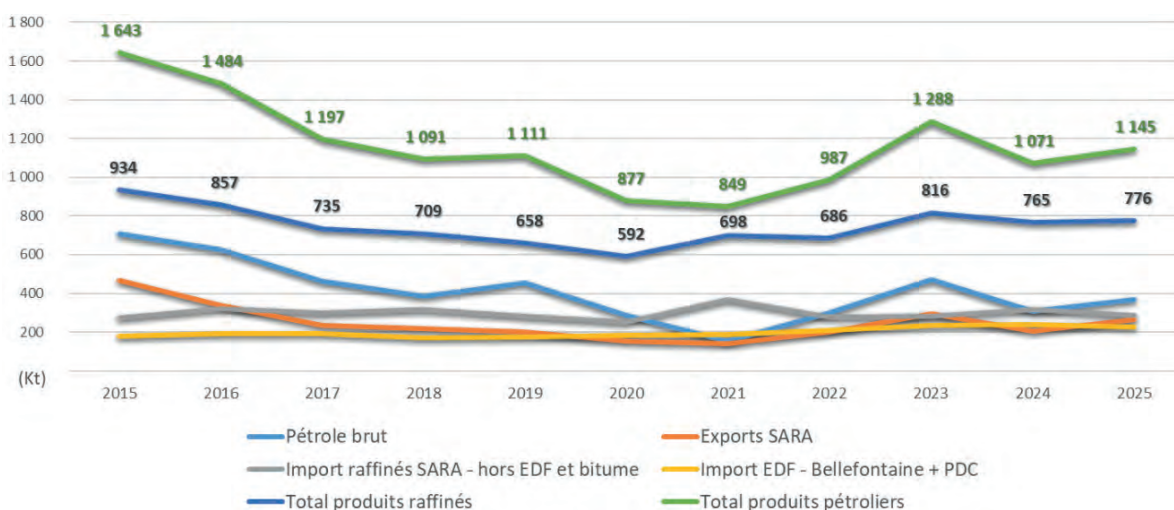
Cette évolution a favorisé un rééquilibrage des flux pétroliers soit, une hausse des exportations de produits raffinés vers les départements français d'Amérique (+29 %), concomitamment à une baisse des importations de produits raffinés (-10 %).

Les importations de fuel à destination des centrales EDF atteignent plus de 225.000 tonnes, réparties entre :

- 150.000 tonnes pour Bellefontaine (-12 %),
- 75.500 tonnes pour Pointe des Carrières (+6 %).

Malgré un recul global de 6 %, ces volumes restent significatifs, tout en s'inscrivant dans une trajectoire cohérente avec les orientations de transition énergétique visant à réduire le recours aux énergies fossiles. Enfin, le trafic de bitume liquide demeure marginal en 2025, avec un unique approvisionnement de 1.500 tonnes.

**Évolution du trafic pétrolier de 2015 à 2025 (en Kt)**



## Un renforcement des vracs solides

Les vracs solides progressent de manière significative, avec une hausse de 17 %, soit +64.000 tonnes.

Cette dynamique repose sur :

### Les matériaux de construction :

Les imports de clinker et de gypse augmentent de 5 %, pour atteindre environ 108.000 tonnes. Cette évolution s'explique notamment par le report sur 2025 d'une escale initialement prévue en décembre 2024, ainsi que par le caractère biennal des importations de gypse.

### Les intrants agricoles :

Les importations d'engrais progressent de 4 %, pour dépasser 12.000 tonnes, en cohérence avec la reprise des exportations de bananes.

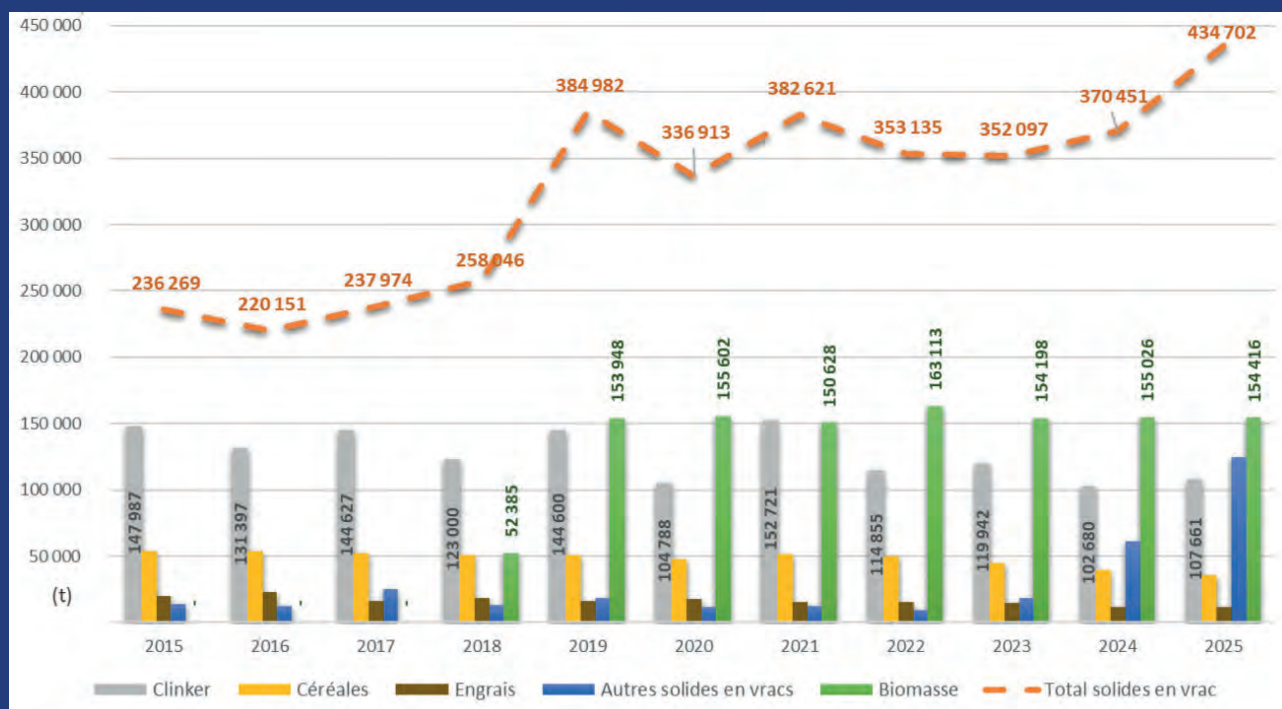
### Les autres vracs solides :

Le trafic de vracs solides enregistre la progression la plus marquée (+103 %), en lien direct avec le développement de l'activité de l'apportement de Reynoird au Robert, qui totalise près de 125.000 tonnes, dont une large part dédiée à l'export de gravillons.

## En parallèle, certaines filières sont en retrait

les importations de céréales reculent de 10 %, en raison notamment de la baisse des volumes de blé réceptionnés (-17 %) et de la diminution des flux destinés à l'alimentation animale (-4 %). Enfin, les importations de biomasse destinées à la centrale de Galion 2 demeurent stables (-0,4 %), représentant environ 154.000 tonnes, soit le principal flux de vracs solides.

Évolution des vracs solides de 2015 à 2025 (en t)





## Des indicateurs de consommation domestique en repli sur le segment conteneurisé

Le trafic de marchandises diverses, fortement corrélé à la consommation domestique, affiche une baisse de 3 %, pour un total de 1,68 million de tonnes. Cette évolution s'explique principalement par le recul du trafic conteneurisé (-4 % en tonnage et -2 % en volume), avec 184.705 EVP traités en 2025.

Le tonnage moyen mensuel s'établit à 91.000 tonnes, un niveau inférieur à celui observé en 2019 (environ 100.000 tonnes).

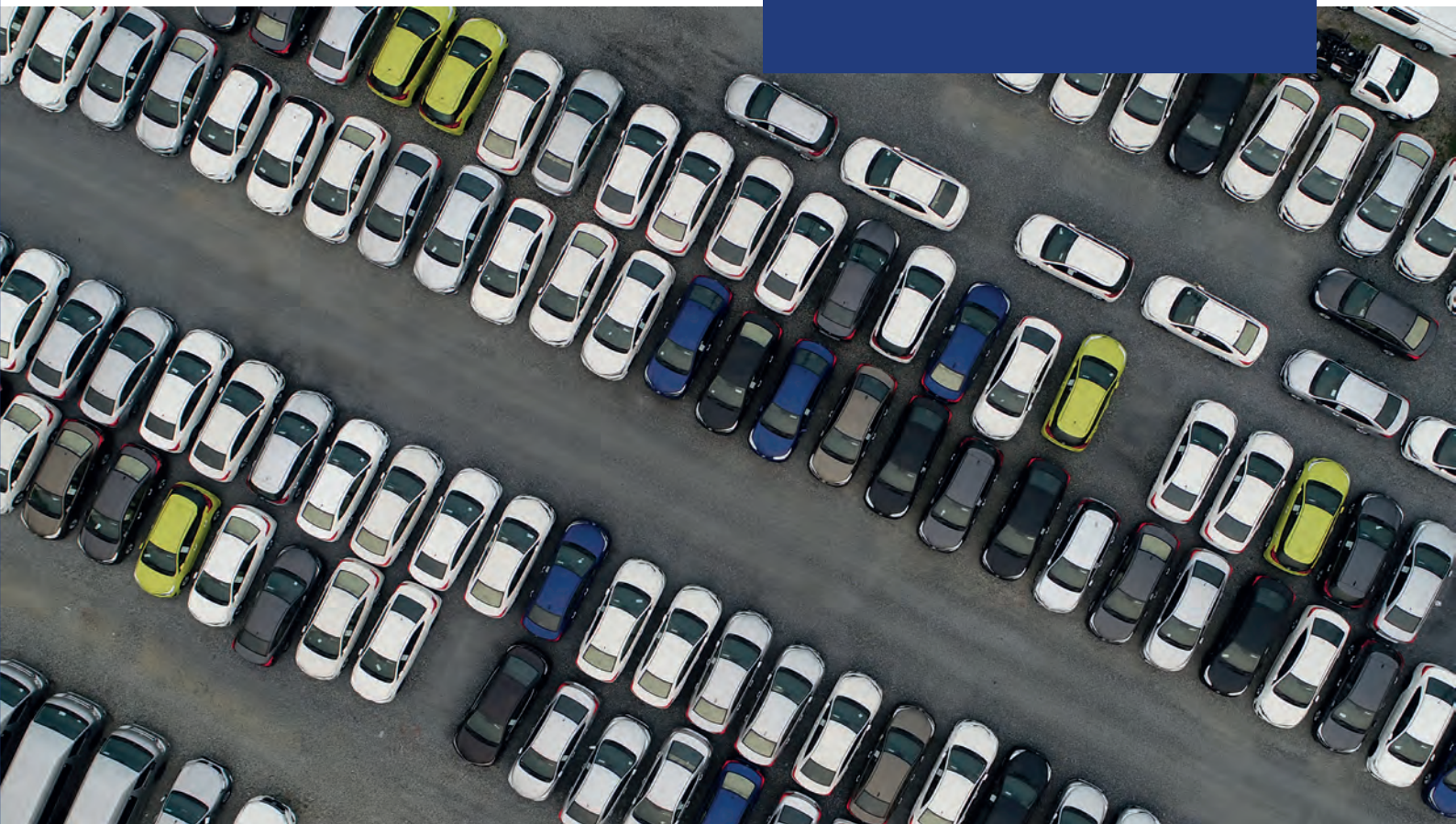
Par ailleurs :  
le trafic domestique recule de 2 %,  
le transbordement diminue de 1 %,  
le tonnage moyen par conteneur plein s'établit à 9,65 t/EVP, en baisse par rapport à 2024.

À l'inverse, le trafic roulier progresse de 3 %, avec plus de 110.000 tonnes transportées, porté notamment par les échanges avec la Guadeloupe et des opérations ponctuelles (cavaliers, grues).



### L'importation de véhicules automobiles repart également à la hausse (+4 % en tonnage),

traduisant un besoin de renouvellement du parc lié aux dommages subis par les parcs à la fin de l'année 2024





## 2. Exportations et compétitivité

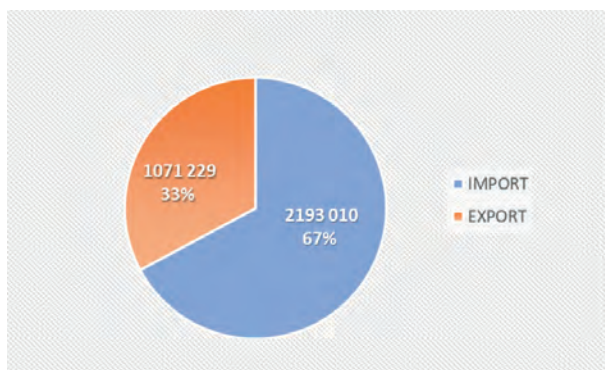




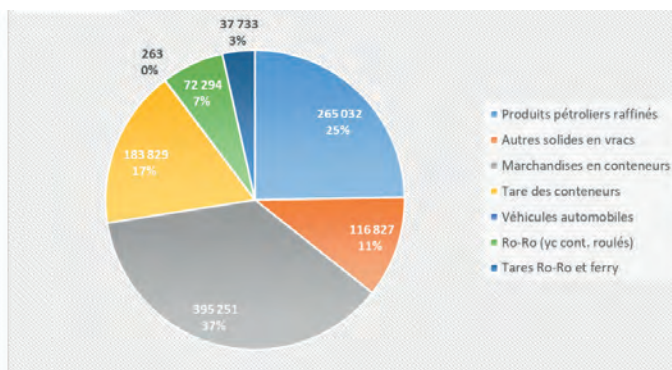
Si certaines filières “export” enregistrent des performances dynamiques, celles-ci s’inscrivent dans un environnement globalement contraint, marqué par le recul

du trafic conteneurisé (-4 % en tonnage), la diminution du nombre de conteneurs pleins (-3 %) et un léger repli du transbordement (-1 %).

**Répartition du tonnage des marchandises en 2025  
Import-Export**



**Tonnage à l’export : 1 071 229t**



## Des filières export dynamiques

Certaines filières affichent une progression significative :

### Produits raffinés :

Les exportations progressent de 29 %, en lien direct avec la reprise des importations de pétrole brut.

### Filière banane :

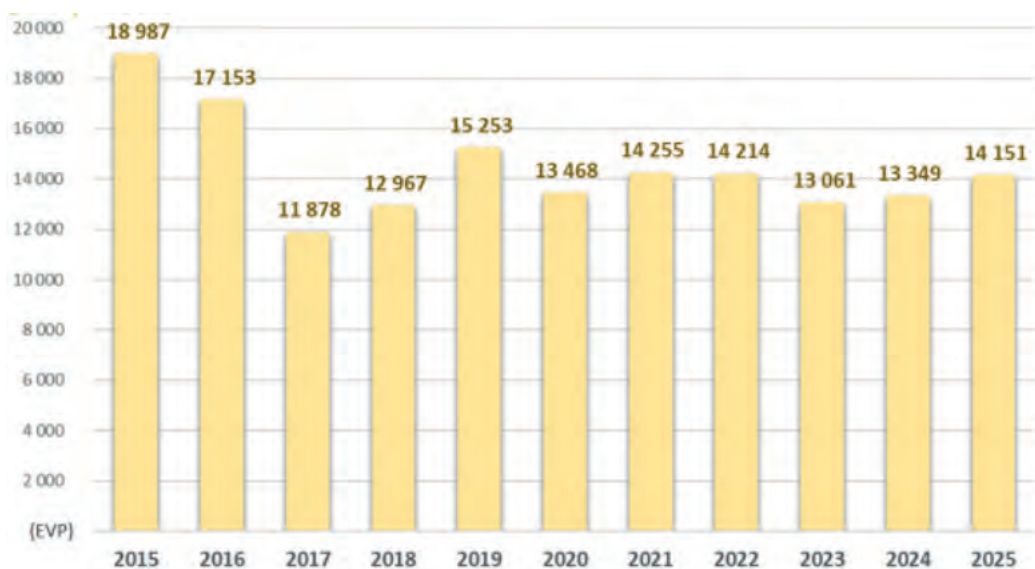
Les exportations atteignent 14.151 EVP, soit

une hausse de 6 %, malgré des conditions météorologiques instables.

### Matériaux de carrière :

L’export de gravillons vers la Guadeloupe atteint 117.000 tonnes, en forte progression (+130 %), contribuant au dynamisme de l’apportement du Robert.

**Évolution export banane de 2015 à 2025 (en EVP)**





# 3 . Traffic passagers

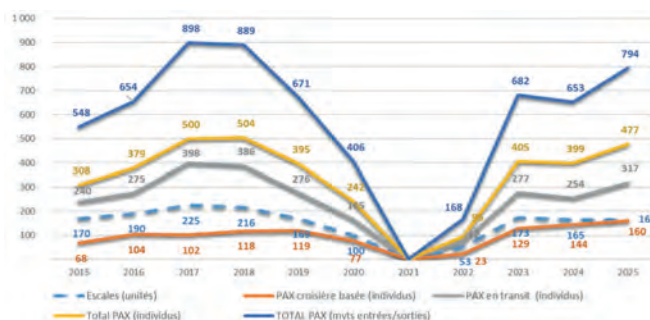




## Une dynamique très favorable de la croisière

L'activité croisière enregistre une progression significative en 2025, avec :

- 477.202 passagers, soit +20 %,
- 165 escales, un niveau stable par rapport à 2024,
- près de 795.000 mouvements de passagers. Cette croissance s'explique par l'accueil de navires de plus grande capacité. Le mois de janvier constitue un point haut, concentrant à lui seul 25 % du trafic annuel (117.160 passagers).



## Un recul du trafic inter-îles

Après une année 2024 exceptionnelle, marquée par un record de fréquentation, le trafic passagers inter-îles connaît un recul de 9% en 2025, avec un total d'environ 158.000 passagers (-16.000 passagers).

Malgré une période estivale (juillet-août) dynamique avec près de 47.000 passagers en deux mois, le trafic annuel a été perturbé par plusieurs facteurs : contraintes techniques

liés aux pannes moteurs et aux opérations de maintenance des navires, ainsi que par des conditions météorologiques défavorables. Ces perturbations ont conduit à un total de 477 escales inter-îles en 2025 soit un retrait de 6% (-33 escales).

L'arrivée d'un nouveau navire, pourrait stimuler l'activité et encourager un redressement du trafic inter-îles dans les mois à venir.

## Une baisse du nombre d'escales sans impact sur les volumes

Le nombre total d'escales s'établit à 1.579, en baisse de 5 %.

Cette diminution s'explique principalement par l'arrêt d'une liaison inter-îles et la contraction du trafic passagers inter-îles.

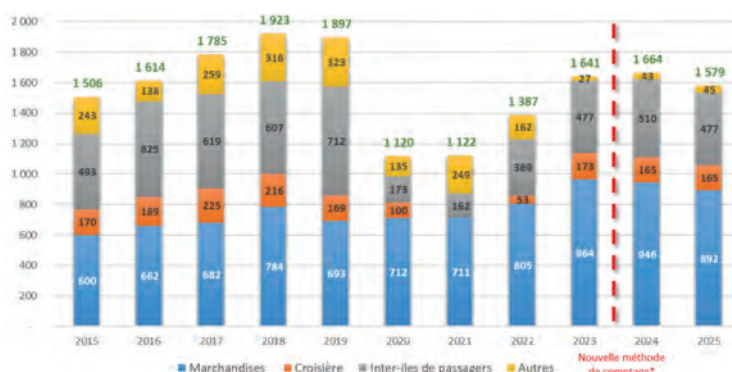
Les escales non commerciales (avitaillement, soutage, technique, stationnement...) sont, elles, en légère augmentation grâce à l'activité du bassin de Radoub en 2025. Plusieurs escales techniques (pétroliers) intervenues

dans le cadre d'opérations de maintenance du pipeline de la centrale EDF de Pointe des Carrières, contribuent à cet accroissement.

Le nombre d'escales de paquebots de croisière reste, quant à lui, stable par rapport à 2024.

La baisse du nombre d'escales (-5%) ne s'accompagne pas d'une diminution des volumes de marchandises, le trafic total progresse de 3%, dans un contexte de forte croissance des trafics de vracs.

### Évolution activité croisière de 2015 à 2025 (PAX en milliers)



\*Anciennement, la catégorie « Autres » incluait les escales de « pacotilleurs » transportant du poisson ainsi que quelques escales d'avitaillement de yachts... Depuis 2024, les escales de pacotilleurs sont désormais intégrées aux escales marchandises, tandis que la rubrique « Autres » ne regroupe plus que les escales techniques, d'avitaillement, de stationnement et de soutage

## 4 . Perspectives et investissements 2026



## Une stratégie d'investissement au service de la transformation portuaire

Dans le prolongement des évolutions observées en 2025, le Grand Port Maritime de la Martinique engagera en 2026 un programme d'investissements de l'ordre de 28 millions d'euros, visant à accompagner la transformation progressive du terminal en un hub logistique régional bas carbone.

Cette trajectoire repose sur une montée en puissance des projets de transition énergétique, qui constituent une première brique structurante de cette transformation.

À ce titre, le déploiement du Smart Grid portuaire se traduit notamment par l'installation d'ombrières photovoltaïques, la mise en place de capacités de stockage d'énergie et le développement de solutions de pilotage permettant de tendre vers un niveau d'autoconsommation pouvant atteindre près de 50 % des besoins énergétiques du terminal. Ces investissements s'inscrivent plus largement dans une démarche de réduction de l'empreinte carbone des activités portuaires et d'intégration des enjeux environnementaux dans les opérations.

Dans cette logique, le port poursuit également des initiatives innovantes en matière de préservation de la biodiversité marine, à travers notamment le projet Lab'ô Coraux, en lien avec les acteurs scientifiques et institutionnels du territoire.

Parallèlement, la consolidation du positionnement du port en tant que hub logistique régional constitue un axe structurant, avec des investissements orientés vers la modernisation du terminal, l'amélioration de la fluidité des opérations et le renforcement de la fiabilité des chaînes logistiques.

Enfin, le port poursuit ses actions en faveur d'une meilleure intégration ville-port, à travers le développement de projets visant à renforcer les liens avec le territoire, à favoriser l'appropriation des espaces portuaires par les usagers et à inscrire le port dans son environnement urbain et social.

Ainsi, les projets engagés en 2026 traduisent une approche visant à conjuguer performance opérationnelle, transition environnementale et ancrage territorial.

## Conclusion

L'année 2025 confirme une progression globale de l'activité du Grand Port Maritime de la Martinique, portée par le dynamisme des vracs. Dans un contexte contrasté selon les segments, certaines filières "export" progressent, tandis que le trafic en conteneurs recule, en lien avec un ralentissement des flux à destination du marché local.

Parallèlement, la forte progression de l'activité croisière contraste avec le repli du trafic inter-îles.

Dans ce contexte, l'année 2026 s'inscrit dans une trajectoire de transformation du port, soutenue par un programme d'investissements visant à renforcer sa performance, sa résilience et son ancrage territorial. La montée en puissance du Smart Grid, le développement progressif d'un terminal bas carbone, le développement du Hub Antilles, ainsi que les initiatives en matière de biodiversité et d'intégration ville-port, traduisent une approche intégrée des enjeux portuaires.

Ainsi, le Grand Port Maritime de la Martinique poursuit sa mutation en tant qu'infrastructure stratégique, au service de la sécurisation des approvisionnements, de la compétitivité économique et de la transition environnementale du territoire.



[martinique.port.fr](http://martinique.port.fr)