

Les ports d’outre-mer, cœurs battants des territoires

Par Jean-François PELLIARD

Infrastructures stratégiques des outre-mer, les grands ports sont vitaux pour leurs approvisionnements et leur économie. Soumis à de nombreuses contraintes et à la menace du dérèglement climatique, instruments des ambitions de développement des territoires, ils contribuent également à la souveraineté nationale en fournissant aux forces militaires d’indispensables services. Leurs gouvernances respectives ont su entretenir pour chacun une vision d’avenir cohérente avec les ressources disponibles. Si certains projets peinent à se concrétiser, les plus importants garantissent la pérennité de l’activité et l’adaptation des moyens. Malgré des ambitions certaines, l’absence de foncier disponible restera pour eux une limite. Le financement de leur développement est un enjeu clé : le développement de l’économie maritime ultramarine doit contribuer à celui des ports. Pour amorcer ce cercle vertueux, il faudra d’abord redonner aux outre-mer l’initiative, les libérer des contraintes importées du continent européen et inadaptées à leur environnement régional.

Insulaires pour la plupart, les outre-mer français réalisent environ 95% de leurs échanges par la mer. Les activités maritimes représentent une part importante de leur économie mais plus encore sont indissociables du mode de vie de leurs habitants. Les ports, interfaces entre les espaces terrestres et maritimes, sont ainsi à plusieurs égards des infrastructures vitales.

Les principaux se placent entre la 9^{ème} et 15^{ème} place des ports français pour le fret. Ils sont donc en cela comparables aux ports de Sète ou de Bordeaux. Ils présentent cependant de nombreuses particularités et font face à des enjeux spécifiques. La Guadeloupe à elle seule bénéficie de 13 ports polyvalents, dont le grand port maritime de Guadeloupe réparti sur 5 sites et 2 îles, 48 points de débarquement de la pêche et 3 grandes marinas. Ils n’ont pas tous la même importance et parmi eux les « grands ports » desservent chacun un territoire. Que sont-ils, quelle est leur activité ? C’est ce que cet article se propose d’étudier, en montrant dans un premier temps en quoi ils sont déterminants pour les territoires et comment ils se transforment malgré les contraintes, pour s’adapter à un monde en évolution. Enfin, il démontre leurs atouts majeurs pour les forces armées françaises.

Les ports, poumons des territoires

Chaque territoire dispose d’un port principal, véritable poumon économique par lequel transite la quasi-totalité des échanges internationaux. C’est le cas en Atlantique avec les grands ports maritimes (GPM) de Guadeloupe, de Martinique et de Guyane, et le port d’intérêt national de Saint-Pierre-et-Miquelon, seul port français disposant encore de ce statut. La Réunion dispose également d’un grand port maritime et dans le Pacifique, Nouméa et Papeete sont dotées chacune d’un port autonome. Mayotte se distingue quant à elle en ayant confié la gestion du port de Longoni à une société privée, cas unique en France, sous la forme d’une délégation de service public. Les principaux ports de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Wallis-et-Futuna, de dimensions beaucoup plus modestes, sont pour leur part gérés directement par l’administration.



Le port autonome de Papeete (Polynésie française) – Source Google Earth

Ces ports concentrent l'essentiel du trafic de marchandises outre-mer : environ la moitié est conteneurisée tandis que les vracs restent importants et traduisent la dépendance énergétique des territoires. La transition énergétique n'est pas encore réalisée et la transformation de certaines centrales électriques, fonctionnant hier au fioul mais aujourd'hui alimentées aux biocombustibles, minimise la dépendance aux hydrocarbures mais en crée d'autres, par exemple aux pellets de bois. Depuis le début de la décennie 2020, l'activité des ports présentée dans le tableau suivant reste relativement stable, exception faite de celle du port de Nouméa qui a subi une très forte chute en 2024 en raison des émeutes. L'activité de Longoni (Mayotte) est beaucoup plus volatile autour d'un million de tonnes et a souffert, à la fin de l'année 2024 du cyclone Chido, même si elle ne s'est jamais interrompue. À Saint-Pierre et à Wallis, le trafic total ne dépasse pas 50 000 tonnes par an.

	Total ¹	Conteneurs ²	Vracs solides	Vracs liquides	Autres (dont rouliers)
GPM Réunion	5 800 000 t	62% (376 800 EVP)	18%	18%	2%
PA Nouméa ³	4 400 000 t dont trafic intérieur 2 800 000 t ⁴	50% (108 000 EVP)	21%	28%	1%
GPM Guadeloupe	3 500 000 t	50% (216 000 EVP)	23%	21%	5%
GPM Martinique	3 300 000 t	44% (94 100 EVP)	10%	39%	6%
PA Papeete ⁵	1 400 000 t dont trafic intérieur 470 000 t	45% (82 000 EVP)	10%	43%	2%
GPM Guyane	1 000 000 t	57% (75 800 EVP)	12%	28%	3%

Les chiffres du trafic de conteneurs, exprimé en EVP⁶ ou en poids, ne reflètent pas à eux seuls la réalité des volumes de marchandises. En effet, une part importante de transbordement traduit le rôle de hub que certains ports ont pour leur région. Cette part atteint 30% pour le port de La Réunion, et 15 à 20% pour la Martinique, la Guadeloupe et la Nouvelle-Calédonie. De plus, le poids à vide des conteneurs représente environ 25% du poids total. Mais surtout, le déséquilibre des échanges au profit des importations génère un flux important de conteneurs vides au départ des ports ultramarins et contribue ainsi au coût élevé du transport.

	Total	Entrées		Sorties		Part du transbordement ⁷
		Pleins	Vides	Pleins	Vides	
GPM Réunion (2024)	3 679 000 t 376 800 EVP	262 100 EVP (hors transbordement)				30%
GPM Guadeloupe (2023)	1 750 000 t 216 000 EVP	84 500 EVP		92 300 EVP		18%
GPM Martinique (2023)	1 475 000 t 187 300 EVP	76 300 EVP	17 800 EVP	39 300 EVP	53 900 EVP	15%
PA Nouméa (2021)	791 000 t 108 000 EVP	55 600 EVP		52 200 EVP		19%
GPM Guyane (2024)	559 000 t 75 200 EVP	39 000 EVP	n.c.	3 300 EVP	n.c.	n.c.
PA Papeete (2023)	420 000 t 82 000 EVP	41 300 EVP	300 EVP	2 600 EVP	40 400 EVP	n.c.

Les échanges de marchandises ne sont qu'un aspect de l'activité des ports. La pêche représente des volumes marginaux mais reste importante pour les économies locales. La pêche hauturière

¹ Valeurs arrondies à la centaine de milliers de tonnes la plus proche.

² Valeurs arrondies à la centaine la plus proche.

³ Proportions données pour le trafic international.

⁴ Trafic intérieur quasi exclusivement dédié à l'industrie du nickel, sous la forme de vrac solide.

⁵ Proportion données pour le trafic international.

⁶ EVP : équivalent vingt pieds (unité de capacité basée sur un conteneur standard de 20 pieds).

⁷ Proportions exprimées par rapport au volume (EVP) et non au tonnage. L'interprétation peut varier d'un port à l'autre, certains intégrant ces conteneurs dans les valeurs d'export et d'import, les comptabilisant alors deux fois, d'autres ne les intégrant pas mais laissant le doute sur leur comptabilisation simple ou double.

suppose cependant une logistique particulière, avec par exemple plus de 2 600 tonnes de glace fournies aux navires par le port de La Réunion. Quant à la pêche artisanale, elle est disséminée le long des littoraux, hors des principaux ports, et souffre généralement d'un manque d'infrastructures adaptées. Plus structurant encore pour la vie locale, les ports se doivent d'accueillir des navires de passagers : la croisière participe à l'économie touristique et demande d'importantes infrastructures, quais et gares maritimes.



La gare maritime inter-îles de Fort de France – Source GPM de la Martinique

Elle est beaucoup plus volatile que le trafic de marchandises, liée aux événements : crise de la COVID, situation sociale interne ou instabilité régionale, et forte saisonnalité. Pour les archipels, notamment la Polynésie et la Guadeloupe, le transport de personnes par voie maritime est aussi déterminant que le réseau routier. Deux millions de personnes transitent chaque année entre Tahiti et Moorea et plus de 700 000 entre les îles de la Guadeloupe, principalement entre l'île principale et Marie-Galante. Enfin, les liaisons internationales entre les îles de l'arc caraïbe sont significatives, notamment entre les deux régions antillaises et les îles de Sainte-Lucie et de la Dominique.

	Total passagers	Passagers croisière	Nb escales (croisière)	Passagers inter-îles	Liaisons intérieures
PA Papeete	2 159 000	100 000 ⁸	194	/	2 059 000
GPM Guadeloupe	1 149 000	301 000	117	139 000	709 000
GPM Martinique	843 000	682 000	173	161 000	/
PA Nouméa ⁹	434 000	343 000	118	/	91 000 ¹⁰
GPM Réunion	43 000	43 000	34	/	/
GPM Guyane	9 000	9 000	19 ¹¹	/	/

⁸ dont 80% sur des croisières transpacifique (90 escales) et 20% en escales interinsulaires (104 escales).

⁹ Plus 171 00 croisiéristes à Lifou lors de 70 escales de paquebots.

¹⁰ Toutes liaisons intérieures dont une part estimée à 60% est au départ ou à destination du port de Nouméa.

¹¹ Dont 15 escales aux îles du Salut, et 4 au port de Dégrad-des-Cannes.

Des transformations entre contraintes et ambitions

La relative stabilité du volume des échanges ne saurait masquer une continuelle adaptation des ports : aspirations régionales, évolution du transport maritime et menaces croissantes orientent d'ambitieux plans stratégiques.

Aujourd'hui faiblement connectés à leur environnement régional, ces ports ont, à l'exception de celui de Papeete, de grandes ambitions de développement et voudraient devenir des hubs régionaux au profit de l'espace caraïbe, du plateau des Guyanes ou d'un très large sud-ouest de l'océan Indien. Le gouvernement calédonien imagine le port de Nouméa comme porte d'entrée du Pacifique. Ces ambitions ne sont pas dénuées de fondements mais sont souvent confrontées à un manque de foncier disponible et toujours à des ambitions étrangères concurrentes. Cette concurrence s'exprime même entre ports français, en l'occurrence guadeloupéens et martiniquais, malgré l'existence d'un conseil de coordination portuaire Antilles-Guyane. Tous ces ports font face aux mêmes enjeux parfaitement identifiés et pris en compte par leur gouvernance : l'augmentation de la taille des navires et notamment des porte-conteneurs ; la décarbonation, qui au-delà des besoins propres des ports en énergie, modifie ceux des navires qu'ils accueillent ; la nature des approvisionnements des territoires ; les conséquences du dérèglement climatique. Charbon et hydrocarbures cèdent progressivement la place aux pellets de bois et à l'huile de colza ou à d'autres types de biomasse. Le GNL devient un incontournable produit d'avitaillement.



Le port à conteneurs de Jarry (Guadeloupe) : de 3 500 à 7 900 EVP pour les navires accueillis – Source Google Earth

Les infrastructures doivent donc être développées et renforcées, parfois transformées, d'autant que certaines sont vieillissantes. Habituellement agressif pour les ouvrages d'art, l'environnement maritime est plus contraignant encore dans les zones tropicales ainsi que dans les îles plus exposées aux assauts de la mer que les côtes continentales. En effet, les températures d'eau plus élevées et une salinité parfois renforcée accélèrent la corrosion des aciers et le vieillissement du béton. Ces mêmes conditions favorisent le développement rapide du *fouling* biologique¹², qui ne touche pas uniquement les coques des navires. Il provoque une dégradation des structures. Il en résulte un besoin de recourir à des matériaux plus résistants, à des dispositifs renforcés de protection cathodique et à une maintenance préventive plus fréquente pour espérer approcher les durées de vie des installations des zones tempérées. Ainsi, sans précaution particulière, les infrastructures maritimes outre-mer doivent être rénovées ou reconstruites deux fois plus souvent qu'en Europe¹³ : 30 à 50 ans pour des quais en béton armé, 15 à 25 ans pour des grues portuaires et portiques. Même les entrepôts doivent être plus fréquemment reconstruits. À ces éléments s'ajoutent les conséquences des conditions météorologiques : cyclones et houles extrêmes, renforcés par le dérèglement climatique, imposent un surdimensionnement des ouvrages afin qu'ils soient suffisamment robustes. La montée à venir du niveau des océans implique quant à elle leur rehaussement. Ces caractéristiques entraînent des coûts élevés alors même que le trafic des ports français d'outre-mer reste modeste, voire faible. Le financement des infrastructures est donc un enjeu important et impose de hiérarchiser strictement les besoins, parfois de prendre des risques en retardant les échéances de réalisation d'ouvrages de protection. Le développement de l'économie maritime, voulu par les collectivités, est nécessaire pour permettre ce financement sans attendre de l'État plus qu'il n'est capable de donner. Parallèlement, les constructions ou rénovations lourdes ne sont pas techniquement à la portée de l'écosystème industriel local : l'intervention d'acteurs extérieurs, éloignés des territoires, surenchérit encore le coût de ces opérations. La situation du port de Futuna peut paraître anecdotique compte tenu de ses dimensions très modestes, mais elle est symbolique : le mauvais état de l'apportement impose depuis des années de limiter le remplissage des conteneurs¹⁴. La réfection de cet équipement a donné lieu à un très long feuilleton encore inachevé dans lequel l'isolement du territoire et l'usure prématurée des matériaux ont pris une large part.

Pourtant, les transformations sont réelles. Saint-Pierre a bénéficié en 2019 d'une réhabilitation de sa principale digue, construite vers 1960. Le port de Jarry en Guadeloupe peut désormais accueillir des porte-conteneurs de 7 900 EVP, contre 3 500 seulement auparavant. Fort-de-France a accueilli en 2025 de nouveaux portiques avec la même. La volonté de CMA CGM de faire des Antilles un hub régional a été déterminante, ainsi que les financements apportés par l'armateur. Les principaux postes du port de La Réunion ont été agrandis et approfondis en 2014.

¹² Développement non souhaité d'organismes vivants, algues et coquillages, sur les ouvrages.

¹³ D'après les données du CETMEF, le centre d'études techniques maritimes et fluviales : https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/16379/guide-enrochement-l-utilisation-des-enrochements-dans-les-ouvrages-hydrauliques-version-francaise-du?_lg=fr-FR.

¹⁴ Cette limitation augmentant le coût du transport maritime.



Les digues successives protégeant le port de Saint-Pierre – Source Google Earth

Le port de Nouméa vise une rationalisation de ses espaces et installations et développe une intéressante activité de déconstruction et de réparation navale. Cette dernière reste insuffisamment développée dans les ports français d'outre-mer. La Martinique est la seule à disposer d'une forme de radoub, récemment rénovée, unique dans les Caraïbes mais modeste relativement aux grands chantiers mondiaux. Les interventions sur des grands navires restent impossibles sauf à flot, ce qui en limite l'ampleur. La Réunion l'illustre parfaitement : la concurrence de Maurice rend hypothétique la rentabilité économique d'une telle activité ; l'absence de foncier permet difficilement de l'envisager. Le port a dû limiter ses ambitions à l'acquisition d'un dock flottant pouvant accueillir des navires de 4 000 tonnes et à la rénovation d'une zone de maintenance équipée d'un *slipway* de 650 tonnes.



Le bassin de radoub de Fort-de-France, réouvert après rénovation en 2024 – Source GPM La Martinique

Les nombreux projets traduisent ainsi une réelle volonté d'adaptation, commune à tous les territoires malgré les contraintes. Ils reflètent de véritables choix qui conditionnent la pérennité des approvisionnements et le développement de l'économie de chaque outre-mer. Mais ces ports ont un autre rôle, plus régalien.

Les ports d'outre-mer essentiels aux activités militaires

Les bases navales d'outre-mer sont naturellement situées à proximité immédiate ou à l'intérieur des grands ports. À la Réunion, la base de Ports-des-Galets se trouve dans l'enceinte du site ouest du grand port maritime. Les besoins de la Marine, qui évoluent avec le renouvellement de navires stationnés, sont pris en compte dans le plan stratégique. À Fort-de-France, la base navale n'est pas formellement insérée dans le port mais s'inscrit entre les appontements de croisière et la gare maritime inter-îles. La forme de radoub toute proche est indispensable au maintien en condition des frégates de surveillance. En la matière, l'intérêt est réciproque. La présence d'un dock flottant à Papeete, justifiée par les forces navales stationnées, est économiquement viabilisée grâce à la combinaison d'activités civiles et militaires. Le dragage continu du fleuve Mahury, nécessaire pour maintenir praticable le port guyanais de Dégrad-des-Cannes malgré l'envasement permanent, bénéficie à la base navale située en aval. Les ports civils apportent donc autant pour leur partie terrestre que nautique un environnement particulièrement utile aux forces navales basées outre-mer. Le maintien de cette capacité est un enjeu car comme les navires civils, les navires militaires prennent au fil des générations du volume et du poids. Les patrouilleurs outre-mer Auguste Bénébig, faisant 80 mètres de longueur et jaugeant 1 300 tonnes, remplacent les vieux P400 de 55 mètres et 400 tonnes. Dans des espaces portuaires peu extensibles, les ambitions de développement de l'activité civile et l'inflation des dimensions des navires pourraient conduire à une concurrence entre civils et militaires pour les places à quai, particulièrement si le nombre de navires militaires stationnés devait augmenter pour faire face à des menaces.



Les POM (à gauche), 1 300 tonnes, relèvent les P400 (à droite), 400 tonnes – Photos Marine nationale

Cette perspective reste toutefois peu probable à court terme. La gestion des espaces à quai peut cependant se révéler délicate dans des périodes limitées, à l'occasion d'opérations réelles ou d'exercices militaires. En effet, les ports d'outre-mer sont également des points d'appui pour les déploiements à partir de la métropole [[lien vers l'article précédent : Les outre-mer : poids pour la France ou opportunité exceptionnelle ?](#)]. Les navires déployés, plus imposants que les navires stationnés – une frégate multi-missions (FREMM) est 50 mètres plus longue qu'une frégate de surveillance stationnée outre-mer et plus de deux fois plus lourde – ne peuvent pas utiliser les appontements des bases navales. Il leur faut une longueur de quai suffisante et un soutien logistique qui s'accommoderait mal d'une position au mouillage. Techniquement, les ports civils proposent les espaces et servitudes nécessaires. À cet égard, l'adaptation des ports aux imposants porte-conteneurs modernes permet d'envisager sereinement l'escale du futur porte-avions *France Libre* par exemple. À Nouméa, il faudra attendre la fin des travaux d'allongement et d'approfondissement du grand quai du terminal de commerce et le dragage du chenal d'accès à 13,5 mètres. Mais lors de tels déploiements, il faut concilier avec le programme d'occupation des quais. La photo du port de Nouméa lors de l'exercice Croix du Sud 2023 illustre l'encombrement des quais par une flotte constituée. S'il est concevable que les navires militaires disposent d'une certaine priorité selon les circonstances, l'approvisionnement des territoires ne peut être mis en question.



Une flotte multinationale à quai à Nouméa lors de l'exercice Croix du Sud 2023 – Photo Ministère des Armées

Qu'ils soient stationnés ou déployés ponctuellement outre-mer, les navires militaires ont besoin de l'écosystème des ports civils. Ils doivent s'insérer dans un dispositif logistique vital pour les territoires qui ne peut s'interrompre et qui peut avoir des priorités différentes. Ces interactions ne s'improvisent pas. Le dialogue, la connaissance réciproque des mondes maritimes civils et militaires est dans ce cadre un impératif afin de concilier au mieux, dans la préparation de l'avenir comme dans la conduite de l'action, les intérêts de chacun.

Les ports d'outre-mer ne seront jamais comparables à Fos-sur-Mer ou au Havre. Plus modestes, leur évolution n'en est pas moins un enjeu clé du développement et de la sécurité des territoires éloignés de la Métropole. Indispensables bittes d'amarrage des liens entre les outre-mer et le continent européen, ils ne pourront trouver les moyens de leur adaptation que dans la richesse issue du développement de leur économie maritime, sujet d'un prochain article. La responsabilité essentielle de l'État est de libérer ces territoires d'une réglementation continentale qui n'a pas été pensée pour eux.