



CESCE

Conseil économique, social, culturel et environnemental
S A I N T - B A R T H É L É M Y

RAPPORT

--

Les enjeux du transport de marchandises à Saint-Barthélemy :

Analyse et recommandations

--

Février 2025

Table des matières

Introduction.....	3
Dépendance aux importations et enjeux logistiques.....	4
Flux et circuits d'importation depuis la France hexagonale.....	4
Approvisionnement alimentaire : un défi logistique depuis la France hexagonale.....	7
→ Dates de péremption : une contrainte majeure.....	8
→ Optimisation des coûts et impact sur les prix.....	11
→ Autres défis logistiques récurrents.....	12
→ Conséquences de la suppression de la ligne directe vers Sint-Maarten.....	14
Vers une diversification des circuits d'approvisionnement ?.....	17
→ Le développement de circuits courts inter-îles.....	17
→ Le développement de circuits longs alternatifs.....	21
Le port de commerce de Saint-Barthélemy et ses limites actuelles.....	22
Capacité de stockage et saturation des espaces.....	24
Projet d'extension du port : un enjeu stratégique.....	25
Projet stratégique : le port de Saint-Martin, un atout pour Saint-Barthélemy.....	28
Note de synthèse.....	30
Sources.....	34

Introduction

Face au défi climatique, la France et l'Europe se sont fixées l'ambition d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050. Cette dynamique inclut le secteur maritime, avec une feuille de route pour sa décarbonation. Le groupe CMA CGM a adopté des navires plus respectueux de l'environnement, fonctionnant au gaz liquéfié (GNL) et au biométhane, avec une capacité de transport accrue. Les nouveaux navires pourront transporter jusqu'à 7 700 conteneurs de 20 pieds, soit 26 % de capacité en plus par rapport aux navires actuels desservant Sint-Maarten (2 200 EVP¹) et Pointe-à-Pitre (3 900 EVP). En janvier 2025, ENGIE a renoncé à son projet de production de biométhane pour CMA CGM au Havre. Sans un approvisionnement fiable en carburants renouvelables, l'intérêt environnemental de cette transition pourrait être compromis.

Cependant, **ces nouveaux navires ne desserviront plus le port de Philipsburg** (Sint-Maarten), se recentrant sur les grands ports maritimes de Guadeloupe et de Martinique, transformés en hubs portuaires. Ces modifications de lignes seront mises en place en Septembre 2025 **soit dans 9 mois**.

Ces changements stratégiques, combinés aux limites opérationnelles du port de Gustavia, accentuent la pression sur la logistique maritime de Saint-Barthélemy. Entre 2013 et 2023, le trafic portuaire a presque doublé, atteignant 8 481 EVP, révélant des infrastructures insuffisantes pour répondre aux besoins croissants de l'île.

Saint-Barthélemy est fortement dépendante des importations. Ainsi, la quasi-totalité des produits alimentaires consommés sur le territoire est importée par bateau ou par avion (pour une petite partie). Des défaillances en matière de trafic maritime ou d'organisation au port de commerce pourraient compromettre l'approvisionnement pérenne de l'île en produits alimentaires.

À partir de ces éléments de contexte, le CESCE a souhaité approfondir le travail déjà engagé en 2024.

Ce rapport vise à dresser un état des lieux de la situation actuelle, en identifiant les risques et les défis, tout en proposant des pistes de réflexion pour atténuer les impacts des changements à venir. L'objectif est d'anticiper une gestion plus complexe des flux logistiques et d'éviter une **congestion accrue** du port de commerce, causée par des approvisionnements moins réguliers. La situation est déjà extrêmement fragile. De plus, toutes les recommandations formulées sont basées sur des améliorations pour la **population actuelle** et ne prennent pas en compte une augmentation de celle-ci.

Au cours des dernières semaines, le CESCE a réalisé une série d'entretiens complémentaires avec les principaux acteurs concernés, notamment les magasins d'alimentation, et a pris notamment connaissance de l'étude réalisée pour l'extension du port de commerce.

¹ EVP : Équivalent Vingt Pieds : Unité de mesure standard utilisée dans le transport maritime pour évaluer la capacité des conteneurs. Un conteneur de 20 pieds de long correspond à 1 EVP, tandis qu'un conteneur de 40 pieds correspond à 2 EVP.

Dépendance aux importations et enjeux logistiques

Flux et circuits d'importation depuis la France hexagonale

À l'heure actuelle, 2/3 des conteneurs en provenance de France hexagonale transitent par Philipsburg (Sint-Maarten) et 1/3 par Pointe-à-Pitre (Guadeloupe). Cette pratique permet d'échelonner les déchargements en deux temps sur le port de commerce et ainsi éviter son engorgement.

Circuit de la ligne maritime faisant aujourd'hui escale à Philipsburg (Sint-Maarten) en 12 jours



Source : [Ligne maritime CMA CGM North Europe French Guiana North Brazil \(NEFGU\)](#)

Circuit de la ligne maritime faisant aujourd'hui escale à Pointe-à-Pitre (Guadeloupe) en 12 jours



Source : [Ligne maritime CMA CGM North Europe French West Indies \(NEFWI\)](#)

L'ouverture de la nouvelle ligne maritime, initialement prévue pour début 2025, est désormais **reportée à septembre 2025**, sous toutes réserves. La CMA CGM prévoit d'assurer des transits via les ports de Pointe-à-Pitre en Guadeloupe (ou de Fort-de-France en Martinique), une fois les infrastructures portuaires prêtes. À ce jour, les nouveaux navires et infrastructures portuaires ne sont pas encore opérationnels pour permettre la mise en service de cette ligne **PCFR XL Antilles**. Un article paru du 10 février 2025 annonce que le chantier d'extension du terminal de Jarry (Guadeloupe) est à l'arrêt, entraînant des retards significatifs dans la modernisation des infrastructures portuaires. Cette situation génère un surcoût important, affectant directement les coûts logistiques des importateurs, déjà fragilisés par la dépendance aux circuits maritimes existants.

Hypothèses : À ce stade, il y a trois hypothèses :

1. Les travaux se poursuivent dans un délai raisonnable pour permettre l'ouverture de la ligne **PCFR XL Antilles** dans les délais prévus : ce qui ne change rien à ce que l'on sait de l'avenir du transport maritime à St-Barth ;
2. Les travaux prennent du retard et les navires font escale dans port différent : cela complique l'acheminement des Feeder entre nos îles ;
3. La ligne **NEFGUI** qui fait escale à Sint-Maarten est maintenue plus longtemps que prévue mais avec une échéance certaine : ça laisse quelques mois supplémentaires à notre territoire pour s'organiser ;

Il est certain que cette nouvelle ligne réduira les gaz à effets de serre (-99% d'oxyde de soufre, -91% de particules fines, -92% d'oxyde d'azote et jusqu'à -20% de dioxyde de carbone), mais créera de nouvelles contraintes opérationnelles pour Saint-Barthélemy.

Point de vigilance : compte tenu des investissements réalisés par la CMA CGM pour se doter de nouveaux navires plus performants, la compagnie pourrait décider de les mettre en service avant même la fin des travaux du hub antillais, si ces derniers prenaient un retard plus important que celui annoncé à ce stade. Dans ce cas, les portes-conteneurs pourraient faire route vers d'autres ports étrangers de la zone (ex. en République Dominicaine) ce qui complexifierait encore davantage nos approvisionnements.

Constat : Aujourd'hui, les conteneurs arrivent en deux temps. **À partir de 2025/2026, le port de commerce devra inévitablement gérer, en une seule fois, l'ensemble des conteneurs en provenance de l'Hexagone, quelle que soit l'île par laquelle la CMA CGM fera escale. Cette évolution aura plusieurs impacts majeurs :**

→ **Augmentation des conteneurs vides en simultané** : Le stockage des conteneurs vides sera prolongé jusqu'à la prochaine rotation du *Feeder*², entraînant une pression accrue sur les capacités d'entreposage.

→ **Traitement des conteneurs pleins** : La réception simultanée d'un volume important de conteneurs pleins nécessitera une organisation renforcée pour leur traitement rapide et efficace.

→ **Risques liés au volume** : La gestion de ce volume accru présente des risques opérationnels, logistiques et organisationnels.

→ **Fréquence des visites sur le port** : Les flux de clients venant récupérer leur marchandise en simultané augmenteront, notamment vers les bureaux des compagnies maritimes, le bureau des droits de quai et la zone de dépotage pour l'enlèvement des marchandises ce qui augmentera le risque d'accidents.

² Petit navire destiné à transporter des marchandises depuis les grands ports vers le plus petits.

Approvisionnement alimentaire : un défi logistique depuis la France hexagonale

Des entretiens menés avec les responsables des principales enseignes alimentaires, ont permis de détailler les modalités d'importation des marchandises alimentaires à destination de Saint-Barthélemy.

De manière générale, le transport des produits secs et surgelés est opéré sur la ligne CMA CGM à destination de la Guadeloupe alors que les produits frais sont chargés sur la ligne de la CMA-CGM à destination de Sint-Maarten car la fréquence de liaisons est plus élevée entre Saint-Martin et Saint-Barthélemy, ce qui laisse davantage de marge de manoeuvre pour faire arriver la marchandise rapidement à Saint-Barthélemy et de manière espacée durant la semaine.

Les produits alimentaires importés proviennent en grande majorité de France hexagonale, notamment en raison de la préférence des consommateurs pour les produits d'origine française. La recherche d'autres circuits d'approvisionnement par les distributeurs n'a pas encore permis de trouver de produits équivalents en matière de prix, de qualité et d'acheminement.

- Si la République Dominicaine est un gros producteur de fruits et légumes bio, il n'y a pas de ligne directe maritime qui nous relie ;
- Les responsables des enseignes interrogés ont indiqué un manque de régularité en matière de qualité et de volumes concernant les produits de Guadeloupe et de Dominique ;
- Malgré la loi Lurel de 1993, la teneur en sucres des yaourts produits en Guadeloupe et en Martinique serait toujours plus élevée que celle des produits commercialisés en France hexagonale ;

➡ **Préconisation n°1 :** Il serait pertinent pour les enseignes locales d'étudier, en collaboration avec des producteurs en Guadeloupe, la possibilité de fabriquer des yaourts répondant davantage aux attentes des consommateurs de Saint-Barthélemy. Actuellement, les yaourts produits en Guadeloupe et en Martinique restent trop sucrés malgré les évolutions réglementaires, comme la loi Lurel de 1993. Une adaptation des recettes pour réduire la teneur en sucre permettrait non seulement de satisfaire la demande locale, mais aussi de favoriser l'approvisionnement régional en limitant la dépendance aux produits importés de l'hexagone. Ce partenariat pourrait ouvrir la voie à une diversification des produits laitiers adaptés aux goûts et aux exigences nutritionnelles des consommateurs locaux.

Constat : Les DLC³ des produits frais sont relativement courtes avec un maximum de 21 jours pour certains produits :

- produits laitiers (yaourts, fromages frais, crèmes desserts) ;
- produits de charcuterie ;
- produits de boulangerie (brioches, pains de mie) ;
- plats préparés frais ;
- jus de fruits frais ;
- produits traiteur en libre-service ;

Il faut savoir que les DLC des produits alimentaires destinés aux DROM sont identiques à celles des produits commercialisés dans l'hexagone, conformément à la loi n° 2013-453 du 3 juin 2013 qui a notamment interdit les différences de DLC pour un même produit selon sa destination, mettant ainsi fin à une ancienne pratique jugée discriminatoire.

Pour les produits destinés au "grand export", l'industrie alimentaire met en place des recettes spécifiques permettant une plus longue conservation des produits. Toutefois ces produits soulèvent des questions en matière de qualité de produits (utilisation d'additifs n'appartenant pas systématiquement à la liste positive admise par l'UE et perte de valeur nutritive) et ne sont donc pas une alternative recevable pour Saint-Barthélemy.

Afin d'insister sur les difficultés liées aux dates limites de consommation des produits frais, voici un exemple d'un circuit logistique : Les produits sont chargés en région parisienne avant de rejoindre leur destination finale. Lors du transport par bateau, les marchandises sont préparées le mercredi matin et, en cas de transit normal, arrivent à Saint-Barthélemy le mercredi suivant (J+12) ou le samedi (J+16). Cette planification permet une rotation relativement fluide et étalée dans le temps, sauf en cas de perturbations.

Compte tenu des nombreux aléas rencontrés lors des approvisionnements maritimes (méthode la plus longue mais permettant de limiter l'impact du coût d'approvisionnement), chaque jour compte. Et le retard de la marchandise a également un impact significatif conduisant parfois à détruire de la marchandise qui arrive périmée et qui ne peut plus être vendue.

³ Dates limites de consommation.

Témoignage : “En 2023, une part non négligeable des produits frais importés par l’enseigne sont arrivés périmés, ce qui accentue les enjeux de gaspillage alimentaire et de gestion des déchets. L’enseigne a ainsi été contrainte de détruire partiellement la marchandise dès sa sortie des conteneurs (soit près de 240 m³ de produits frais) en raison des aléas du transport maritime : retards, conditions météorologiques défavorables, mouvements sociaux et congestion du port du Havre. Il est à noter que seuls les retards de plus de 3 jours par rapport aux prévisions initiales sont pris en compte par les assurances.”

Info : En 2024, **26 tonnes** de produits alimentaires ont fait l’objet d’une demande de destruction suite aux retards de livraison. Cela n’inclut pas les produits sortis des rayons et détruits lorsque la DLC est dépassée.

Source : Paprec Énergies

Pour mieux comprendre les contraintes d’approvisionnement des produits alimentaires à durée de vie courte (DLC de 21 jours), le tableau ci-dessous détaille chaque étape du circuit logistique et met en évidence les marges de manœuvre limitées avant que les produits n’arrivent à expiration.

Étape	Période de traitement	DLC restante
Fabrication des produits et livraison à la centrale d’achat en métropole	J0 à J2	19 à 20 jours
Acheminement vers le port (métropole) et chargement dans les conteneurs	J3	18 à 19 jours
Transport maritime vers Philipsburg (12 jours)	J4 à J15	6 à 8 jours
Transbordement, transport maritime vers St-Barth, formalités douanières, mise à disposition	J15	6 à 8 jours
Déchargement du conteneur, tri, mise en rayon des produits	J15 à J17	4 à 6 jours

Constat : L’approvisionnement en produits frais à Saint-Barth, notamment ceux ayant une DLC⁴ de 21 jours, repose sur un équilibre fragile. Dans des conditions normales, ces produits arrivent sur l’île avec une fenêtre de 5 à 6 jours pour la vente. Cependant, de nombreux aléas peuvent réduire, voire anéantir cette fenêtre, compromettant la disponibilité des produits et la satisfaction des consommateurs.

Plusieurs facteurs, souvent combinés, contribuent à ces perturbations :

⁴ Date Limite de Consommation.

1. **Conflits sociaux et perturbations portuaires** : Les grèves au port du Havre, telles que celles de 5 jours en 2024 et les 21 jours déjà programmés en 2025, entraînent des retards importants dans l'expédition des marchandises. Ces conflits, récurrents (plusieurs fois par an), fragilisent l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.
2. **Problèmes logistiques et techniques** :
 - **Retards de conteneurs** : Le non-respect des délais de livraison des conteneurs au départ des navires engendre des retards en amont de la chaîne.
 - **Conditions maritimes** : Les mauvaises conditions météorologiques en mer peuvent prolonger la traversée de l'Atlantique de 1 à 2 jours.
 - **Pannes et maintenance navales** : Les pannes et la maintenance non planifiée des navires affectent directement les délais de livraison.;
3. **Irrégularités dans les rotations maritimes** :
 - **Décalage des arrivées** : Les navires arrivent fréquemment avec un retard de 3 à 4 jours, passant du mercredi au samedi, ou du samedi au mercredi suivant, perturbant les plannings de réception et de distribution.
 - **Arrivées tardives** : Lorsque l'arrivée du navire a lieu trop tard le samedi, la marchandise ne peut être mise à disposition des importateurs qu'à partir du lundi (J+2), en raison de la fermeture du port de commerce le samedi après-midi.
4. **Contraintes locales** :
 - **Conditions météorologiques à Gustavia** : La houle dans le port de Gustavia, un phénomène récurrent plusieurs fois par an, peut bloquer les opérations portuaires, retardant davantage la mise à disposition des marchandises.

Conclusion : Les retards sont donc le résultat d'une combinaison de facteurs exogènes (conflits sociaux, conditions météorologiques) et endogènes (problèmes logistiques, irrégularités maritimes), rendant leur anticipation et leur gestion particulièrement complexes. **Pour l'acheminement des produits frais, chaque jour compte.**

➡ **Préconisation n°2** : Le port de commerce pourrait offrir une plus grande souplesse pour l'accès aux marchandises périssables, en équipe restreinte et rémunérée en heures supplémentaires les samedis après-midi et les jours fériés, lorsque la marchandise arrive avec du retard. Certains retards listés ci-dessus sont prévisibles avec quelques jours d'avance. Cela permettrait de gagner 1 à 2 jours sur la DLC.

→ Optimisation des coûts et impact sur les prix

Pour optimiser les coûts de transport et minimiser leur impact sur le coût des produits, plusieurs méthodes de transport sont employées en fonction de la nature des produits :

- **MARITIME** : Par bateau (entre le Havre et Sint-Maarten), puis par bateau jusqu'à St-Barth ;
- **MIXTE** : Par avion (entre Le Havre et Sint-Maarten), puis par bateau jusqu'à St-Barth ;
- **AÉRIEN** : Par avion (entre Paris et Sint-Maarten), puis par avion jusqu'à St-Barth ;

La solution qui consiste à choisir un autre type de transport pour l'importation des produits frais représente un surcoût non négligeable. Pour l'illustrer, voici un exemple précis du coût de revient* d'un paquet de 4 yaourts de 125g, pour mettre en lumière les enjeux tarifaires et temporels, si d'autres méthodes de transport (mixte ou aérienne) étaient utilisées :

Type de transport	Temps de transport	Coût du transport	Structure du coût		
			Prix d'achat	Coût de revient *	Prix de vente
<u>MARITIME</u> bateau + bateau	11-15 jours	30-40 % ad valorem Droits de quai inclus	3,00 € 5,00 €	4,20 € 7,00 €	<u>5,25 €</u> 8,75 €
<u>MIXTE</u> avion + bateau	3-6 jours	+/- 6 € par kg +5% de DDQ en sus	3,00 € 5,00 €	6,30 € 8,40 €	<u>7,88 €</u> 10,50 €
<u>AÉRIEN</u> avion + avion	2 jours	+/- 10 € par kg +5% de DDQ en sus	3,00 € 5,00 €	8,40 € 10,50 €	<u>10,50 €</u> 13,13 €

* Le coût de revient représente la somme des dépenses engagées pour l'achat et l'acheminement des produits. Il inclut le prix d'achat initial, les frais de transport, les droits de quai (5% sur la valeur le prix d'achat initial et le transport) et tout autre frais de manutention/logistique jusqu'à la mise en rayon.

Constat : Dans cet exemple, on considère une marge de 25% (purement théorique), on pourrait estimer qu'un paquet de yaourt acheté 3,00 € serait vendu 7,88 € s'il était importé en MIXTE et 10,50 € s'il était importé en AÉRIEN (contre 5,25 € aujourd'hui en MARITIME), soit respectivement 50% et 100% plus cher.

➡ **Préconisation n°3 :** Le développement du fret aérien est également une piste à explorer pour le transport inter-îles. Nous avons la chance d'avoir davantage de lignes régulières qui relient la Guadeloupe et Saint-Barthélemy : Air Antilles, Air Inter Îles et St-Barth Commuter. Des discussions pourraient être menées avec lesdites compagnies. Il appartiendra ensuite aux importateurs d'impacter les coûts inhérents à ce mode de transport sur les seuls produits voyageant par avion ou de les lisser sur l'ensemble de leurs importations.

Des problèmes fréquents dans l'approvisionnement de rayons

- ★ Retard d'environ une semaine sur les produits secs, constaté presque toute l'année
- ★ Problèmes de transport impactant l'approvisionnement en produits frais (rupture de produit frais environ une semaine par mois en moyenne)
- ★ Sous-effectif inhérent au problème du logement, entraînant des difficultés à mettre les produits en rayon. Les rayons vides ou peu remplis engendrent un comportement d'achat "de panique" chez les consommateurs, similaire à celui observé lors de la crise sanitaire liée au Covid-19 ou des alertes cycloniques. Lorsqu'une enseigne ne dispose pas de produits frais, la demande se reporte massivement vers les autres enseignes, entraînant une rupture rapide dans ses rayons également. Ce cycle accentue les difficultés de gestion des stocks et perturbe l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement.
- ★ Le caractère imprévisible des arrivages pose un défi majeur pour les entreprises locales. Les retards successifs, qui entraînent un rapprochement entre plusieurs livraisons initialement espacées, rendent toute anticipation efficace des ressources humaines impossible. Cette irrégularité crée des périodes de sous-activité où le personnel est peu sollicité, suivies de phases de surcharge de travail marquées par une pénibilité accrue et un risque pour la santé lié à la gestion dans l'urgence. À long terme, cette instabilité complique le dimensionnement des effectifs : les entreprises pourraient être contraintes de recruter du personnel pour absorber ces pics d'activité, tout en supportant un coût salarial non justifié en dehors de ces périodes, mettant ainsi en péril leur équilibre financier.



© CESCE

Des infrastructures portuaires inadaptées qui peuvent avoir des conséquences sur la sécurité alimentaire

- ★ Manque d'espaces et d'installations dédiées aux produits frais (absence de zone réfrigérée, d'ombre) et mauvaises conditions de stockage et de manutention des produits frais
- ★ Impossibilité de décharger les marchandises en vrac, contrainte de commander par palettes entières, limitant l'optimisation des containers et la gestion des stocks
- ★ Manque de personnel pour la manutention et la surveillance non-stop du bon fonctionnement des installations (exemple : une coupure d'électricité pendant le week-end du 7 au 8 décembre 2024 a engendré une perte importante de marchandise en raison de la rupture de la chaîne du froid).

Des capacités de stockage limitées chez les distributeurs ce qui ne leur permet pas de disposer de stocks suffisants pour assurer deux semaines d'autonomie.

Il arrive parfois que des escales soient décalées ou annulées par la CMA-CGM, pour des raisons opérationnelles, de météo, ou de grève. Voici une liste incomplète et non-exhaustive qui illustre les retards d'arrivages.

Port d'escale initial	Date d'escale initiale	Nouveau port d'escale	Jours de retard	Motif
Philipsburg (Sint-Maarten)	16/01/2022	Port of Spain (Trinité-et-Tobago)	8 jours	Contraintes opérationnelles
Philipsburg (Sint-Maarten)	26/03/2022	Port of Spain (Trinité-et-Tobago)	4 jours	Météo
Philipsburg (Sint-Maarten)	30/03/2022	Philipsburg (Sint-Maarten)	4 jours	Contraintes opérationnelles
Philipsburg (Sint-Maarten)	02/04/2022	Philipsburg (Sint-Maarten)	4 jours	Météo
Philipsburg (Sint-Maarten)	13/04/2022	Port of Spain (Trinité-et-Tobago)	10 jours	Congestions portuaires + météo
Philipsburg (Sint-Maarten)	17/09/2022	Philipsburg (Sint-Maarten)	4 jours	Tempête Fiona
Philipsburg (Sint-Maarten)	05/11/2022	Pointe-à-Pitre (Guadeloupe)	4 jours	Retard
Philipsburg (Sint-Maarten)	12/11/2022	Philipsburg (Sint-Maarten)	7 jours	Contraintes opérationnelles
Philipsburg (Sint-Maarten)	26/11/2022	Port of Spain (Trinité-et-Tobago)	9 jours	Contraintes opérationnelles
Philipsburg (Sint-Maarten)	21/01/2023	Philipsburg (Sint-Maarten)	4-7 jours	Météo
Philipsburg (Sint-Maarten)	25/02/2023	Philipsburg (Sint-Maarten)	7 jours	Grèves du Havre
Philipsburg (Sint-Maarten)	06/03/2023	Port of Spain (Trinité-et-Tobago)	7 jours	Contraintes opérationnelles

Correspondance : "Veillez noter que pour des raisons opérationnelles, le navire CMA CGM MARSEILLE a dû annuler son escale à Philipsburg cette fin de semaine. Les conteneurs seront par conséquent déchargés à PORT OF SPAIN et transférés vers PHILIPSBURG pour une arrivée prévue le mercredi 30 Novembre. La connexion pour ST BARTH, elle, est prévue au lundi 05 Décembre dans la mesure du possible."

➡ **Préconisation n°4** : Il serait pertinent pour les enseignes alimentaires de Saint-Barthélemy d'explorer la possibilité de stocker des produits secs ou frais en Guadeloupe et à Saint-Martin auprès de sociétés spécialisées telles que FRIGODOM. Cette solution offrirait plusieurs avantages :

- **Sécurisation des approvisionnements** en cas de perturbations logistiques ou climatiques affectant directement Saint-Barthélemy ;
- **Réduction de la pression sur les capacités de stockage locales**, particulièrement au port de commerce, en optimisant l'espace disponible pour les flux entrants ;
- **Flexibilité accrue dans la gestion des stocks**, permettant des livraisons plus fréquentes et adaptées aux besoins, tout en limitant les pertes liées aux dates de péremption des produits frais.

Un partenariat avec des plateformes logistiques comme FRIGODOM permettrait ainsi de diversifier les solutions d'entreposage et d'assurer une meilleure résilience de la chaîne d'approvisionnement.

→ Conséquences de la suppression de la ligne directe vers Sint-Maarten

Les personnes interrogées ont exprimé leurs inquiétudes majeures quant à la fiabilité et l'efficacité de l'approvisionnement de leur magasin. Ces problèmes impactent la sécurité alimentaire, la gestion des stocks, la qualité des produits et la satisfaction client. Les prochains changements de lignes maritimes exacerbent ces craintes et pourraient venir amplifier les difficultés d'aujourd'hui.

★ **Mouvements sociaux plus fréquents (risque de rallongement des transit time et accroissement des pertes de produits périssables) :**

- Contrairement à Sint-Maarten, les mouvements sociaux en Martinique et en Guadeloupe représentent une menace réelle pour la régularité et la rapidité des approvisionnements de Saint-Barthélemy. Ces perturbations, même si elles n'impliquent pas directement les dockers de Guadeloupe (absence de grèves de dockers observée ces 5 dernières années), peuvent entraîner des retards et des coûts supplémentaires.
- Et cela sans compter les mobilisations fréquentes également des dockers et personnels portuaires en France hexagonale ou certaines contraintes opérationnelles qui exigent de modifier les rotations engendrant souvent des surcoûts .⁵

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux mouvements sociaux en Guadeloupe et en Martinique au cours des 15 dernières années.

⁵ Au moment de la rédaction du présent Rapport, [la Fédération Nationale des Ports et Docks CGT a déposé un préavis de grève.](#)

Année	Île	Durée du mouvement	Motif principal	Port de commerce impacté
2009	Guadeloupe	44 jours	Lutte contre la vie chère	Oui
2009	Martinique	38 jours	Lutte contre la vie chère	Oui
2017	Guadeloupe	1 semaine	Grève des agents portuaires pour revendications salariales	Oui
2019	Martinique	2 semaines	Protestation contre la réforme des retraites	Non
2021	Guadeloupe	3 semaines	Opposition à l'obligation vaccinale et au pass sanitaire	Oui
2021	Martinique	1 semaines	Opposition à l'obligation vaccinale et au pass sanitaire	Oui
2024	Martinique	En cours (depuis septembre)	Protestation contre la vie chère et les inégalités sociales	Oui

Note : Les informations concernant les mouvements sociaux de 2017 et 2019 sont basées sur des données disponibles et peuvent ne pas refléter l'intégralité des événements survenus.

★ **Mouvements sociaux également fréquents au Havre** : Il est également fréquent qu'il y ait des mouvements sociaux au port du Havre ce qui impacte les dates de départ des bateaux. Mais pendant ce temps là, la DLC court toujours.

Le tableau ci-dessous récapitule les principaux mouvements sociaux au port du Havre au cours des 5 dernières années.

Année	Durée du mouvement	Motif principal	Port du Havre impacté
2019	Décembre 2019 - Janvier 2020	Réforme des retraites	Oui
2023	7-8 février 2023	Grève dockers et remorqueurs	Oui
2023	Février 2023	Réforme des retraites	Oui
2024	16, 22 et 27 février 2024	Grève dockers et remorqueurs	Oui
2024	14-28 juin 2024	Mobilisation nationale CGT Ports et Docks	Oui
2024	Juin 2024	Réforme des retraites	Oui
2025	16, 22 et 27 février 2025	Réforme des retraites et conditions de travail	Oui
2025	30-31 janvier 2025	Réforme des retraites et conditions de travail	Oui

➡ **Préconisation n°5** : Afin d'évaluer l'impact de chaque acteur sur les retards de conteneurs, il serait pertinent que la Collectivité de Saint-Barthélemy établisse des indicateurs de performance fiables. Cette démarche permettrait d'identifier les axes d'amélioration potentiels en collaboration avec les acteurs concernés, tels que les centrales d'achat, les ports et les transitaires.

- ★ **Suppression de solution alternative en cas de problème** car il ne sera plus possible de rediriger les marchandises vers une autre ligne comme c'est aujourd'hui possible à Saint-Martin.
- ★ **Tensions accrues sur les produits frais** : La réduction des fréquences d'acheminement générera des ruptures encore plus fréquentes et prolongées des produits frais, entraînant une dégradation de la qualité de l'offre alimentaire locale et une augmentation du gaspillage alimentaire.
- ★ **Réduction de la diversité des produits** : Les distributeurs envisagent de réduire drastiquement l'offre de produits frais ayant une DLC de 21 jours, pour éviter des pertes massives dues aux retards et aux coûts logistiques. Une telle réduction de l'offre diminuerait considérablement la variété et la qualité des produits disponibles pour les consommateurs.
- ★ **Augmentation des stocks de produits non-périssables** : Face à l'incertitude croissante, les enseignes pourraient être amenées à augmenter les stocks de produits à durée de vie longue ou sans DLC, comme les produits secs. Cela impliquerait des coûts de stockage plus élevés et des investissements supplémentaires dans les infrastructures locales.
- ★ **Impact économique et environnemental** : Les pertes alimentaires croissantes dues aux retards de livraison représentent non seulement une perte financière, mais augmentent également les déchets, posant des enjeux écologiques majeurs pour une petite île comme Saint-Barthélemy.
- ★ **Risques pour la gestion des commandes** : Avec la suppression de l'escale, il deviendra plus difficile de planifier les commandes et d'anticiper la demande, augmentant ainsi le risque de pénuries "longues". Cela pourrait également encourager les enseignes à importer davantage par fret mixte ou aérien, un mode plus coûteux.
- ★ **Augmentation des coûts** : Les capacités de transport aérien étant déjà limitées, les coûts des produits frais risquent de croître de manière significative, impactant directement le pouvoir d'achat des habitants.

Vers une diversification des circuits d'approvisionnement ?

→ Le développement de circuits courts inter-îles

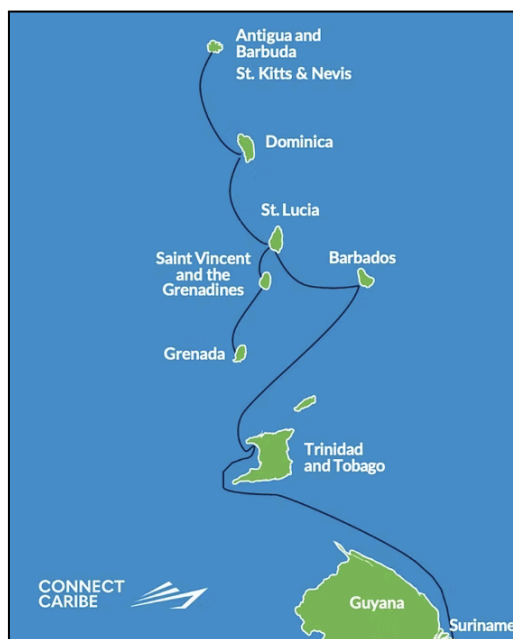
Saint-Barthélemy, petit territoire insulaire éloigné et isolé sera toujours inexorablement dépendante des importations. En ce sens, le territoire doit pouvoir compter sur des lignes maritimes fiables et des infrastructures portuaires adaptées et modernisées.

Toutefois, il semblerait pertinent de développer les échanges commerciaux avec nos voisins.

Plusieurs navires cargos effectuent des escales à Saint-Barthélemy. Dans le tableau ci-dessous, on peut lire qu'ils desservent plusieurs îles.

Compagnie	Fréquence	Circuit & capacité EVP du navire
Tropical Shipping	1 par semaine	Circuit : Palm Beach (Floride, USA) → Sainte-Croix* → Anguilla → St-Barth Capacité : 75 EVP * Transbordement à Sainte-Croix
CIN	1 par semaine	Circuit : Fort-de-France → Pointe-à-Pitre → St-Barth → St-Martin → Pointe-à-Pitre → Fort-de-France Capacité : 234 conteneurs équivalents 20'
Ti Colis	5 par semaine	Circuit : St-Martin → St-Barth → St-Martin Capacité : Petits colis (pas de conteneurs)
RMP	6 par semaine	Circuit : St-Martin → St-Barth → St-Martin Capacité : 12 EVP
MIDAS	2 par semaine	Circuit : Guadeloupe → St-Barth → Sint-Maarten → Tortola → Puerto Rico → Sainte-Croix/Saint-Thomas* → Sint-Maarten → St-Barth → St-Kitts → Guadeloupe Capacité : 120 EVP * 1 semaine sur deux pour chacune des îles
MARFRET	1 par semaine	Circuit : Martinique → Guadeloupe → St-Barth → St-Martin Capacité : 234 EVP

L'intégration de Saint-Barthélemy à la CARICOM (Communauté des Caraïbes⁶) représente une opportunité stratégique pour son développement économique et le renforcement de la coopération régionale. Cette adhésion élargirait l'accès de l'île à un marché de plus de 17 millions de consommateurs, stimulant les échanges commerciaux et offrant de nouvelles perspectives aux entreprises locales. Sur le plan maritime, Saint-Barthélemy bénéficierait de l'expertise et des ressources des autres États membres, notamment pour le transport maritime, la gestion portuaire, avec un potentiel de développement accru grâce au réseau de ferry Carib Connect. De plus, la CARICOM faciliterait l'approvisionnement en produits agricoles, réduisant la dépendance de l'île envers l'hexagone et contribuant à sa sécurité alimentaire.



Carib Connect va prochainement ajouter les destinations suivantes : la Martinique, la Guadeloupe, St-Maarten, les Îles Vierges Britanniques et les Îles Vierges Américaines.

⁶ CARICOM regroupe aujourd'hui 15 États et territoires des Caraïbes : Antigua-et-Barbuda, Bahamas, Barbade, Belize, Dominique, Grenade, Guyana, Haïti, Jamaïque, Montserrat, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suriname, Trinité-et-Tobago. En plus de ces membres, plusieurs territoires sont membres associés : Anguilla, Bermuda, Îles Vierges britanniques, Îles Caïmans, Curaçao, Îles Turques-et-Caïques.

➡ **Préconisation n°6 :** L'intégration de Saint-Barthélemy à CARICOM pourrait représenter une opportunité majeure pour renforcer la coopération interrégionale, notamment dans le secteur maritime et agricole. Cette entrée permettrait d'accéder à un réseau d'approvisionnement diversifié, facilitant l'importation de fruits, légumes et autres produits agricoles directement depuis les pays membres. En réduisant la dépendance aux importations métropolitaines, cette diversification contribuerait à sécuriser l'approvisionnement alimentaire tout en optimisant les coûts logistiques grâce au réseau de ferry Carib Connect qui sera mis en place dans les prochains mois.

➡ **Préconisation n°7 :** Compte tenu des rotations existantes, il est d'ores et déjà possible d'importer et d'exporter à une fréquence hebdomadaire des marchandises en provenance d'Anguilla, Sainte-Croix, Saint-Thomas, Tortola, Puerto Rico, St-Kitts, la Guadeloupe et la Martinique. Il serait opportun de communiquer davantage sur ces possibilités afin d'envisager une diversification de nos sources d'importations et ainsi favoriser la coopération interrégionale.

➡ **Préconisation n°8 :** Compte tenu des niveaux de productions agricoles, y compris "bio", en République dominicaine, il serait pertinent, dans le cas de produits de qualité équivalente, de développer les échanges commerciaux avec ce pays et d'explorer la possibilité de mettre en place un ligne maritime faisant escale à Saint-Barthélemy afin d'optimiser la qualité des produits frais⁷.

➡ **Préconisation n°9 :** Favoriser et soutenir la structuration de filières de production locale ou les circuits courts (Développement de partenariats régionaux pour l'approvisionnement en fruits et légumes de qualité).

⁷ Faire passer de la marchandise d'un navire à un autre navire.

➡ **Préconisation n°10 :** Afin de renforcer la résilience de l'approvisionnement de Saint-Barthélemy et de réduire sa dépendance aux routes maritimes traditionnelles, il est crucial d'explorer et d'encourager la diversification des voies d'acheminement des conteneurs. Pour ce faire, il est proposé d'inciter les compagnies maritimes régionales, telles que Carib Connect et Marfret, à étendre leurs services en intégrant Saint-Barthélemy à leurs rotations, et ce, après évaluation de la faisabilité et de l'intérêt de cette démarche. Parallèlement, l'étude de solutions alternatives de transport maritime, plus durables et potentiellement plus flexibles, comme celles proposées par la compagnie TOWT (transport à la voile), devra être envisagée. Enfin, il est essentiel de favoriser la concurrence en encourageant l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché du transport maritime de marchandises vers Saint-Barthélemy, afin de stimuler la concurrence et d'optimiser les coûts et les fréquences de service.

➡ **Préconisation n°11 :** Il est primordial d'instaurer un dialogue régulier entre la Collectivité de Saint-Barthélemy et les acteurs clés du transport maritime. La participation de Saint-Barthélemy à certaines instances telles que le Conseil de Coordination Portuaire Inter Antilles-Guyane (CCP-IAG) et le Groupement des Importateurs Antillais (GIA) pourrait s'avérer bénéfique pour l'île. Ces structures permettent une concertation et une coordination sur les enjeux maritimes, ce qui favoriserait une meilleure intégration de Saint-Barthélemy dans les réseaux régionaux et nationaux.

→ Le développement de circuits longs alternatifs

Certains acteurs ont entrepris récemment d'élargir leur offre pour les expéditions de marchandises depuis les États-Unis. C'est notamment le cas de Sea Air Services (SAS) qui a annoncé récemment le lancement d'une nouvelle ligne de groupage périssable bi-mensuelle (produits frais et surgelés) au départ de Miami, à compter du 28 janvier 2025. Cette ligne offre désormais une solution alternative pour l'importation de produits alimentaires périssables.

Saint-Barthélemy étant un Pays et Territoire d'Outre-Mer (PTOM), les règlements et directives européennes sur les produits alimentaires ne s'y appliquent pas directement. L'île n'est pas tenue de suivre les normes européennes sur la sécurité sanitaire, l'étiquetage, les additifs ou encore les pesticides. Toutefois, les règles françaises restent en vigueur, ce qui impose un certain cadre en matière de sécurité alimentaire.

Constat : Est-il vraiment souhaitable d'importer des produits en provenance des États-Unis sans s'assurer qu'ils respectent ces normes ? Si les produits ne répondent pas aux exigences françaises en matière de qualité, de traçabilité, de pesticides et d'additif, cela pourrait poser un risque pour la santé publique.

Veut-on réellement proposer deux offres de produits frais ?

→ Une en provenance de métropole, importée par avion afin de limiter les pertes pour les épiceries et supermarchés compte tenu des contraintes opérationnelles maritime mais vendues plus chère et à destination des personnes pouvant se permettre l'achat de ces produits ?

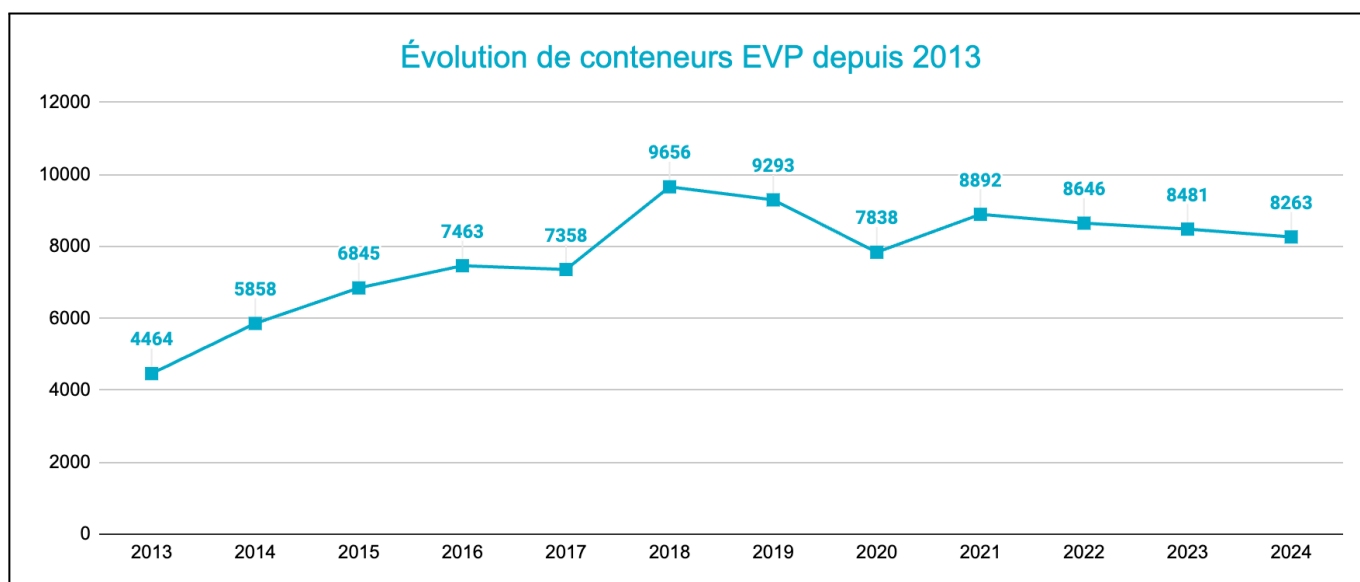
→ Une en provenance des États-Unis, qui ne respecte pas les normes mais qui serait plus abordable pour la population ?

Le port de commerce de Saint-Barthélemy et ses limites actuelles



© Thierry Beltrand

L'importation de conteneurs à Saint-Barthélemy a connu une **croissance significative** au cours des deux dernières décennies. **Depuis 2013, le nombre de conteneurs importés a presque doublé, passant de 4 464 EVP à 8 263.** Cette augmentation reflète la croissance économique de l'île, bien que l'on puisse observer une baisse des conteneurs importés ces dernières années. Si on se projette, compte tenu de la croissance démographique des années à venir, de l'imprévisibilité des importations au lendemain d'un phénomène cyclonique, il faut tenir compte d'une augmentation des importations.



Source : Journal de Saint-Barth n°1600 du 23/01/2025

Constat : Bien que le nombre de conteneurs équivalent 20 pieds soit en baisse ces dernières années, il est important de noter l'augmentation soudain du nombre de conteneurs (30%) observé en 2018, à la suite du passage de l'ouragan Irma. En cas de passage d'un phénomène de la même ampleur, ce qui est probable compte tenu du contexte climatique, si le nombre d'EVP devait augmenter dans les mêmes proportions, cela impliquerait un nombre de conteneurs supérieur à 10 500 EVP compte tenu du niveau d'importations actuel.

Le volume d'importation a mis en évidence des problèmes de capacité et de stockage au port de commerce. Le rapport annuel de la direction du port souligne que le manque d'espace pour le stationnement des conteneurs est une problématique persistante pour les importateurs.

Malgré ces défis, l'importation de conteneurs reste un élément vital de l'économie de Saint-Barthélemy, et la tendance à la hausse devrait se poursuivre dans les années à venir.

L'étude de faisabilité pour la réalisation de l'extension du port de commerce restituée en avril 2024 met en relief plusieurs scénarii et ont pour avantage d'être exécutés "en phase sans pour autant démolir ce qui a déjà été réalisé".

Compte tenu de l'urgence et du contexte, le CESCE accueille favorablement l'idée du remblaiement de la darse, afin de proposer une solution rapide d'augmentation de l'espace de stockage des conteneurs d'une surface de 2005 m².

➡ **Préconisation n°12 :** Une fois la phase de remblaiement de la darse réalisée et afin de continuer d'améliorer la sécurité sur le port de commerce, il serait souhaitable de poursuivre le marquage au sol entrepris et qui définit les espaces de circulation, en l'étendant au marquage des emplacements destinés aux conteneurs.

Capacité de stockage et saturation des espaces

L'Article 129 bis du Code des contributions prévoit un droit de stationnement et d'occupation du domaine public terrestre et maritime. Il a déjà fait l'objet de huit modifications depuis entre 2017 et 2024.

Néanmoins, l'espace étant particulièrement contraint, il nous semble important que les stationnements longs soient plus dissuasifs.

Exemple : si un client importe un conteneur de 40 pieds et dont la marchandise représente une valeur de 100 000 euros, le stockage pour une période de 30 jours coûte à l'importateur :

- 20 euros / jour des jours 1 à 7, soit 140 euros
- 45 euros / jour des jours 8 à 14, soit 315 euros
- 90 euros / jour des jours 15 à 21, soit 630 euros
- 110 euros / jour des jours 22 à 30, soit 990 euros

*Soit un total de **2075 euros pour un stockage de 30 jours**, ce qui représente environ 2% de la valeur de la marchandise dans cet exemple.*

➡ **Préconisation n°13** : Afin d'encourager les importateurs à traiter le dépotage de la marchandise dans des délais raisonnables et compte tenu de l'espace de stockage restreint, il nous semble important que ces tarifs soient revus à la hausse afin que le port de commerce ne serve pas d'espace de stockage tampon aux destinataires de marchandises, qu'il s'agisse de particuliers ou de professionnels :

- En augmentant les tarifs de stockage des conteneurs entre 8 et 14 jours ;
- En augmentant les tarifs de stockage des conteneurs entre 15 et 21 jours ;
- En augmentant les tarifs de stockage des conteneurs entre 22 et 30 jours ;
- En créant une nouvelle tranche tarifaire au delà de 30 jours ;

Il nous semble cohérent de préciser que les tarifs par conteneur indiqués dans l'Article 129 bis du Code des contributions s'appliquent **pour les conteneurs en cours de dépotage**.

En complément, il pourrait y avoir une pénalité complémentaire pour les conteneurs **dont le dépotage n'a pas commencé au bout de 3 jours ouvrés**, après que les importateurs ont été notifiés de leur disponibilité effective.

Ces tarifs pourront éventuellement être reconsidérés si l'espace portuaire était effectivement devenu suffisant dans les années à venir.

Projet d'extension du port : un enjeu stratégique

Comme nous l'a indiqué le directeur du port, l'objectif premier du comblement de la darse qui sera réalisé en 2025 n'est pas de stocker davantage de conteneurs, mais de sécuriser les espaces de stockage et de circulation. Ces travaux devraient durer 6 mois et être achevés avant la fin de l'année 2025. Il s'agit là d'une solution d'urgence, mais qui ne semble pas être suffisante au regard de l'activité portuaire régulière et qui ne saurait être adaptée aux situations exceptionnelles de congestions portuaires inhérentes aux arrivées simultanées de cargos, aux phénomènes météorologiques et plus particulièrement cycloniques. **L'objectif recherché dans l'agrandissement du port de commerce n'est en aucun cas d'importer plus, mais de travailler en sécurité, dans de meilleures conditions et de permettre de faire face aux situations exceptionnelles.**



Source : Étude de faisabilité pour la réalisation de l'extension du port de commerce, Avril 2024

La scénario 1 bis présenté dans le rapport l'étude de faisabilité du mois de d'avril 2024 a plusieurs avantages et nous semble être une bonne base de travail à approfondir dans le courant de l'année 2025 pour des études complémentaires, puisqu'elle propose notamment les solutions suivantes :

- ★ **Stockage supplémentaire** avec une extension du quai de 1800 m². La superposition des conteneurs pour optimiser l'espace de stockage actuel n'est pas envisageable. En effet, les cargos utilisent différentes méthodes de chargement : par grue (LoLo⁸) ou en posant les conteneurs sur des châssis roulants (RoRo⁹).

⁸ LoLo : Lift on/off

⁹ RoRo : Roll on/off

Les navires desservant Saint-Barthélemy et les îles voisines sont exclusivement de type RoRo, et superposer les conteneurs nécessiterait de changer le type de navires ainsi que l'organisation dans les autres ports ;

- ★ **Agrandissement du linéaire des cargos** pour permettre à davantage de cargos d'être à quai simultanément. Cela permettrait indéniablement d'assouplir les rotations des cargos qui font tous face à de nombreux aléas et de sécuriser les approvisionnements. Les barges et les pétroliers créent une difficulté supplémentaire dans les rotations des navires marchands. La fréquence des barges de sable (import), des barges de remblais (export), des barges de déchets (export) et des pétroliers (les besoins augmentent mais les capacités de stockage de carburants sont identiques) est en augmentation, ce qui rend l'organisation du port de commerce particulièrement complexe. Les travaux prévus par EDF et qui s'étaleront sur plusieurs années devraient encore augmenter la fréquence de rotation des pétroliers ;
- ★ **Aménagement d'un local de stockage** de 680 m² à usage portuaire sous le parking des droits de quai. Cet aménagement pourrait permettre le stockage de produits frais et surgelés directement sur le port de commerce. C'est une prestation qui est proposée notamment à Saint-Martin et en Guadeloupe par la société FRIGODOM.
- ★ **Création de deux parkings** de 31 et 44 places, qui présentent l'avantage de permettre le stationnement des +/- 70 personnes qui travaillent sur le port de commerce (agents du port et des droits de quai, compagnies maritimes, manutentionnaires, etc.) et pour lesquelles les onze de places de stationnement existantes sont très nettement insuffisantes. En dehors des horaires d'ouverture du port de commerce, le parking ainsi créé pourrait être en accès libre et gratuit, pour inciter chacun à une circulation piétonne sur l'espace récemment aménagé ;
Selon le directeur du Port de commerce, "il existe [également] une possibilité de construire ce parking en couvrant une partie de l'installation en partie Est entre le bâtiment, la route et la plage." Cette possibilité offrirait également une solution "pour le dépotage des conteneurs voire la création d'une zone réservée uniquement aux containers réfrigérés" ce qui semble essentiel. Le cas échéant, les nouveaux parkings de 31 et 44 places du projet pourraient servir de point de départ à un parcours piéton dans Gustavia.
- ★ **Création d'un espace d'amarrage petite plaisance** : si cette option était envisagée, cela inciterait les plaisanciers à stationner sur les 2 nouveaux parkings, qui seraient alors vite saturés. Un accès réglementé aux parking devra être envisagé ;
- ★ **Création d'une zone d'accostage protégée pour les dinghys** : nous préconisons un espace beaucoup plus réduit pour ne inciter les plaisanciers à stationner sur ces nouveaux emplacements de parkings stratégiques ;
- ★ **Création d'un espace pour les plongeurs**, cela ne nous semble pas être nécessaire et prioritaire ;
- ★ **Création d'un espace pour les Méga Yachts** ;

★ **Sécurisation du point de captage** pour la production d'eau potable ;

L'idée de déplacer la gare maritime présente plusieurs avantages, dont celui de désengorger les parkings au centre de Gustavia, qui sont utilisés par les loueurs de voiture venant accueillir des clients et par les personnes qui accompagnent les voyageurs qui arrivent ou qui partent. Mais cela doit s'accompagner par des espaces de stationnement à durée très limitée le cas échéant.

➡ **Préconisation n°14** : Afin d'avancer rapidement sur la prochaine phase d'extension du port de commerce, le CESCE préconise d'inscrire ces travaux au vote du budget de mars 2025 et de lancer les études complémentaires courant 2025 pour une phase exécutoire dès 2026.

Pour les études complémentaires, il est important de prévoir notamment :

- L'aménagement de l'extension en concertation avec tous les acteurs ;
- La mise en place d'un espace dédié au traitement des produits frais garantissant la sécurité alimentaire ;
- Une construction qui contribue à atténuer les effets de la houle dans le port ;
- Une construction qui puisse permettre l'agrandissement de parking, tel que proposé sur le projet 1 ter ;

Projet stratégique : le port de Saint-Martin, un atout pour Saint-Barthélemy

Du côté de l'île voisine, un projet d'extension et de modernisation du port de commerce vise à répondre aux besoins croissants en matière d'infrastructures portuaires pour la partie française de Saint-Martin. Aujourd'hui, une grande partie des marchandises destinées à cette zone transite par le port de Sint-Maarten, côté néerlandais, créant une dépendance logistique qui freine le développement économique local. Ce projet ambitionne de transformer le port en un hub autonome, capable de renforcer la compétitivité de la partie française de l'île.

L'opération prévoit l'approfondissement du chenal à 9 mètres pour accueillir des navires de grande taille (jusqu'à 200 mètres), le rallongement du quai pour permettre leur accostage, ainsi que l'agrandissement du terre-plein, qui passera de 3 à 6 hectares, voire 10 hectares. Ces aménagements doivent permettre de multiplier par quatre le trafic de conteneurs sur dix ans, tout en augmentant la capacité d'accueil pour le transport de marchandises et les croisières de luxe. Le port modernisé jouera également un rôle clé en cas d'urgence ou de sinistre cyclonique, offrant un accès sécurisé pour les navires militaires ou humanitaires.

On pourrait imaginer que cela puisse être une alternative sérieuse pour la CMA CGM si les promesses des ports de Pointe-à-Pitre et de Fort-de-France n'étaient pas tenues.

Avec un coût estimé entre 140 et 150 millions d'euros, ce projet représente une avancée stratégique pour rééquilibrer les échanges entre les parties française et néerlandaise de l'île, tout en renforçant l'attractivité de Saint-Martin dans les Caraïbes.

S'il voit le jour, ce projet offrira également une opportunité précieuse pour Saint-Barthélemy, en proposant une alternative logistique de proximité avec une infrastructure portuaire modernisée. Contrairement aux ports de la Guadeloupe ou de la Martinique, souvent affectés par des mouvements sociaux perturbant les échanges, le port de Saint-Martin pourrait garantir une meilleure stabilité opérationnelle. Cette continuité dans les flux d'approvisionnement permettrait de réduire les délais de livraison pour Saint-Barthélemy et de renforcer la coopération régionale entre les deux îles. De plus, certaines entreprises de Saint-Barthélemy, qui ont développé des activités de production ou de stockage à Saint-Martin, bénéficieraient directement de cette infrastructure modernisée pour exporter plus efficacement vers Saint-Barthélemy. Ce modèle contribue à consolider les échanges économiques locaux tout en favorisant une complémentarité entre les deux territoires. Bien que l'autonomie de Saint-Barthélemy soit importante, notre double insularité nous impose d'avoir les meilleurs partenaires stratégiques.

➡ **Préconisation n°15 : La Collectivité aurait tout intérêt à suivre l'état d'avancement de ce projet et de participer en tant qu'observateur aux discussions autour de ce projet.**

Synthèse des votes

Nombre de conseillers en exercice : 13

Nombre de votants : 9

Pour : 9

Contre : 0

Abstention : 0

Rapport adopté à l'unanimité le 11 février 2025

Note de synthèse

Saint-Barthélemy fait face à des contraintes logistiques de plus en plus marquées, qui compliquent le fonctionnement du port de commerce et la gestion des flux de marchandises. La restructuration à venir des lignes maritimes par CMA CGM, combinée aux limites actuelles des infrastructures du port de commerce, réduit la flexibilité des opérations et rend l'organisation des escales particulièrement rigide. Sans marge de manœuvre suffisante, chaque retard ou imprévu perturbe l'ensemble de la chaîne logistique, impactant la fluidité des approvisionnements et la sécurité des opérations. Face à cette situation, il est urgent d'agir. S'il y a de nombreuses inconnues avec le lancement de la nouvelle ligne CMA CGM, il est certain que les approvisionnements seront plus complexes. **Le CESCE recommande à la Collectivité de Saint-Barthélemy de poursuivre sans délai la réflexion sur les aménagements portuaires et d'intégrer ces mesures au budget qui doit être voté au premier trimestre 2025.**

Préconisation n°1 : Adaptation de la production locale de yaourts

Il serait pertinent pour les enseignes locales d'étudier, en collaboration avec des producteurs en Guadeloupe, la possibilité de fabriquer des yaourts répondant davantage aux attentes des consommateurs de Saint-Barthélemy. Actuellement, les yaourts produits en Guadeloupe et en Martinique restent trop sucrés malgré les évolutions réglementaires, comme la loi Lurel de 1993. Une adaptation des recettes pour réduire la teneur en sucre permettrait non seulement de satisfaire la demande locale, mais aussi de favoriser l'approvisionnement régional en limitant la dépendance aux produits importés de métropole. Ce partenariat pourrait ouvrir la voie à une diversification des produits laitiers adaptés aux goûts et aux exigences nutritionnelles des consommateurs locaux.

Préconisation n°2 : Amélioration de l'accès aux marchandises périssables

Le port de commerce pourrait offrir une plus grande souplesse pour l'accès aux marchandises périssables, en équipe restreinte et rémunérée en heures supplémentaires les samedi après-midi et les jours fériés, lorsque la marchandise arrive avec du retard. Certains retards listés ci-dessus sont prévisibles avec quelques jours d'avance. Cela permettrait de gagner 1 à 2 jours sur la DLC.

Préconisation n°3 : Développement du fret aérien

Le développement du fret aérien est également une piste à explorer pour le transport inter-îles. Nous avons la chance d'avoir davantage de lignes régulières qui relient la Guadeloupe et Saint-Barthélemy : Air Antilles, Air Inter Îles et St-Barth Commuter. Des discussions pourraient être menées avec lesdites compagnies. Il appartiendra ensuite aux importateurs d'impacter les coûts inhérents à ce mode de transport sur les seuls produits voyageant par avion ou de les lisser sur l'ensemble de leurs importations.

Préconisation n°4 : Externalisation du stockage auprès de plateformes régionales

Il serait pertinent pour les enseignes alimentaires de Saint-Barthélemy d'explorer la possibilité de stocker des produits secs ou frais en Guadeloupe et à Saint-Martin auprès de sociétés spécialisées telles que FRIGODOM. Cette solution offrirait plusieurs avantages :

Sécurisation des approvisionnements en cas de perturbations logistiques ou climatiques affectant directement Saint-Barthélemy ;

Réduction de la pression sur les capacités de stockage locales, particulièrement au port de commerce, en optimisant l'espace disponible pour les flux entrants ;

Flexibilité accrue dans la gestion des stocks, permettant des livraisons plus fréquentes et adaptées aux besoins, tout en limitant les pertes liées aux dates de péremption des produits frais.

Un partenariat avec des plateformes logistiques comme FRIGODOM permettrait ainsi de diversifier les solutions d'entreposage et d'assurer une meilleure résilience de la chaîne d'approvisionnement.

Préconisation n°5 : Mettre en place des indicateurs de performances

Afin d'évaluer l'impact de chaque acteur sur les retards de conteneurs, il serait pertinent que la Collectivité de Saint-Barthélemy établisse des indicateurs de performance fiables. Cette démarche permettrait d'identifier les axes d'amélioration potentiels en collaboration avec les acteurs concernés, tels que les centrales d'achat, les ports et les transitaires.

Préconisation n°6 : L'intégration de Saint-Barthélemy à CARICOM

L'intégration de Saint-Barthélemy à CARICOM pourrait représenter une opportunité majeure pour renforcer la coopération interrégionale, notamment dans le secteur maritime et agricole. Cette entrée permettrait d'accéder à un réseau d'approvisionnement diversifié, facilitant l'importation de fruits, légumes et autres produits agricoles directement depuis les pays membres. En réduisant la dépendance aux importations métropolitaines, cette diversification contribuerait à sécuriser l'approvisionnement alimentaire tout en optimisant les coûts logistiques grâce au réseau de ferry Carib Connect qui sera mis en place dans les prochains mois.

Préconisation n°7 : Diversification des circuits d'approvisionnement

Compte tenu des rotations existantes, il est d'ores et déjà possible d'importer et d'exporter à une fréquence hebdomadaire des marchandises en provenance d'Anguilla, Sainte-Croix, Saint-Thomas, Tortola, Puerto Rico, St-Kitts, la Guadeloupe et la Martinique. Il serait opportun de communiquer davantage sur ces possibilités afin d'envisager une diversification de nos sources d'importations et ainsi favoriser la coopération interrégionale.

Préconisation n°8 : Exploration d'une ligne directe avec la République Dominicaine

Compte tenu des niveaux de productions agricoles, y compris "bio", en République dominicaine, il serait pertinent, dans le cas de produits de qualité équivalente, de développer les échanges commerciaux avec ce pays et d'explorer la possibilité de mettre en place une ligne maritime faisant escale à Saint-Barthélemy afin d'optimiser la qualité des produits frais.

Préconisation n°9 : Soutien à la production locale et aux circuits courts

Favoriser et soutenir la structuration de filières de production locale ou les circuits courts (Développement de partenariats régionaux pour l'approvisionnement en fruits et légumes de qualité).

Préconisation n°10 : Diversification des voies d'approvisionnement

Afin de renforcer la résilience de l'approvisionnement de Saint-Barthélemy et de réduire sa dépendance aux routes maritimes traditionnelles, il est crucial d'explorer et d'encourager la diversification des voies d'acheminement des conteneurs. Pour ce faire, il est proposé d'inciter les compagnies maritimes régionales, telles que Carib Connect et Marfret, à étendre leurs services en intégrant Saint-Barthélemy à leurs rotations, et ce, après évaluation de la faisabilité et de l'intérêt de cette démarche. Parallèlement, l'étude de solutions alternatives de transport maritime, plus durables et potentiellement plus flexibles, comme celles proposées par la compagnie TOWT (transport à la voile), devra être envisagée. Enfin, il est essentiel de favoriser la concurrence en encourageant l'arrivée de nouveaux acteurs sur le marché du transport maritime de marchandises vers Saint-Barthélemy, afin de stimuler la concurrence et d'optimiser les coûts et les fréquences de service.

Préconisation n°11 : Renforcement du dialogue institutionnel et de l'intégration régionale

Il est primordial d'instaurer un dialogue régulier entre la Collectivité de Saint-Barthélemy et les acteurs clés du transport maritime. La participation de Saint-Barthélemy à certaines instances telles que le Conseil de Coordination Portuaire Inter Antilles-Guyane (CCP-IAG) et le Groupement des Importateurs Antillais (GIA) pourrait s'avérer bénéfique pour l'île. Ces structures permettent une concertation et une coordination sur les enjeux maritimes, ce qui favoriserait une meilleure intégration de Saint-Barthélemy dans les réseaux régionaux et nationaux.

Préconisation n°12 : Optimisation du stockage portuaire

Une fois la phase de remblaiement de la darse réalisée et afin de continuer d'améliorer la sécurité sur le port de commerce, il serait souhaitable de poursuivre le marquage au sol entrepris et qui définit les espaces de circulation, en l'étendant au marquage des emplacements destinés aux conteneurs.

Préconisation n°13 : Réforme des tarifs de stockage des conteneurs

Afin d'encourager les importateurs à traiter le dépotage de la marchandise dans des délais raisonnables et compte tenu de l'espace de stockage restreint, il nous semble important que ces tarifs soient revus à la hausse afin que le port de commerce ne serve pas d'espace de stockage tampon aux destinataires de marchandises, qu'il s'agisse de particuliers ou de professionnels :

- En augmentant les tarifs de stockage des conteneurs entre 8 et 14 jours ;
- En augmentant les tarifs de stockage des conteneurs entre 15 et 21 jours ;
- En augmentant les tarifs de stockage des conteneurs entre 22 et 30 jours ;
- En créant une nouvelle tranche tarifaire au delà de 30 jours ;

Il nous semble cohérent de préciser que les tarifs par conteneur indiqués dans l'Article 129 bis du Code des contributions s'appliquent **pour les conteneurs en cours de dépotage**.

En complément, il pourrait y avoir une pénalité complémentaire pour les conteneurs **dont le dépotage n'a pas commencé au bout de 3 jours ouvrés**, après que les importateurs ont été notifiés de leur disponibilité effective.

Ces tarifs pourraient être reconsidérés si l'espace portuaire était effectivement devenu suffisant dans les années à venir.

Préconisation n°14 : Accélération de l'extension du port de commerce

Afin d'avancer rapidement sur la prochaine phase d'extension du port de commerce, le CESCE préconise d'inscrire ces travaux au vote du budget de mars 2025 et de lancer les études complémentaires courant 2025 pour une phase exécutoire dès 2026.

Pour les études complémentaires, il est important de prévoir notamment :

- L'aménagement de l'extension en concertation avec tous les acteurs ;
- La mise en place d'un espace dédié au traitement des produits frais garantissant la sécurité alimentaire ;
- Une construction qui contribue à atténuer les effets de la houle dans le port ;
- Une construction qui puisse permettre l'agrandissement de parking, tel que proposé sur le projet 1 ter ;

Préconisation n°15 : Suivi du projet d'extension du port de commerce de Saint-Martin

La Collectivité aurait tout intérêt à suivre l'état d'avancement de ce projet et de participer en tant qu'observateur aux discussions autour de ce projet.

Sources

- **Personnes interrogées :**

- **Irvine Houet**, Responsable Monoprix Lorient
- **Rayan Elfekih**, Responsable Monoprix St-Jean
- **Ernest Brin**, Directeur du Port
- **Julie Chevreul**, Présidente de Super U Saint-Barthélemy
- **Thierry Costa**, Directeur RMP Caraïbes
- **Micheline Jacques**, Sénatrice de Saint-Barthélemy
- **Maxime Dessouche**, 4ème Vice-président de la Collectivité de Saint-Barthélemy
- **Yann Gréaux**, Directeur général AMTM - Agent local de la CMA CGM
- **Jimmy Gréaux**, Directeur général adjoint AMTM - Agent local de la CMA CGM
- **Bernardin Gallis**, Compagnie des Iles du Nord
- **Fred Questel**, Directeur site Paprec Énergies St-Barthélemy
- **Jean-Pierre Chalus**, Directeur Port de la Guadeloupe / Président de l'Union des Ports de France
- **Aurélien Paumier Marquant**, Service Export, Léon Vincent Overseas
- **Loïc Bertaudon**, Directeur Commercial DOM-TOM CMA CGM
- **Jean-Claude Florentiny**, Directeur Général de Global Services & Logistics, Secrétaire Général du Groupement des Importateurs Antillais et Conseiller du commerce extérieur de la France de la Martinique
- **Olivier Lecroq**, Responsable Commercial de Lignes Antilles & Guyane MARFRET

- **Avis, études et rapports :**

- [Rapport du CESCE : pistes pour atténuer les effets de la densification et de l'urbanisation de Saint-Barthélemy, 2023](#)
- [Avis du CESCE sur le transport maritime, 2024](#)
- [Rapport ALGOE Elaboration d'une stratégie de développement et d'attractivité de Saint-Barthélemy, 2012](#)
- [Rapport annuel économique 2023 de l'IEDOM](#)
- Étude de faisabilité pour la réalisation de l'extension du port de commerce, Avril 2024
- [La crise de 2009 en Guadeloupe: le rôle des statistiques dans le dialogue social, Février 2012](#)
- [Diagnostic territoriale de la mobilité solidaire, 2022](#)
- [Rapport d'activité du port de Saint-Barthélemy, 2022](#)
- [2023 - Séminaire : Les entreprises au coeur de la transition énergétique, 2023](#)

- **Codes et règlements de la collectivité :**
 - [Règlement de police du port](#)
 - [Code des contributions de Saint-Barthélemy](#)

- **Articles de presse :**
 - Journal de Saint-Barth n°1601 du 30 janvier 2025
 - Journal de Saint-Barth n°1600 du 23 janvier 2025
 - Journal de Saint-Barth n°1538 du 26 octobre 2023
 - Journal de Saint-Barth n°1503 du 19 janvier 2023
 - [Revue COM St-Barth. Septembre 2024](#)
 - [La crise de 2009 en Guadeloupe : le rôle des statistiques dans le dialogue social](#)
 - [La grande crise sociale du 5 février 2009 : déjà près de dix ans](#)
 - [Crise sociale dans les Antilles françaises: les raisons de la colère](#)
 - [Crise aux Antilles: la Guadeloupe et la Martinique retrouvent un semblant d'accalmie](#)
 - [En Martinique, la vie chère provoque des tensions](#)
 - [Shops ransacked as protests rock French Caribbean island of Martinique](#)
 - [Crise en Martinique : les dates clés du mouvement contre la vie chère](#)
 - [Il y a 15 ans, la grande grève générale contre la vie chère a duré près de 40 jours en Martinique](#)
 - [Antilles françaises: pourquoi y a-t-il une nouvelle crise sociale ?](#)
 - [La grande crise sociale du 5 février 2009 : déjà près de dix ans](#)
 - [« Une marche arrière inacceptable » : les dockers CGT annoncent une grève fin janvier](#)
 - [Engie renonce à son projet de production de biométhane pour CMA CGM au Havre](#)
 - [Connect Caribe: Regional ferry set to sail by March](#)
 - [Grand Port maritime : L'extension du terminal de Jarry, un chantier à l'arrêt et une facture qui s'alourdit](#)

- **Autres sources :**
 - [Projet d'extension du port de commerce Galisbay](#)
 - www.cma-cgm.fr
 - [Nouvel itinéraire de la CMA CGM à destination de la Guadeloupe](#)
 - www.connectcaribe.com