



## ÉTUDES THÉMATIQUES

# La Martinique dans son environnement régional

## Quelles perspectives d'intégration caribéenne ?

La Martinique partage avec ses territoires voisins de la Caraïbe un ensemble de traits structurels propres aux petites économies insulaires. Elle présente toutefois des indicateurs socio-économiques plus favorables, avec notamment un niveau de PIB par habitant sensiblement supérieur. En tant que département d'outre-mer français et région ultrapériphérique (RUP) de l'Union européenne, et au regard de son histoire, la Martinique entretient des échanges commerciaux majoritairement orientés vers l'Hexagone, traduisant un niveau d'intégration régionale encore limité. Ce statut lui confère des spécificités institutionnelles et réglementaires qui la distinguent fortement des autres économies caribéennes et limite son insertion régionale.

Dans un contexte marqué par la mondialisation des échanges et la problématique de la vie chère, prégnante en Martinique, la question du renforcement des relations entre la Martinique et ses voisins apparaît aujourd'hui centrale. L'adhésion récente de la Martinique en tant que membre associé de la CARICOM illustre cette volonté de mieux s'insérer dans les dynamiques caribéennes et d'élargir les perspectives de coopération. Cette intégration régionale peut représenter un levier de développement à travers le commerce, les échanges de services ou encore les projets de coopération régionale dans des domaines stratégiques tels que la sécurité, la santé, le climat ou la gestion des risques naturels.

Cette ouverture régionale soulève cependant plusieurs défis liés au pouvoir d'achat relativement faible des pays voisins, aux contraintes réglementaires européennes et à la compétitivité des entreprises martiniquaises. Ainsi, si l'intégration caribéenne de la Martinique apparaît comme une opportunité économique, sa mise en œuvre reste confrontée à plusieurs obstacles.

### La Martinique dans la zone Caraïbe, un environnement régional organisé

#### Quelques repères historiques de l'intégration régionale caribéenne

La Communauté caribéenne (**CARICOM**), créée en 1973 par le traité de Chaguaramas, constitue aujourd'hui le principal cadre d'intégration régionale dans la Caraïbe. Elle s'inscrit dans le prolongement de la Fédération des Indes occidentales initiée au début des années 1960, puis de l'Association de libre-échange de la Caraïbe (CARIFTA), mise en place en 1965, qui visait à stimuler les échanges commerciaux entre les anciennes colonies britanniques de la région (*graphique 1*).

La CARICOM compte 15 membres<sup>1</sup> et sept membres associés<sup>2</sup> (*annexe 1*). Ces États partagent des caractéristiques communes telles que la proximité avec

les marchés nord et sud-américains et une transition d'économies agricoles et minières vers des économies de services. La CARICOM inclut également sept territoires observateurs<sup>3</sup> qui peuvent être associés à certains travaux des comités techniques. Elle repose sur quatre piliers : l'intégration économique ; la coordination des politiques étrangères ; le développement humain et social ; et la sécurité. Son pilier économique est le Marché et l'Économie Uniques des Caraïbes (CSME), qui prévoit la libre circulation des biens, des services, des capitaux, des travailleurs qualifiés entre les pays membres de la CARICOM, ainsi que le droit d'établissement des entreprises. Cette libre circulation des biens implique une exonération de droits de douane entre les États membres (bien que certaines taxes intérieures telles que la TVA restent dues) et l'application

<sup>1</sup> Bahamas, Barbade, Guyana, Jamaïque, Suriname, Trinité-et-Tobago, Antigua-et-Barbuda, Belize, Dominique, Grenade, Haïti, Montserrat, Saint-Christophe-et-Niévès, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie.

<sup>2</sup> Anguilla, Bermudes, Îles Vierges Britanniques, Îles Caïmans, Curaçao, Îles Turques-et-Caïques, Martinique.

<sup>3</sup> Aruba, Colombie, Mexique, Puerto Rico, République dominicaine, Saint-Martin, Venezuela.

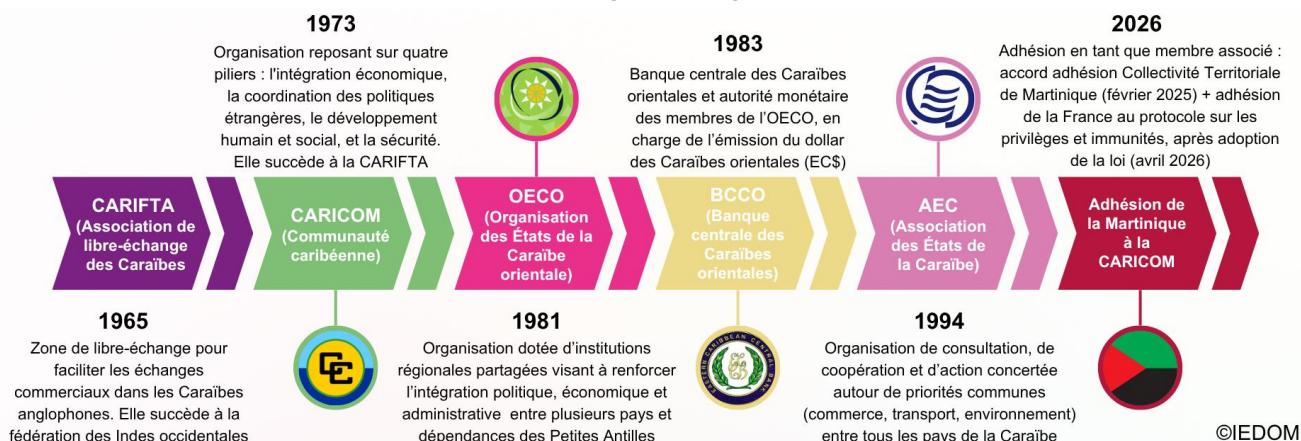
d'un tarif extérieur commun pour les importations provenant de pays tiers. La CARICOM compte une vingtaine d'institutions couvrant divers domaines tels que le changement climatique, l'aviation civile, la santé, l'alimentation, les télécommunications. On peut notamment citer la CARPHA, l'agence régionale de santé, l'agence IMPACS pour la sécurité, la CDEMA pour la prévention et la gestion des catastrophes naturelles, ou encore la CARDI pour l'agriculture.

L'Organisation des États de la Caraïbe orientale (OEEO), créée en 1981 et co-existant avec la CARICOM, offre un cadre d'intégration avancé et vise une représentation commune à l'international. Elle repose sur un marché

commun et dispose d'une monnaie commune émise par la BCCO (Banque Centrale des Caraïbes orientales), le dollar des Caraïbes orientales (EC\$) (*encadré 2*). L'OEEO regroupe aujourd'hui sept membres<sup>4</sup> et cinq membres associés, dont la Martinique depuis 2015, la Guadeloupe depuis 2019, et Saint-Martin depuis 2025 (*annexe 2*).

D'autres organisations régionales, telles que l'AEC (Association des États de la Caraïbe) créée en 1994, élargissent l'échelle de la coopération régionale en englobant l'ensemble du bassin caribéen (25 états membres et 10 membres associés) (*graphique 2, encadré 1*).

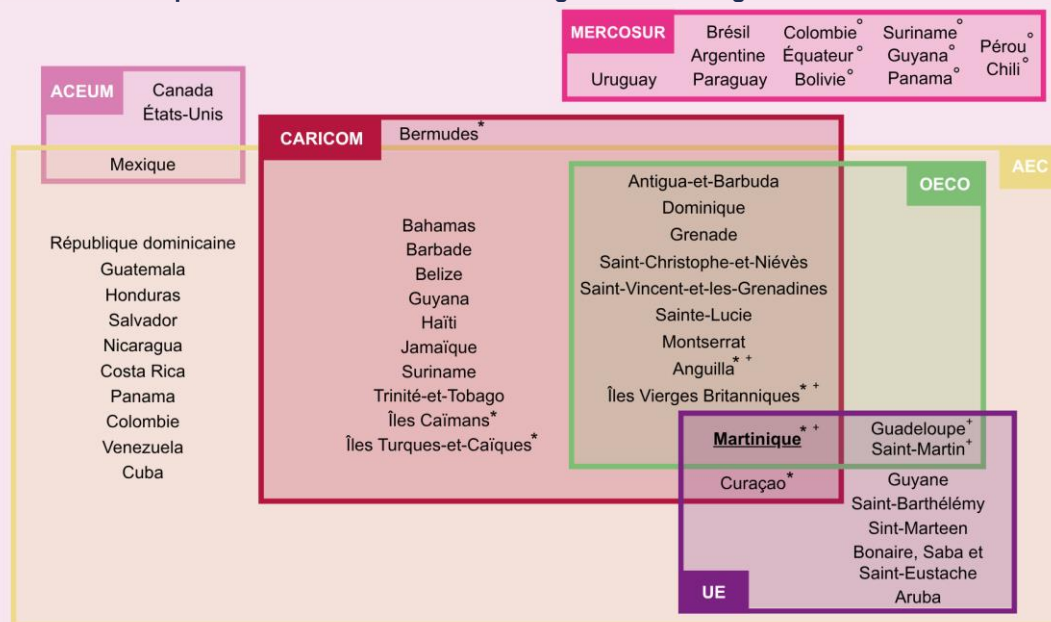
### 1- Étapes clés de l'intégration régionale caribéenne



### Encadré 1 : La zone Caraïbe : périmètre et organisations régionales

La zone Caraïbe désigne l'espace géographique organisé autour de la mer des Caraïbes. Elle comprend les îles de l'arc antillais, dont la Martinique, ainsi que les pays riverains d'Amérique centrale (par exemple le Panama) et du nord de l'Amérique du Sud. Cet ensemble s'étend du sud des Bahamas jusqu'aux façades littorales de la Colombie et du Venezuela.

### 2- Schéma « simplifié » de l'architecture des organisations régionales dans la zone Caraïbe



Source : DSOM

©IEDOM

<sup>4</sup> Antigua-et-Barbuda, Dominique, Grenade, Montserrat, Saint-Christophe-et-Niévès, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Sainte-Lucie.

## La place de la Martinique au sein des organisations caribéennes

En tant que département et région d'outre-mer (DROM) français et région ultrapériphérique (RUP) de l'UE depuis 2009, la Martinique s'inscrit dans le cadre institutionnel français et européen. Elle ne peut donc pas siéger comme membre à part entière dans les organisations régionales réservées aux États. Par ailleurs, les politiques commerciales, douanières et monétaires de l'UE et de la France priment sur les accords régionaux, bien que l'article 349 du Traité sur le fonctionnement de l'UE (TFUE) permette d'adapter certaines politiques européennes aux contraintes spécifiques des RUP. En revanche, elle peut bénéficier du statut de membre associé, comme c'est déjà le cas au sein de l'OECD, de l'AEC, de la Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC) ou plus récemment de la CARICOM.

Elle peut également participer à certains travaux et à des projets de coopération régionale dans plusieurs domaines (santé, éducation, environnement, transport, etc.). Par exemple, elle s'inscrit dans les projets de l'OECD en matière de santé à travers l'Agenda Santé OGDs 2017-2030<sup>5</sup> et a piloté en 2022 les premiers ateliers de coopération scientifique caribéenne sur les biens naturels inscrits au patrimoine mondial de l'UNESCO.

Au sein de l'AEC, la Martinique prend part aux réunions ministérielles, aux comités spécialisés et aux travaux thématiques, notamment sur le tourisme durable, le développement économique ou la mobilité régionale, ce qui lui offre un positionnement stratégique et diplomatique sur l'ensemble du bassin caribéen dans un cadre non contraignant. À titre illustratif, la Martinique a présidé le Comité spécial sur le transport en 2022-2023 et a accueilli la conférence sur le transport et la connectivité dans la Grande Caraïbe.

La Martinique a engagé dès 2012, puis relancé en 2022, une démarche d'adhésion à la CARICOM en qualité de membre associé. Ce processus reposait sur la signature de deux accords : un accord d'adhésion signé par la Collectivité territoriale de Martinique (CTM) en février 2025, et un accord d'adhésion de la France au protocole sur les privilèges et immunités de la CARICOM nécessitant la promulgation d'une loi. Un projet de loi a été adopté au Sénat en janvier 2026 et par l'Assemblée nationale le 16 avril. Ces procédures internes ayant été réalisées, elles devront être notifiées à la CARICOM pour que l'accord d'adhésion rentre en vigueur. L'annonce officielle aura lieu lors de la 51<sup>ème</sup> réunion ordinaire de la Conférence des chefs de gouvernement de la CARICOM en juillet 2026 à Sainte-Lucie.

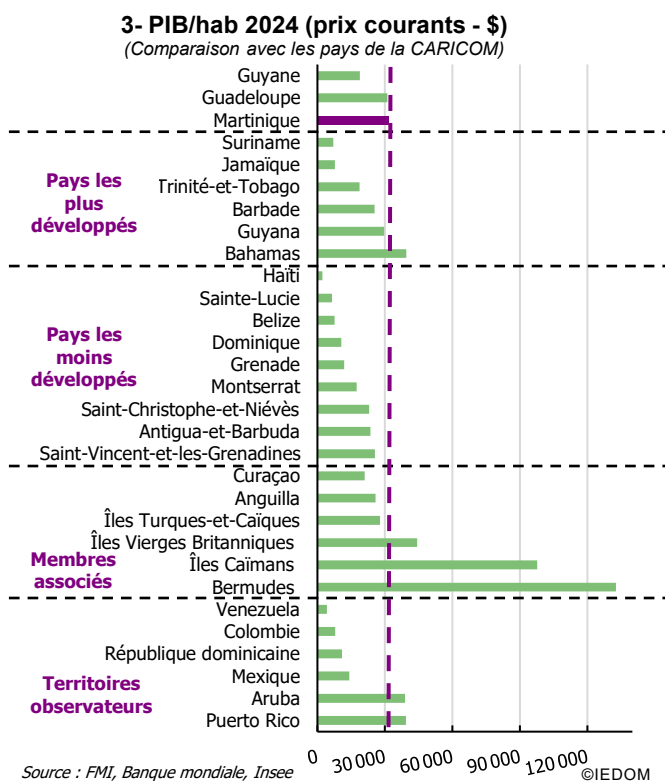
En tant que membre associé officiel de la CARICOM, la Martinique pourra contribuer à des initiatives pour le climat, les risques naturels, la culture ou encore la connectivité régionale en accordant aux activités des agences de la CARICOM (à l'exception de celles relevant des compétences de l'État). Cette adhésion lui permettra un accès facilité aux informations en participant aux réunions semestrielles formelles organisées, mais sans

réelle capacité d'influence, tout en conservant ses spécificités fiscales locales telles que l'octroi de mer qui contribue au financement des collectivités locales. Les relations économiques resteront pour leur part à construire directement de manière bilatérale entre États.

Le CARIFORUM regroupe également une partie des États caribéens dans le cadre de leurs relations avec l'Union européenne (UE), dont fait partie la Martinique en tant que RUP. Il vise à faciliter les investissements et les échanges commerciaux, notamment à travers l'accord de partenariat économique (APE) signé en 2008<sup>6</sup>.

## Des disparités notables entre la Martinique et les autres territoires de la Caraïbe

Si la Martinique est située au cœur du bassin caribéen et présente certaines caractéristiques communes avec les territoires environnants, des disparités importantes sont néanmoins à souligner, en particulier en termes de niveau de développement. Avec une population d'environ 360 000 habitants, le produit intérieur brut (PIB) par habitant en Martinique (31 817 \$) en 2024 est globalement supérieur à tous les pays membres (17 085 \$ en moyenne) et territoires observateurs de la CARICOM (19 244 \$), à l'exception des Bahamas pour les membres associés, et Aruba et Puerto Rico pour les territoires observateurs (*graphique 3*).



Des écarts de développement se reflètent également dans les modèles économiques des pays de la région, qui se distinguent à la fois de celui de la Martinique et les uns des autres. Cette hétérogénéité se traduit notamment par des dynamiques sectorielles, des spécialisations productives et des cadres institutionnels spécifiques

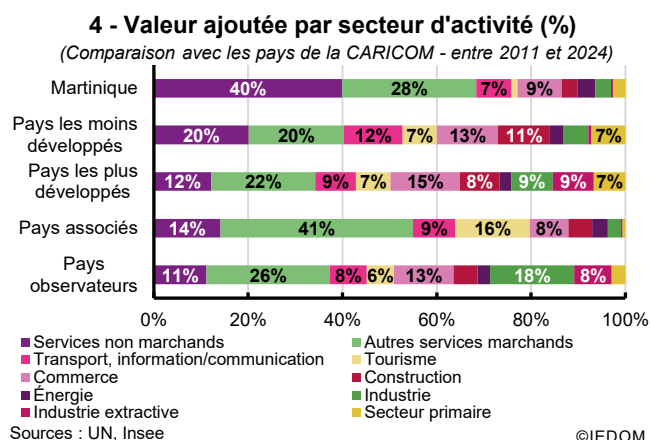
<sup>5</sup> <https://oecs.int/fr/la-sante-dans-la-caraibe-orientale>

<sup>6</sup> <https://trade.ec.europa.eu/access-to-markets/fr/content/laccord-de-partenariat-economique-ue-cariforum>

selon les territoires (*graphique 4*). Pour la Martinique, ancienne colonie française, la départementalisation de 1946 a entraîné des investissements publics importants et une convergence du modèle social avec celui de l'Hexagone, contribuant à l'élévation des revenus et des conditions de vie, tout en renforçant le poids du secteur tertiaire non marchand. Cette évolution se reflète dans la structure actuelle de l'activité économique, où le secteur des services non marchands occupe une place beaucoup plus prégnante en Martinique (40 % de la valeur ajoutée), avec une part au moins deux fois plus importante des services non marchands par rapport à tous les autres pays (entre 11 et 20 %), notamment sur l'enseignement, la santé et l'action sociale.

Pour ce qui est des autres secteurs, à la différence de la Martinique, plusieurs pays de la région tirent une part significative de leur activité économique de l'exploitation de ressources naturelles, qu'il s'agisse de l'agriculture (7 % en moyenne pour les pays membres de la CARICOM contre 3 % en Martinique) ou des industries extractives. D'autres secteurs comme le tourisme, qui ne représente qu'1 % de la valeur ajoutée en Martinique, occupent également une place bien plus importante dans

l'économie de plusieurs pays de la région : 7 % de la valeur ajoutée en moyenne pour les pays membres de la CARICOM. De même, le secteur de la construction, dont le poids est relativement limité en Martinique (3 % de la valeur ajoutée), joue un rôle plus marqué dans l'activité de certains pays (environ 10 % pour les pays membres de la CARICOM).



## Les échanges régionaux et les dynamiques d'intégration

### Le commerce extérieur caribéen tourné vers les États-Unis

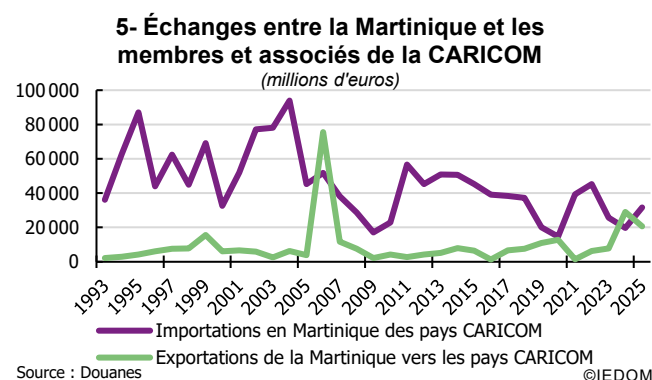
Les échanges commerciaux constituent un élément clé permettant de mesurer les dynamiques d'intégration régionale. En 2023, ce sont au total 2,75 milliards de dollars de marchandises qui ont été échangées entre les pays membres de la CARICOM<sup>7</sup>. Les produits minéraux, les produits alimentaires et agroalimentaires, ainsi que les machines et équipements de transport représentent plus de 70 % des produits échangés entre ces pays. Ces échanges intrarégionaux représentent néanmoins une part minime des échanges de ces économies : 8,3 % des exportations et 8,7 % des importations, ce qui reflète la faible capacité de production locale de ces économies insulaires et traduit une orientation marquée des flux commerciaux vers d'autres partenaires extérieurs. Les États-Unis sont, à ce titre, le principal pays partenaire commercial des pays de la CARICOM : ils étaient destinataires de 25,3 % des exportations de ces pays et étaient à l'origine de 41,0 % de leurs importations en 2024<sup>8</sup>.

Le poids des États-Unis dans les échanges commerciaux des pays de la CARICOM s'explique à la fois par la proximité géographique, la taille du marché américain et l'existence de liens commerciaux historiques. À titre d'exemple, certains pays comme les Bahamas importent plus de 80 % de leurs produits des États-Unis. Pour autant, d'autres territoires, dont ceux encore rattachés à une métropole européenne, conservent des relations commerciales avec leurs partenaires historiques. C'est notamment le cas pour Curaçao dont les importations des Pays-Bas représentent 21,1 % des importations totales, ou Sainte-Lucie avec le Royaume-Uni (territoire indépendant, membre du Commonwealth) (6 % des importations)<sup>9</sup>, bien que ces échanges restent moins

prégnants que ceux de la Martinique avec l'Hexagone (71 % des importations).

### Des échanges mineurs entre la Martinique et la Caraïbe

Les exportations de la Martinique vers les membres et associés de la CARICOM s'élèvent à 20,6 millions d'euros en 2025 (soit 5,0 % de ses exportations totales) contre 7,8 millions d'euros en 2023 et 29,0 millions d'euros en 2024. Les importations de la Martinique en provenance de la CARICOM atteignent 31,7 millions d'euros en 2025 (soit 0,9 % de ses importations totales), contre 25,7 millions d'euros en 2023 et 19,8 millions d'euros en 2024 (*graphique 5*). Ces chiffres reflètent des échanges assez irréguliers, avec des pics ponctuels principalement liés aux échanges de produits pétroliers. Sur le plus long terme, on observe une tendance plutôt à la hausse des exportations de la Martinique vers les pays de la CARICOM avec un taux de variation annuel moyen de 12,2 % entre 2015 et 2025 et à l'inverse une baisse des importations de 3,5 % par an.



<sup>7</sup> Hors membres associés et territoires observateurs. Source : Statistics CARICOM.

<sup>8</sup> Source : Observatory of Economic Complexity.

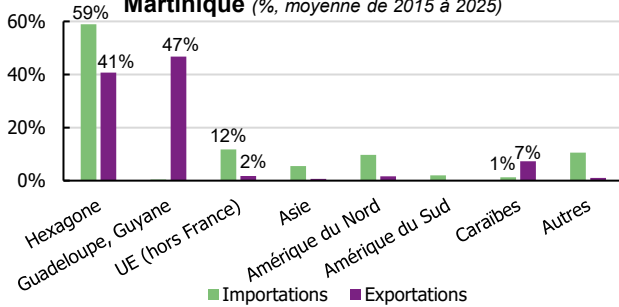
<sup>9</sup> Source : World Integrated Trade Solution.

Les pays de la CARICOM avec lesquels la Martinique échange le plus sont Trinité-et-Tobago, le Suriname, Antigua-et-Barbuda, la Jamaïque et dans une moindre mesure Saint-Vincent-et-les-Grenadines. Ces échanges concernent majoritairement les produits pétroliers (à la fois des importations et des exportations), mais aussi des importations d'engrais et des exportations de sable ou de cailloux. En revanche, ces échanges ne représentent que 0,1 % des exportations et importations totales de la CARICOM, ce qui traduit une intégration commerciale très limitée de la Martinique. Le territoire importe également des produits alimentaires (poissons, fruits et légumes) en provenance des territoires observateurs de la CARICOM comme la République dominicaine, la Colombie ou le Venezuela (environ 8 millions d'euros en 2025), bien que cela ne représente qu'une part minime de ses importations. Cette situation s'explique en grande partie par son statut de DROM et de RUP qui oriente prioritairement ses échanges vers l'Hexagone (59 % de ses importations et 41 % de ses exportations en moyenne entre 2015 et 2025, en volume) et le marché européen, et renforce une dépendance structurelle, au détriment des relations commerciales avec les pays voisins (graphique 6).

## Le développement des routes maritimes au cœur de la stratégie d'intégration régionale

En raison de sa situation géographique, le commerce de marchandises dans la Caraïbe repose principalement sur le transport maritime. Les échanges se sont ainsi structurés progressivement grâce au développement d'infrastructures, telles que des ports, des zones de transbordement et des plateformes logistiques (graphique 7). Ainsi, le bassin régional est couvert par 19 lignes maritimes et permet de connecter les différents marchés (via le transbordement). Le port de Kingston en Jamaïque est aujourd'hui le quatrième port de la zone caraïbe et le premier de la CARICOM. Du fait de son positionnement stratégique, de ses infrastructures et ses dispositifs fiscaux attractifs, il constitue le hub principal de l'organisation régionale, concentrant une partie significative des flux de conteneurs, dont environ 85 % relève d'opérations de transbordements. Les routes maritimes empruntées par les principaux armateurs dans la région, dont CMA-CGM (acteur de référence de la zone), passent par les points névralgiques que sont la Jamaïque, le Panama, la Colombie et, dans une moindre mesure, les petites Antilles. Les ports français de Guadeloupe et de Martinique se classent respectivement à la quatrième et à la sixième place au sein de la CARICOM (en volume d'équivalent vingt pieds - EVP).

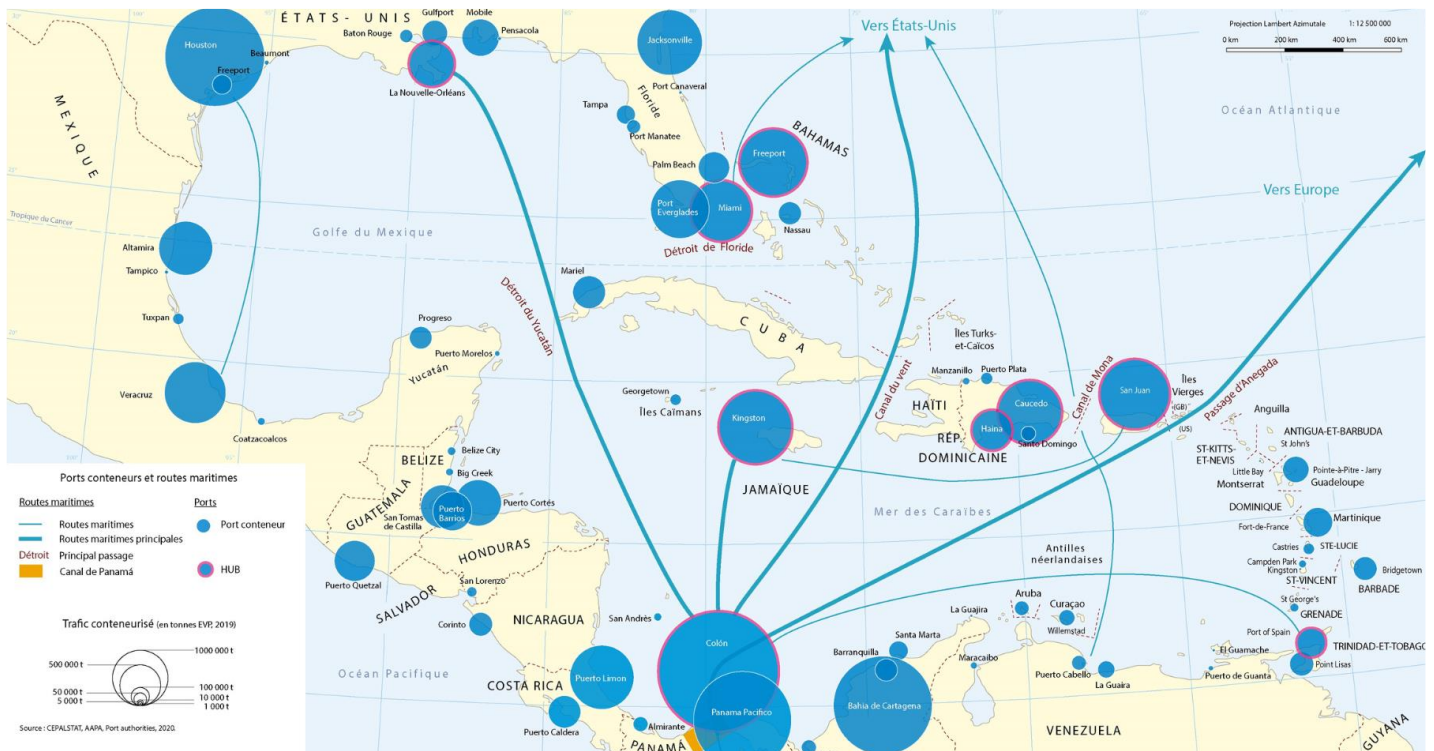
### 6- Répartition des échanges en volume de la Martinique (% , moyenne de 2015 à 2025)



Source : Douanes françaises ; calculs IEDOM

©IEDOM

### 7- Les trafics conteneurisés dans le bassin caribéen



Les membres de la CARICOM ont mis en place un groupe de travail intergouvernemental afin de développer le transport maritime dans la région à travers l'harmonisation des réglementations douanières et phytosanitaires, et la suppression des obstacles non tarifaires. Plusieurs États membres de la CARICOM, tels que Saint-Vincent-et-les-Grenadines, la Jamaïque, Trinité-et-Tobago ou encore la Barbade, ont également engagé des programmes de réhabilitation et de modernisation de leurs infrastructures portuaires. De plus, afin d'améliorer la fluidité du transport maritime, la plateforme des Routes Maritimes de la Grande Caraïbe (RMDGC) met à disposition des acteurs locaux une carte actualisée des lignes de transport de porte-conteneurs dans la région et des données (services, escales, jours de navigation) pour optimiser les chaînes logistiques. Développée sous l'impulsion de l'AEC, de Cuba, du Panama et de la Commission centraméricaine des transports maritimes (COCATRAM), la plateforme recensait en février 2024 80 compagnies maritimes desservant la Grande Caraïbe, pour une capacité totale de 3,05 millions d'EVP.

À l'échelle des Antilles françaises, un projet de « Hub Antilles » a été lancé depuis décembre 2023 avec la signature d'un accord entre l'État, les collectivités de Martinique et de Guadeloupe, les Grands Ports Maritimes et l'armateur CMA-CGM. Il a pour objectif de transformer la Martinique et la Guadeloupe en hub de transbordement et de redistribution régionale, grâce à un programme d'investissement d'environ 336 millions d'euros. Celui-ci vise à adapter les infrastructures portuaires à l'accueil de navires de grande capacité et à l'intégration de flux de transbordement régional. En Martinique, le projet d'expansion du terminal à conteneurs, chiffré à 120 millions d'euros, viserait à doubler la capacité de traitement du Grand Port (2 000 à 4 000 mouvements par semaine). Le projet doit permettre une montée en capacité du port martiniquais d'environ 180 000 à 300 000 EVP par an (soit une hausse d'environ 300 000 EVP par an à l'échelle des deux ports), en intégrant des flux de transbordement régional captés par des hubs concurrents, tout en favorisant des activités de transformation et de redistribution vers les marchés de la Caraïbe et d'Amérique du Sud.

Malgré sa position au cœur de la Caraïbe, la Martinique reste peu connectée à son environnement régional. Les échanges sont freinés par des coûts de transport élevés, un marché local de petite taille et des contraintes réglementaires et logistiques souvent lourdes. Ces facteurs limitent la mise en place de liaisons régulières et rendent les échanges régionaux moins compétitifs que ceux tournés vers l'Europe, et l'Hexagone en particulier. Pour autant, d'autres formes d'intégration existent et se développent au-delà des seuls échanges marchands.

## Des dynamiques d'intégration régionale au-delà des échanges commerciaux

Si l'intégration commerciale de la Martinique dans la Caraïbe apparaît comme limitée, des coopérations régionales dans certains secteurs clés sont à noter. Certains dispositifs, tels que les programmes européens INTERREG<sup>10</sup>, ou encore des institutions, telles que l'Agence française de développement (AFD), l'OECO ou la Banque de Développement des Caraïbes (BDC), constituent des vecteurs d'intégration et permettent de faciliter les coopérations entre les territoires autour d'enjeux communs.

La Caraïbe étant en première ligne face aux conséquences du changement climatique, de nombreuses actions se sont développées autour de la gestion des risques naturels et de l'adaptation des territoires insulaires. Parmi elles, l'initiative Adapt'Action, soutenue par l'OECO et l'AFD, qui regroupe plusieurs territoires caribéens afin de donner accès aux données et outils numériques au service de l'adaptation au changement climatique. D'autres projets tels que SARSEA porté par l'AFD et INTERREG SARGCOOP visent à développer des stratégies régionales intégrées dans la gestion et la valorisation des algues sargasses.

Des initiatives émergent également dans le domaine de la santé, avec notamment le projet d'installer en Martinique un hub caribéen de biotechnologie dans le cadre d'un partenariat avec plusieurs pays caribéens. Le projet INTERREG DOSCAR 2 prévoit également de développer la coopération scientifique et la recherche clinique dans la Caraïbe.

La transformation de l'agriculture et la sécurité alimentaire font aussi partie des objectifs stratégiques de l'OECO qui dispose d'une unité agriculture. De nombreux programmes se développent en ce sens afin d'accompagner les producteurs locaux et de soutenir le commerce durable.

S'agissant des moyens de paiement, les banques centrales de la CARICOM ont lancé le CAPSS (CARICOM Advance Payment Settlement System) pour répondre aux besoins d'une stratégie régionale de développement et d'une plus forte résilience financière. Ce système de paiement et de compensation inspiré du PAPSS pour les marchés africains, vise à permettre des transactions transfrontalières instantanées et sécurisées en monnaie locale entre les pays membres de la CARICOM, en réduisant leur dépendance vis-à-vis du dollar américain et d'autres devises étrangères. Ce dispositif est accompagné d'une plateforme de paiement qui permet de faciliter le règlement en fin de journée, tout en allégeant la pression sur le système financier de chaque pays liée aux opérations de change. Un essai concluant en conditions réelles entre les Bahamas et la Barbade a notamment été réalisé en février 2025, marquant une étape encourageante, bien que le projet soit encore en phase d'expérimentation et en attente de l'adhésion d'autres pays partenaires.

<sup>10</sup> Plus précisément l'INTERREG CARAÏBES dont la programmation 2021-2027, avec une dotation d'environ 88 millions d'euros, s'inscrit dans une dynamique de renforcement de l'intégration des RUP françaises dans leur environnement régional (soit plus de 30 pays et territoires caribéens), tout en consolidant leur coopération avec les organisations internationales à vocation caribéenne. Ce programme s'articule autour de six priorités qui concernent par exemple la connectivité, le renforcement de la coopération régionale ou la réduction des émissions de carbone dans la région.

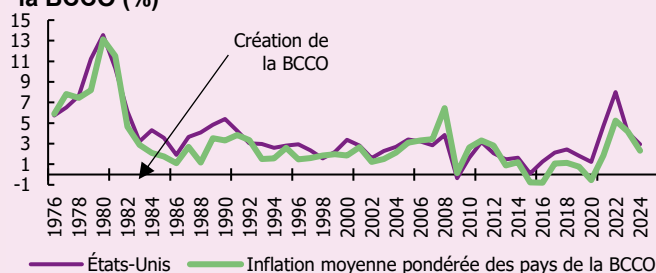
## Encadré 2 : La Banque Centrale des Caraïbes Orientales : une union monétaire au cœur de la Caraïbe

En 1983, l'Autorité monétaire des Caraïbes orientales (ECCA) est devenue la Banque centrale des Caraïbes orientales (BCCO). Elle compte huit États membres : Antigua-et-Barbuda, la Dominique, la Grenade, Saint-Christophe-et-Niévès, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, et deux territoires d'outre-mer du Royaume-Uni : Anguilla et Montserrat. Il s'agit de l'une des quatre unions monétaires dans le monde avec la BCE, la BÉAC, et la BCEAO. Le Conseil monétaire, organe décisionnel de la BCCO composé des ministres des Finances de chaque État membre, fournit les orientations générales de la politique monétaire.

La monnaie unique de la zone, le dollar des Caraïbes orientales (EC\$), a été établie préalablement à la création de la BCCO. Entre 1965 et 1976, il est arrimé à la livre sterling à un taux fixe (de 1 £ pour 4,8 EC\$), puis à partir de 1976 au dollar américain (1 \$ pour 2,7 EC\$).

La mission principale de la BCCO est d'assurer la stabilité monétaire. La parité USD/EC\$ est assurée depuis 1976. Le niveau d'inflation de la zone est globalement faible depuis la création de la BCCO, en dehors de quelques pics ponctuels comme en 2008 (6,8 %), dans un contexte de forte hausse des cours du pétrole et des denrées alimentaires, dont les pays de la zone sont très dépendants (graphique 8). En 2024, elle se rapproche de 2 % après avoir atteint 5,3 % en 2022. La BCCO assure la supervision et la régulation du secteur financier. Elle dispose également de la possibilité d'accorder des crédits aux États membres et aux banques commerciales locales dans les limites déterminées par la couverture des réserves et par les plafonds de chaque pays.

8 - Inflation moyenne pondérée des pays de la BCCO (%)



Source : Banque Mondiale

©IEDOM

Dans le cadre de sa politique monétaire, la BCCO dispose de réserves de changes de 2 milliards de dollars (équivalent USD) en fin d'exercice. Ces réserves visent à maintenir le taux de change fixe face aux fluctuations du dollar ou aux chocs externes (crise Covid ou catastrophes naturelles). Elle doit détenir des devises équivalentes à au moins 60 % de ses engagements à vue (principalement la monnaie fiduciaire et les réserves non rémunérées des banques commerciales). Ses réserves actuelles couvrent 97 % de ses engagements, ce qui signifie que la quasi-intégralité des EC\$ en circulation sont couverts par un montant équivalent en devises étrangères dans les livres de la Banque centrale. La BCCO peut être amenée à intervenir sur le marché des changes lors de catastrophes naturelles, comme à la Dominique après le passage de l'ouragan Maria en 2017 ou pendant la crise Covid. Dans ce cas, elle peut vendre des USD contre des EC\$ au taux fixe de 2,7 pour éviter un rationnement du dollar ou la création d'un marché parallèle. Les banques commerciales locales n'ont pas accès aux marchés financiers internationaux et obtiennent des liquidités en USD uniquement auprès de la BCCO au taux fixe de 2,7.

La rigidité du taux de change signifie que l'ajustement aux chocs exogènes se fait par des variations quantitatives, sous forme de baisses de la production et de l'emploi, plutôt que par les prix. Le système financier repose sur la capacité de la Banque centrale à fournir des USD. Si les entrées de devises (tourisme, IDE, transferts) chutent, la BCCO doit puiser dans ses réserves de devises. Les récessions dans l'OECD ont été plus profondes et plus longues, et les reprises plus lentes, que dans d'autres pays des Caraïbes.

Enfin, la BCCO a lancé en 2021 le DCash, une monnaie numérique de banque centrale (MNBC) adossée au dollar caribéen. Parmi ses objectifs affichés figurent la réduction du coût des paiements, la dématérialisation de l'économie, et surtout le renforcement de l'inclusion financière. En raison de difficultés techniques, la BCCO a décidé de suspendre le développement de la prochaine version du DCash en février 2026.

## Opportunités et enjeux de l'intégration régionale martiniquaise

Le renforcement de l'intégration de la Martinique dans son environnement régional est un enjeu majeur, pour une économie de taille réduite, confrontée à un déclin démographique, et structurellement dépendante des importations depuis l'Hexagone. Dans un contexte de cherté de la vie qui affecte particulièrement les ménages les plus fragiles, cette intégration apparaît comme un levier complémentaire pour un approvisionnement moins coûteux des productions de pays voisins.

Sur le plan économique, la CARICOM qui représente un ensemble de près de 32 millions d'habitants peut représenter un potentiel commercial important pour les entreprises martiniquaises. Une adhésion à ce marché commun en tant que membre à part entière (auquel la Martinique n'a actuellement pas accès puisqu'elle n'est

que membre associé), fondée sur la suppression des droits de douane intra-zone, offrirait de nouveaux débouchés aux entreprises locales. Toutefois, cette perspective mérite d'être nuancée. Le pouvoir d'achat moyen dans la majorité des pays de la région demeure sensiblement inférieur à celui de la Martinique (cf. supra), limitant la demande des produits en provenance de la Martinique. Les structures économiques des territoires concernés présentent des similarités (agriculture tropicale, tourisme par exemple), plaçant les acteurs martiniquais en situation de concurrence directe. Dans ce contexte où les coûts de production en Martinique sont structurellement plus élevés que dans les pays voisins, en raison notamment des niveaux de salaires, des charges sociales et du respect du cadre normatif plus contraignant, la compétitivité de la Martinique peut

apparaître pénalisée. Dans ces conditions, le potentiel d'exportation vers la Caraïbe semble limité à des segments spécifiques, à des biens différenciés qui n'existent pas sur ces marchés. Ainsi les opportunités pourraient concerner des produits transformés à forte valeur ajoutée, des biens positionnés sur le haut de gamme ou dans les secteurs des services avec notamment certaines prestations d'ingénierie et d'expertise.

L'ouverture commerciale pourrait présenter des effets plus significatifs pour les importations étant donné que l'accès à des produits régionaux potentiellement moins coûteux contribuerait à modérer les prix pour les consommateurs martiniquais. Dans cette perspective, la signature et l'application immédiate des accords EU-Mercosur pourrait représenter un potentiel d'importation à coût inférieur, notamment pour des produits carnés (viande bovine, poulet) et des produits agricoles (sucre, banane, riz, soja). Dans le cadre du projet « Hub Antilles », la future connexion de la ligne maritime BRAZEX (Amérique du Sud – Antilles – USA) proposée par CMA-CGM, permettra d'ailleurs d'accéder directement au marché sud-américain au second semestre 2026. Si ces biens n'ont pas d'équivalent produit localement, l'impact serait essentiellement positif, sans conséquence directe sur l'emploi local. En revanche, si l'ouverture concernait des secteurs où il existe une production locale (poulet et viande bovine produits en Martinique par exemple), la concurrence accrue pourrait fragiliser certaines filières déjà vulnérables, bien que celles-ci seraient en partie protégées de la concurrence extérieure par l'octroi de mer. L'effet global dépendrait donc étroitement du degré de concurrence et de la nature des produits concernés. L'application des normes européennes pourrait également compliquer les échanges avec des pays dont les standards réglementaires diffèrent. En ce sens, une délégation de la CTM s'est rendue à Sainte-Lucie en mai 2026 pour lancer le projet « 15 Produits ». Ce projet vise à identifier 15 produits à fort potentiel commercial et à lever progressivement les freins logistiques, douaniers et réglementaires aux échanges. Cette initiative pourrait concrétiser l'intégration régionale à travers le développement d'échanges commerciaux ciblés.

Pour les entreprises locales, les perspectives d'une plus forte intégration régionale peuvent offrir de nouvelles opportunités commerciales. La densification du trafic maritime peut permettre une réduction des stocks et donc libérer de la trésorerie pour les entreprises. Certains groupes martiniquais ont d'ores et déjà saisi des opportunités de développement à l'échelle régionale, notamment dans le secteur de la distribution, via des opérations de croissance externe. Cette stratégie d'implantation locale, face aux limites de l'exportation directe, leur permet de diversifier leurs marchés et de bénéficier de la dynamique économique de ces territoires.

Sur le plan industriel, l'ouverture régionale de la Martinique se heurte parfois aux contraintes liées à son statut de RUP et à l'application stricte de la réglementation européenne. Conçu pour protéger l'industrie européenne en taxant le carbone contenu dans les importations, le mécanisme d'ajustement carbone aux frontières (MACF) risque d'alourdir les coûts pour les entreprises martiniquaises, en particulier dans l'industrie et le BTP, dépendantes de matériaux importés

notamment de pays voisins, non soumis aux normes européennes.

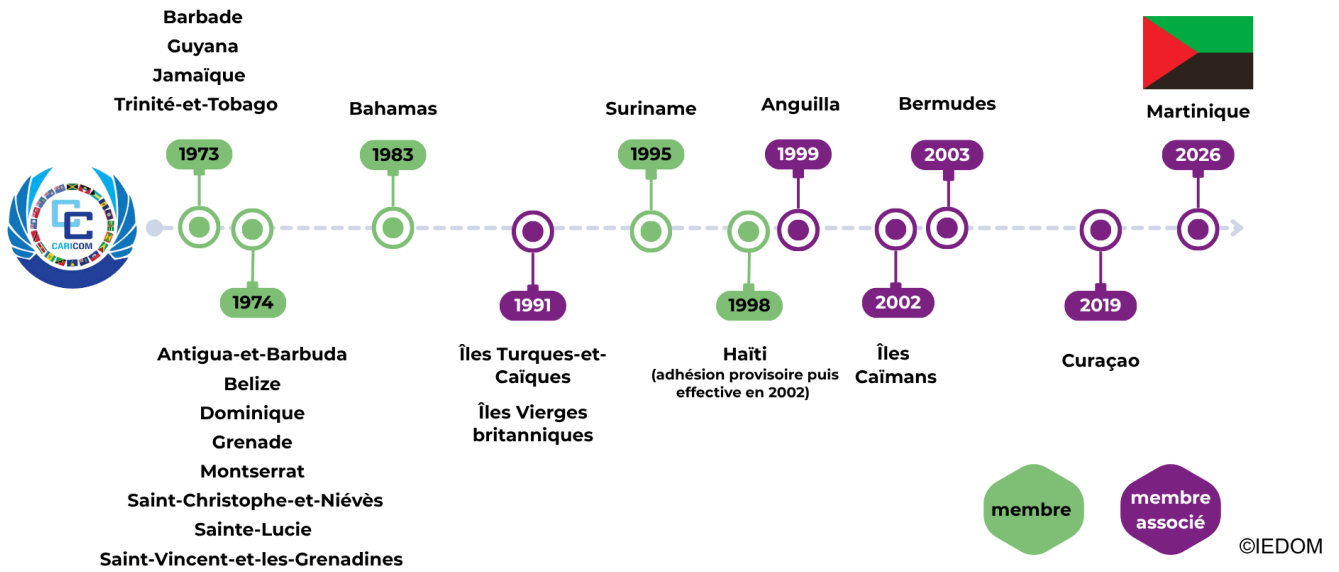
Au-delà de la densification des routes maritimes, la réduction des frais logistiques, qui peuvent représenter une part significative du prix de vente, est un enjeu important. La stratégie logistique adoptée par la CTM en mars 2025 traduit en ce sens une volonté de réduire ces coûts et de faire de la Martinique une plateforme de transformation et de redistribution régionale. Elle prévoit l'optimisation des infrastructures, et notamment le développement d'espaces logistiques spécialisés. La création d'une zone franche douanière, et la mise en place d'outils numériques facilitant les échanges commerciaux doivent également permettre l'amélioration de l'attractivité de la Martinique comme hub régional. Pour le secteur industriel, la création d'un poste d'inspection frontalier (PIF) permettra de fluidifier les flux de marchandises, en facilitant l'importation de produits ou matières premières issus de la zone caribéenne (notamment des végétaux). Ces produits pourront ensuite être transformés sur place, puis réexportés vers les marchés européens avec l'estampille européenne.

De plus, la récente adhésion de la Martinique en tant que membre associé à la CARICOM lui permet de se construire progressivement un rôle d'interface entre les économies de la région et l'UE. Dans ce cadre, l'Accord UE-CARIFORUM pourrait constituer un levier, la montée en puissance des exportations de l'UE vers les États du CARIFORUM ces dernières années pouvant bénéficier à la Martinique et offrir de nouvelles perspectives dans les secteurs du transport, des services aux entreprises, de la construction, des services environnementaux, du tourisme et des télécommunications. Insérée à la fois dans la CARICOM, du fait de son statut de membre associé, et dans l'UE en tant que RUP, la Martinique reste toutefois dans une position ambivalente, où les contraintes liées à son appartenance à l'UE limitent son autonomie commerciale et son intégration effective au marché caribéen.

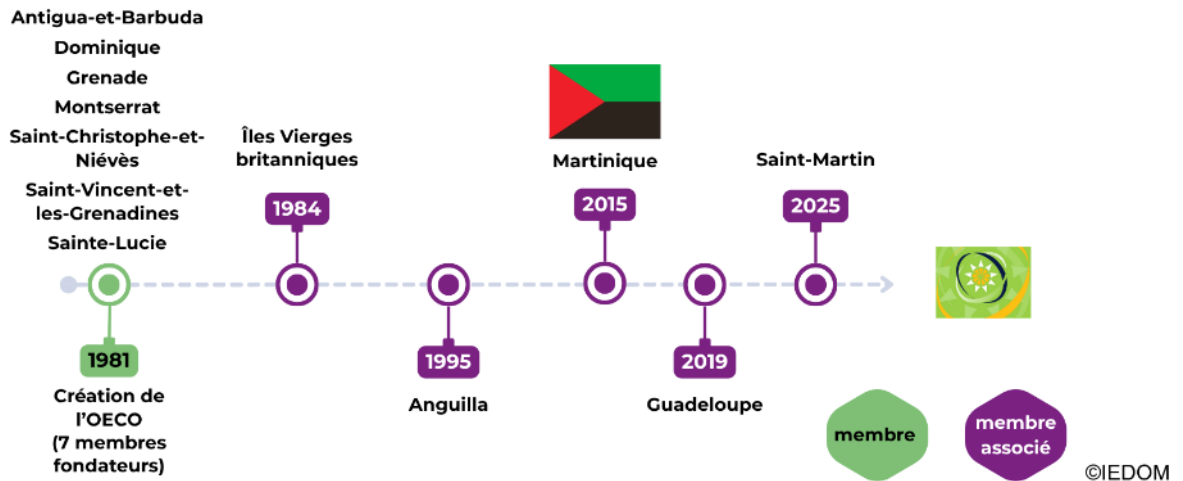
La coopération régionale peut enfin s'étendre au-delà du volet économique. Elle peut prendre la forme de projets de coopération régionale structurants sur lesquels les entreprises martiniquaises pourraient se positionner en apportant un savoir-faire développé localement. Les thématiques communes aux territoires de la Caraïbe sont nombreuses : santé, impact du changement climatique, infrastructures de mobilité urbaine, gestion des déchets, etc. À titre d'illustration, Expertise France, à travers le projet SARSEA, tente de limiter l'impact de la prolifération des sargasses dans les petites Antilles. Par ailleurs, les enjeux de coopération régionale en matière de lutte contre le narcotrafic sont aujourd'hui prégnants sur le territoire, compte tenu de la position stratégique de la zone Caraïbe. Enfin, la santé constitue également un axe majeur de coopération, qu'il s'agisse de la gestion des crises sanitaires ou encore du partage de ressources médicales.

Pour assurer une intégration régionale pouvant bénéficier à l'ensemble des acteurs du territoire (ménages, entreprises et collectivités), certaines conditions préalables doivent être garanties. Cette intégration doit s'accompagner de garde-fous pour les secteurs stratégiques locaux afin d'éviter une concurrence déséquilibrée, ainsi que de mesures d'accompagnement pour les entreprises souhaitant accéder aux marchés régionaux.

## Annexe 1 – Chronologie d'adhésion des pays à la CARICOM



## Annexe 2 – Chronologie d'adhésion des pays à l'OECO



Toutes les publications de l'IEDOM sont accessibles et téléchargeables gratuitement sur le site [www.iedom.fr](http://www.iedom.fr)

Directeur de la publication : P. CROISSANDEAU ■ Responsable de la rédaction : A. BOILEAU

Rédaction : C. LUIS, M. GOSMAS, A. BOILEAU ■ Éditeur : IEDOM