ISEMAR
INSTITUT SUPÉRIEUR D'ÉCONOMIE MARITIME
NANTES - SAINT NAZAIRE

L'économie bleue de la Martinique

Les Outre-mer regroupent une douzaine de territoires regroupant 2,7 M d'habitants. Organisés en deux grandes catégories, les départements et régions d'outre-mer (DROM) et les collectivités d'outre-mer (COM) ils constituent un ensemble disparate d'anciennes possessions coloniales françaises réparties sur l'ensemble du globe (Antilles, Pacifique, océan Indien, Amérique du Sud, Arctique…) et très éloignées de la métropole. Les territoires ultra-marins sont confrontés à de nombreux défis communs, liés en particulier à un décalage de développement et au niveau de vie nettement inférieur du reste de la France. Qu'en est-il plus particulièrement de la place de la Martinique dans l'espace Caraïbe ?

Contexte économique

L'économie de la Martinique est marquée par un ralentissement de l'activité et un taux de chômage structurellement élevé à 13%, contre 8% dans l'hexagone. Ce marasme économique alimente, et est alimenté par, des tensions sociales récurrentes autour de la "vie chère". L'écart global des prix avec la France hexagonale est estimé à environ 14 %, mais il culmine à plus de 40 % pour les produits alimentaires. Cet écart s'explique par la combinaison de facteurs géographiques, fiscaux et commerciaux.

La Martinique importe entre 70 % et 80 % des biens qu'elle consomme. La production locale agricole et industrielle reste trop faible pour couvrir les besoins. Les marchandises achetées au même prix de départ qu'en métropole subissent de lourds surcoûts liés au transport maritime, aux assurances et au stockage. La petite taille de la population martiniquaise empêche les entreprises de réaliser des économies d'échelle significatives, ce qui renchérit les coûts logistiques par unité importée. Or, il semble que la stratégie d'approvisionnement de la Martinique pourrait bénéficier d'une ouverture sur son bassin de vie régional, à savoir la zone de la Caraïbe, qui constitue un levier décisif pour dépasser la taille réduite du marché local, diversifier les importations, développer les exportations et diminuer les coûts logistiques.

L'accès aux marchés de gros et de détail est concentré entre les mains de quelques grands groupes familiaux locaux (notamment le groupe Bernard Hayot - GBH). En 2026 un rapport de l'Autorité de la concurrence met en avant une forte opacité autour des marges des grossistes-importateurs (souvent évaluées autour de 24 % brut), qui captent une part importante de la valeur avant que le produit n'arrive en rayon.

Même la production agricole locale n'est pas compétitive face aux flux d'importation massifs, ce qui maintient les fruits et légumes locaux à des prix très élevés. Enfin une taxe dite "l'octroi de mer" spécifique aux départements d'outre-mer est perçue sur tous les produits importés. Bien qu'elle soit vitale pour financer les communes locales, elle s'ajoute directement au prix de vente final payé par le consommateur. Face aux révoltes sociales, l'État et les acteurs économiques ont tenté d'agir en signant des protocoles pour baisser les prix (comme l'exonération de TVA sur plusieurs milliers de produits de grande consommation). Cependant, l'impact reste limité et jugé insuffisant par la population, car ces aides agissent comme des "pansements" temporaires sans corriger les monopoles et les faiblesses structurelles de l'île.

Des ambitions de hub régional

Le bassin Caraïbe est un carrefour pour les échanges internationaux de conteneurs. Le caractère insulaire d'une grande partie de ses territoires explique sa densité portuaire élevée. À l'échelle de ce bassin Caraïbe, les principaux ports "de marché" (pour approvisionner un marché) sont situés en Colombie et en Amérique centrale, alors que les principaux ports de transbordement (pour assurer un stockage intermédiaire de marchandises avant envoi vers une destination finale) sont Colón au Panama et Kingston en Jamaïque. À titre de comparaison, les ports des Antilles françaises ont traité en 2025 3,43 Mt pour le GPM de la Guadeloupe, 3,26 Mt pour le GPM de Martinique et 0,25 Mt pour le port de Galisbay (Saint-Martin). Le poids lourd de la région est le port de Kingston en Jamaïque qui est un hub logistique de transbordement de conteneurs. Il traite environ 2 M d'evp par an, soit cinq à six fois le trafic de conteneurs cumulé de la Martinique et de la Guadeloupe.

Les flux commerciaux de la Martinique sont très déséquilibrés [1], les importations, depuis l'hexagone essentiellement, étant bien plus importantes que les exportations. En 2022, la Martinique a importé pour 3,4 Mds€ d'euros de biens (dont 2,7 Mds€ hors produits

1 En 2025 : 18 184 705 evp (+2%), pleins entrants 90 000 evp, pleins sortants 20 000 evp, domestique 156 947 evp, transbordement 27 758 evp.

pétroliers), et exporté pour 0,4 Mds€ (dont 0,2 Mds€ hors produits pétroliers). Le déficit commercial se creuse d'année en année sur la dernière décennie du fait de la hausse des importations et de la baisse des exportations. En 2022, il s'établit ainsi à 3 Mds€ d'euros (contre -2,35 Mds€ en 2012). L'énergie représente une part importante des échanges extérieurs de la Martinique en raison de l'implantation dans le département de la SARA (Société Anonyme de Raffinerie des Antilles), qui exporte des carburants raffinés essentiellement vers la Guadeloupe et la Guyane. Cette situation explique que la Guadeloupe et la Guyane constituent d'importants partenaires de la Martinique à l'exportation, alors que l'Hexagone et l'Union européenne en sont les premiers fournisseurs.

Plus de la moitié des conteneurs exportés des Antilles françaises sont vides et la grande majorité des conteneurs remplis (90 %) sont des bananes à destination de l'hexagone, essentiellement par le biais de l'opérateur CMA CGM. Depuis le retrait de la compagnie Maersk en 2022, la liaison entre l'Europe et les Antilles françaises est assurée par trois compagnies maritimes (CMA CGM, Marfret et Seatrade), CMA CGM étant un acteur incontournable sur le marché. L'Autorité de la concurrence dans son rapport de 2026 recommandait d'être attentif aux conditions de création et de fonctionnement de ce hub pour veiller à ce qu'il ne conduise pas à l'éviction des concurrents de CMA CGM mais, au contraire, qu'il soit de nature à stimuler la concurrence entre armateurs, actuels et potentiels, dans la zone. L'activité des ports est ainsi principalement tournée vers le marché intérieur. Le commerce régional, hors énergie, est, pour sa part, embryonnaire.

Pour autant une politique d'investissement est menée par l'Etat et CMA CGM. En mai 2025, le GPMM a reçu deux nouveaux portiques de manutention pour moderniser le terminal à conteneurs de Pointe-des-Grives et augmenter sa capacité d'accueil des grands navires. Le projet "Hub Antilles", lancé par le gouvernement en décembre 2023 et soutenu financièrement par CMA CGM à hauteur de 85 M€ pour les équipements portuaires, vise à développer les ports de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre pour en faire des hubs de transbordement dans les Caraïbes. Les principales améliorations sont la présence de quatre grues au total pour accueillir des navires d'environ 8 000 evp (équivalents vingt pieds). Une capacité frigorifique augmentée à 680 prises reefers (+1/3) plus. Un poste d'amarrage prolongé à 600 mètres, avec 450 mètres de quai utilisables par les grues. Une capacité globale des deux ports qui devrait passer de 190 000 à 300 000 evp.

Pour accompagner ce développement, CMA CGM a investi 850 M€ dans une flotte de 26 porte-conteneurs frigorifiques de taille moyenne, fonctionnant au GNL puis au biométhane. Ces navires permettront notamment de transporter des marchandises, principalement des fruits, entre l'Europe, les Antilles et les ports voisins. Le projet Hub Antilles vise à renforcer les capacités portuaires de la Martinique et de la Guadeloupe, à attirer davantage de trafic maritime international et à faire des deux ports des plateformes stratégiques de transbordement dans les Caraïbes. Ce hub s'inscrit dans une volonté de coordination des actions des ports, de l'Etat et des collectivités afin d'améliorer la compétitivité des GPM.

Le conseil de coopération interportuaire Antilles-Guyane créé en 2016 permettra cette mise en réseau et l'élaboration d'une stratégie concertée (ni unique, ni commune). L'objectif est donc bien une harmonisation et un partage accrus des pratiques.

Concernant l'industrie navale il n'existe pas de grands chantiers constructeurs dans les Antilles françaises, mais néanmoins quelques pôles de réparation navale : en Martinique, le bassin de radoub (groupe Sud Moteurs), permettant l'accueil de navires jusqu'à 180 mètres de long et l'aire de carénage du Marin pour l'accueil de méga-yachts (+ 50 mètres) avec un élévateur de bateau (440 t).

La croisière

Situées au cœur de la Caraïbe, premier bassin de croisière mondial, les Antilles françaises contribuent au tourisme de croisière de masse instauré dans l'archipel. Selon le dernier rapport de la CLIA, la région des Caraïbes a accueilli 15 M de croisiéristes sur l'année 2024, soit 43 % des croisiéristes du monde. Parmi eux, moins de 1 M de passagers ont fait escale aux Antilles françaises.

La saison de croisière 2025 - 2026 dans les Antilles françaises affiche une forte croissance, portée par des records de fréquentation en Martinique et en Guadeloupe. Pour la saison 2025-2026 la Martinique a accueilli 568 348 croisiéristes (en hausse de 21% par rapport à la saison précédente avec 469 432 passagers). Il y a eu plus d'escales également +12 (17%) avec 244 escales. Enfin la Martinique a constitué un embarquement en tête de ligne pour 151 615 personnes.

En termes d'infrastructures, l'île dispose d'un terminal croisière, dédié à la tête de ligne qui est situé quai des Tourelles. Les passagers peuvent y acheter des produits *duty free*. Les taxis y sont stationnés pour des excursions à la carte. Au fond de la baie des Tourelles, les bateaux de plaisance bénéficient d'une zone de réparation navale équipée d'un portique de levage de 50 t. Des entreprises spécialisées y sont implantées (travaux subaquatiques, peinture anti-fouling, électronique et électricité...).

Construit en 1992 pour répondre à une demande croissante d'escales de navires de croisière en transit, l'appontement de la Pointe Simon est situé sur le front de

mer de Fort-de-France avec un accès direct au centre-ville. Ses deux postes à quai permettent d'accueillir deux méga-ships simultanément. La clientèle a connu une profonde mutation au cours des 20 dernières années. L'Europe domine le marché émetteur devant les USA et le Canada.
Cette manne touristique est mal valorisée, puisque les dépenses moyennes des touristes en escale sont très faibles : en Martinique, les croisiéristes représentent 4 % des dépenses globales des visiteurs. Par ailleurs, la croisière pose des problématiques environnementales (qualité de l'air), d'accueil des navires (demandant des investissements importants en infrastructures 12 M€ investis entre 2012 et 2017 par le GPM Martinique), et est dépendante des aléas climatiques et sanitaires notamment. L'amélioration des infrastructures pour une croisière durable passe d'une part par l'amélioration des conditions nautiques et d'autre part par la modernisation de la gare des Tourelles.
Les travaux de modernisation et mise en conformité du terminal croisière des Tourelles portent sur l'aménagement intérieur de la gare, des équipements de contrôle et de gestion des bagages, ainsi que des équipements et dispositifs de sûreté, pour répondre au besoin d'enregistrement et embarquement/débarquement à Fort de France. Pour ce qui concerne l'amélioration des conditions nautiques, il s'agit d'améliorer les conditions d'amarrage et d'accostage aux Tourelles et à la Pointe Simon. De plus, le GPMLM souhaite créer un mouillage au large pour accueillir des bateaux de croisière de 240 m en baie de Saint Pierre.
Depuis 2011, la Martinique subit des échouages massifs d'une algue brune, la sargasse. En se décomposant sur le sable, les sargasses dégagent du sulfure d'hydrogène (H_2S) et de l'ammoniac, reconnaissables à l'odeur d'œuf pourri. À forte concentration, ces gaz peuvent provoquer des maux de tête ou des gênes respiratoires, surtout chez les personnes sensibles. Elles perturbent la pêche, endommagent les moteurs de bateaux et impactent le tourisme ainsi que l'immobilier local. Elles se concentrent sur la côte Atlantique. Face à cette crise, les autorités privilégient désormais le ramassage directement en mer afin d'éviter que les sargasses ne s'échouent et ne se décomposent sur le littoral. L'État et les collectivités locales mènent des expérimentations pour transformer ces algues et éviter leur simple stockage à terre, qui pose des défis environnementaux et sanitaires.
Autre forme de tourisme lié à la mer celle du nautisme. Le bassin caribéen est l'un des premiers bassins de navigation et de pratiques nautiques au monde. La diversité, la technicité et la compétence des entreprises (shipchandlers, voileries, réparation navale) regroupées autour de ces pôles de réparation nautique sont un atout important au sein du bassin caribéen. Le secteur de la location de navires de plaisance est particulièrement stratégique. Il est estimé que les Antilles françaises accueillent environ 10 % de la flotte mondiale. Pourtant, peu naviguent autour des îles françaises, préférant d'autres itinéraires (Iles Vierges, Grenadines).

Une biodiversité riche et fragile

Le bassin maritime Antilles est caractérisé par sa grande diversité de paysages et d'écosystèmes littoraux et marins (mangroves, étangs et forêts littoraux, récifs coralliens, herbiers marins, canyons sous-marins, etc.), qui, lorsqu'ils sont en bon état, rendent de nombreux services écosystémiques (mitigation des risques, zones fonctionnelles halieutiques, puits de carbone, nourriture pour les populations, activités touristiques, etc.). Les espèces marines côtières du bassin présentent un niveau élevé d'endémisme, ce qui accroit la fragilité des écosystèmes marins.
Les eaux bordant les îles antillaises abritent encore des populations de nombreuses espèces emblématiques, pour certaines menacées (inscrites au CITES, la liste rouge de l'UICN, dans les annexes de la convention de mer régionale de Carthagène) : 49 espèces de requins, 24 espèces de mammifères marins, 5 espèces de tortues marines, d'importantes colonies d'oiseaux marins ou limicoles à statut, 16 espèces de coraux, etc. Certaines espèces font l'objet de mesures de gestion en matière de pêche, en particulier lorsqu'elles sont menacées (oursins, lambis, langoustes, requins, mérous, makaires…). D'autres font l'objet de mesures de préservation et de restauration, comme les tortues marines, dans le cadre d'un plan national d'actions.
Ces populations, migratrices ou sédentaires trouvent dans le bassin maritime des habitats essentiels à leur cycle de vie (croissance, reproduction, haltes migratoires, alimentation). Certains de ces habitats font également l'objet de protection ou de mesures de gestion spécifiques (parc national ou naturel marin, réserve naturelle nationale, sites du Conservatoire du littoral, cantonnements de pêche…). Du fait de l'importance des milieux, des espèces et des paysages antillais, différentes politiques publiques ont été adoptées pour assurer leur préservation et leur valorisation avec la directive cadre sur l'eau, qui au travers des SDAGE, vise à atteindre le bon état écologique et chimique des eaux côtières, des arrêtés ministériels et préfectoraux, qui ont vocation à protéger les espèces : mammifères marins, tortues, oiseaux marins, coraux… Dans certains cas, ces arrêtés sont soutenus par des plans d'actions comme le Plan National d'Actions (PNA) tortues. Des espaces marins font l'objet de protection spécifiques constituant un réseau d'aires marines protégées. Il en est

ainsi pour le sanctuaire Agoa pour les mammifères marins, créé en 2012. Cette deuxième plus grande aire marine protégée française englobe les eaux territoriales de la Martinique, la Guadeloupe, de Saint Martin et de Saint-Barthélemy, ainsi que le parc naturel marin de Martinique.

Le secteur de la pêche et de l'aquaculture

La flotte de pêche du bassin Antilles est composée en 2019 de 1 177 navires actifs répartis à parts égales entre la Guadeloupe (y compris Saint-Martin et Saint-Barthélemy) et la Martinique. Les navires sont en immense majorité d'une taille inférieure à 12 mètres, non pontés, et relèvent de la catégorie "petite pêche", caractérisée par une activité de sortie à la journée essentiellement vivrière. Les entreprises de pêche sont beaucoup de petites unités familiales, financièrement fragiles. Les marins-pêcheurs sont relativement âgés (plus de 50 ans en moyenne) et la profession se renouvelle peu. La population antillaise consomme beaucoup de produits de la mer mais la grande majorité est importée faute de production locale suffisante (70 % à 90 % d'importations selon les territoires).

Il n'y a pas de véritable réseau de commercialisation de la production et la majorité de la production est écoulée en vente directe. Par ailleurs, de nombreuses menaces s'exercent sur la ressource halieutique, qu'ils s'agissent de pressions issues de pollutions diverses (chlordécone, sargasse, espèces invasives), ou par les activités maritimes (surexploitation sur certaines zones côtières avec la pêche de loisir et professionnelle) ainsi que la dégradation des milieux. Des mesures de gestion mais encore insuffisantes au regard de l'état de la ressource côtière, ont été mises en place essentiellement à l'échelle de chaque territoire malgré l'existence de plusieurs organisations régionales de pêche comme la COPACO ou le CRFM (Caribbean Regional Fisheries Mechanism).

L'aquaculture en Martinique a vu le jour dès les années 1980, elle repose presque exclusivement sur l'élevage marin du loup des Caraïbes (ombrine ocellée). Bien que l'activité soit restée à petite échelle pendant des décennies avec une production historique oscillant entre 25 et 70 t par an, elle fait l'objet d'une forte volonté de restructuration pour en faire une véritable filière d'avenir.

Bien que l'aquaculture dans les départements d'outre-mer ait connu une baisse de régime globale ces dernières années (diminution du nombre d'entreprises), la Collectivité Territoriale de Martinique (CTM) a lancé de grandes initiatives pour structurer une filière d'avenir moderne et durable. Le secteur cherche notamment à augmenter sa capacité de production avec des projets ambitieux comme la ferme Aquaventures visant à terme une capacité de 130 t par an tout en maîtrisant les impacts environnementaux (enrichissement organique de l'eau) et en luttant contre les vols sur les concessions marines.

Des ressources marines encore inexploitées

Les ressources marines autres qu'halieutiques sont encore inexploitées dans le bassin Antilles : énergies renouvelables, biotechnologies, granulats marins. Le potentiel reste peu connu.Les objectifs du Grenelle de l'environnement (2007) pour les territoires d'Outre-mer, réaffirmés par la loi de transition énergétique pour une croissance verte, étaient ambitieux : générer 50 % de l'énergie consommée à partir de sources renouvelables en 2020 et atteindre l'autonomie énergétique à l'horizon 2030. En 2015 et d'après l'ADEME, la part du charbon et du pétrole dans le mix énergétique s'élève à près de 100 % à Saint-Martin et Saint-Barthélemy, à 82 % en Guadeloupe et à 93 % en Martinique.

L'indépendance énergétique représente en effet un enjeu stratégique dans les régions insulaires, contraintes d'importer massivement des ressources fossiles (fioul, charbon, carburants). La faible taille des systèmes électriques conjuguée à la non-interconnexion des réseaux, induit une plus grande fragilité que celle des réseaux interconnectés et nécessite une approche spécifique.

En effet le bassin maritime possède des atouts considérables en matière d'énergies marines renouvelables : des alizés constants pour l'éolien en mer, une mer chaude et des fonds marins profonds proches des côtes pour l'ETM (énergie thermique des mers) et le SWAC (Sea Water Air Conditioning), des trains de houle réguliers. Le mix électrique de la Martinique a profondément évolué depuis le Grenelle de l'environnement, passant d'un modèle ultra-dépendant du pétrole à une intégration progressive des énergies propres.

L'île tire aujourd'hui environ 25 % à 26 % de son électricité d'énergies vertes. La biomasse est la première source d'énergie renouvelable (17%) avec la centrale Albioma qui produit de l'électricité en continu grâce à la bagasse issue de la canne à sucre locale complétée par des résidus de bois. Le solaire et le photovoltaïque représentent 6% du mix électrique martiniquais, tandis que l'éolien ne représente que 3%. L'objectif initial du Grenelle d'atteindre l'autonomie énergétique totale en 2030 est au cœur des révisions de la Programmation Pluriannuelle de l'Énergie (PPE) de la Martinique. Pour franchir un cap, le territoire explore de nouvelles pistes comme le développement de la géothermie (en exploitant la chaleur volcanique) et l'accélération massive du solaire couplé à des batteries industrielles.

Camille Valero

Novembre 2026 – ISSN : 1282-3910 – dépôt légal : mois en cours
Directeur de la rédaction : Paul Tourret – ISEMAR (droits réservés)