

GUADELOUPE

Croisière : les paquebots géants, une manne économique pour la Guadeloupe



L'arrivée du MSC World Asia à Pointe-à-Pitre pour la saison 2027-2028 confirme l'attractivité de la Guadeloupe auprès des grandes compagnies. Derrière ces escales se joue un enjeu économique : plusieurs dizaines de millions d'euros sont injectés dans l'économie locale par cette activité.

Avec ses 333 mètres de long, sa capacité de plus de 6 700 passagers et ses quelque 2 000 membres d'équipage, le MSC World Asia ne devrait pas passer inaperçu dans la baie de Pointe-à-Pitre. Cap Excellence a annoncé que le géant de MSC Croisières ferait escale dans la cité pointoise au cours de la saison 2027-2028.

Près de 50 millions d'euros de retombées

Les chiffres témoignent du poids retrouvé de la croisière depuis la crise sanitaire. En 2025, 336 272 croisiéristes ont fréquenté les ports guadeloupéens, soit une progression de 3,1 % sur un an, selon Guadeloupe Port Caraïbes. Une hausse enregistrée alors même que le nombre d'escales a légèrement reculé, passant de 129 en 2024 à 125 en 2025. Cette évolution s'explique notamment par l'accueil de navires disposant de capacités toujours plus importantes.

L'arrivée annoncée du MSC World Asia s'inscrit directement dans cette tendance. Avec plus de 6 700 passagers potentiels à son bord, une seule escale d'un navire de cette dimension représente plusieurs milliers de consommateurs susceptibles de dépenser sur le territoire en quelques heures.

Car les retombées dépassent largement les seules activités portuaires. Une fois descendus du bateau, les croisiéristes font travailler les taxis, transporteurs, loueurs de véhicules, guides et excursionnistes, mais également les restaurants, commerces, marchés, boutiques de souvenirs ou encore les sites touristiques.

Lors de la saison 2023-2024, le Comité du tourisme des Îles de Guadeloupe estimait à environ 46 millions d'euros les sommes injectées dans l'économie locale grâce à la croisière, avec une dépense d'environ 82 dollars par passager sur la destination. La filière représentait alors quelque 800 emplois, dont 500 directs.

Selon un bilan publié à l'issue de la saison 2025-2026, les retombées auraient depuis approché les 50 millions d'euros, pour 298 escales enregistrées dans les ports et mouillages de l'archipel.

Pointe-à-Pitre en première ligne

Pour Pointe-à-Pitre, l'enjeu est donc de parvenir à capter une part croissante de ces dépenses. L'arrivée simultanée de plusieurs milliers de visiteurs représente une opportunité directe pour les commerces et professionnels implantés dans et autour du centre-ville, à condition que les passagers choisissent de quitter le terminal et d'y consacrer une partie de leur temps d'escale.

La qualité de l'accueil devient ainsi un élément économique à part entière. Cap Excellence met notamment en avant le déploiement des Agents mobiles d'information touristique (AMIT), destiné à accompagner et orienter les visiteurs et à contribuer à la sécurisation des escales.

Pour Éric Jalton, président de la Communauté d'agglomération, la confiance renouvelée de MSC Croisières doit profiter « aux acteurs du tourisme et à l'économie locale dans son ensemble ». La collectivité souligne également le travail conduit avec la ville de Pointe-à-Pitre, l'Office de tourisme intercommunal Cap Cœur Guadeloupe, présidé par Marie-Corine Lascade-Clotilde et le Comité du tourisme des Îles de Guadeloupe pour renforcer l'attractivité de la destination.

Plus grands, plus de visiteurs

La stratégie des compagnies, qui positionnent désormais des navires de très grande capacité sur la destination, pourrait permettre à la Guadeloupe d'augmenter le nombre de visiteurs sans nécessairement multiplier dans les mêmes proportions le nombre d'escales.

C'est déjà ce que montrent les derniers chiffres. En 2024, 326 000 croisiéristes avaient embarqué ou fait escale à Pointe-à-Pitre ou Basse-Terre, soit environ 25 000 de plus qu'en 2023. En 2025, leur nombre est encore passé à 336 300.

Cette progression intervient alors que le tourisme constitue un levier majeur pour l'économie guadeloupéenne. En 2024, les dépenses touristiques avaient notamment été le principal moteur de la croissance de l'archipel, dont le PIB avait progressé de 1,9 %.

L'enjeu pour la destination sera désormais de transformer l'attractivité de son terminal et l'arrivée de ces paquebots géants en dépenses supplémentaires sur le territoire. Car pour l'économie guadeloupéenne, la taille des navires compte moins, à terme, que la part de leurs milliers de passagers qui descend à terre, visite l'archipel et consomme localement.

Pointe-à-Pitre, port de départ du MSC World Asia

L'arrivée du MSC World Asia en Guadeloupe pour la saison 2027-2028 ne se limitera pas à de simples escales. Pointe-à-Pitre figurera parmi les trois ports de départ retenus par MSC Croisières dans les Caraïbes du Sud, aux côtés de Fort-de-France, en Martinique, et Bridgetown, à la Barbade. Le nouveau fleuron de la compagnie proposera depuis ces destinations des itinéraires de 7 et 14 nuits.

Un positionnement intéressant pour l'économie. Un port d'embarquement et de débarquement peut en effet générer davantage d'activité qu'une simple escale : les voyageurs sont susceptibles d'arriver dans l'archipel avant leur croisière ou d'y prolonger leur séjour, avec à la clé des besoins en hébergement, restauration, transports et autres services touristiques.

À cela s'ajoutent les opérations nécessaires à l'accueil et au fonctionnement du navire.

La Guadeloupe maintient le cap

La saison des croisières 2025-2026 se caractérise par un niveau d'activité soutenu, avec 298 escales enregistrées, dont 7 escales inaugurales. Elle témoigne d'un climat plus serein que lors de la saison précédente, traduisant un retour de la confiance des visiteurs.

La Guadeloupe a accueilli 336 272 croisiéristes en 2025, soit une hausse de 3,1 % sur un an. Cette dynamique est portée à la fois par les compagnies historiques et par l'arrivée de nouveaux armateurs.

En avril 2025, Costa Croisières a décidé de positionner La Romana, en République dominicaine, comme port base dans la Caraïbe. Cette décision s'explique principalement par l'instauration de la taxe dite « carbone » de 240 euros sur les billets d'avion en provenance d'Europe, hors France.

Pour autant, cette évolution n'a pas, à ce stade, freiné le développement de l'activité croisière en Guadeloupe, la destination conservant un rôle reconnu au sein des itinéraires caribéens.

À noter que les passagers en provenance de Paris vers les Outre-mer bénéficient d'une exonération de cette taxe jusqu'en 2030.

Les perspectives pour la saison 2026-2027 s'annoncent dynamiques, avec 320 escales programmées et l'arrivée de nouveaux navires, dont le MSC World Asia.

Toutefois, ces évolutions stratégiques pourraient, à terme, entraîner des répercussions significatives sur le volume de passagers accueillis, en particulier sur le segment des croisières basées.

Source : IEDOM, rapport annuel économique 2025

MARTINIQUE

Le grand port maritime de Martinique se dote d'un chien robot pour lutter contre le narcotrafic

Le plan de sécurisation du grand port maritime de Martinique a été présenté ce 25 septembre à la presse. Parmi les nouveaux moyens déployés : un chien robot pour surveiller les zones difficiles d'accès, piloter à distance les caméras mais aussi "dissuader les narcotrafiquants".

Par **Karen Cassuto**

Publié le 26 septembre 2026 à 17h59



Depuis le début des années 2000, le port de Martinique est devenue le point de passage principal de la drogue. En 2024, près de 30 tonnes de cocaïne ont été saisies par la marine nationale en Martinique contre un peu moins de 2 tonnes saisies sur terre. C'est 5 fois plus qu'il y a dix ans, d'après le Sénat.

Pour renforcer les contrôles permettant de lutter contre ce narcotrafic, le préfet et le président du grand port maritime de Martinique ont présenté ce 25 septembre 2026 un plan de sécurisation. Parmi les nouveautés annoncées, l'utilisation d'un chien robot.

"Il capte tout ce qu'il se passe, en permanence"

Bruno Mencé, le président du port, précise que l'idée d'investir dans ce chien robot est arrivée à la suite d'un audit réalisé fin 2024. Pour lui, la vidéo protection est le meilleur outil d'investigation et de surveillance.

« C'est l'avenir. Avant nous avions des caméras avec un opérateur derrière un écran et la caméra avait toujours le même angle de vision. Là, nous avons un système plus élaboré, nous sommes beaucoup plus performants en recherches et analyses. »

Bruno Mencé, président du grand port maritime de Martinique · ©Martinique La Première

Il précise que le chien peut se rendre dans des zones difficiles d'accès. Et d'ajouter : *"quand il est quelque part, il a un œil sur toutes les caméras de surveillance. Donc s'il voit quelque chose, il demande à telle caméra de zoomer. Ce sont des systèmes assez complexes."*



En plus de ce chien robot, le grand port se dote de nouveaux drones. Avec ce système : *"ils captent tout ce qu'il se passe, en permanence"*, détaille Bruno Mencé, qui espère obtenir d'autres chiens robot.

"Faire passer un message au narcotrafiquants : passez votre chemin"

Le préfet de Martinique, Etienne Desplanques, tient à rappeler que cet investissement permet d'adresser un message clair, non pas à la population martiniquaise mais aux narcotrafiquants.

« Le message que l'on veut passer aux narcotrafiquants c'est : "ici, en Martinique, ça va être beaucoup plus risqué de faire passer de la cocaïne par le grand port, donc beaucoup plus couteux, donc passez votre chemin." »

Etienne Desplanques, préfet de Martinique · ©Martinique La Première

Le préfet rapporte que ce chien robot est le résultat d'une année de travail, *"on vient de changer complètement d'univers. Maintenant on voit tout. Les caméras détectent la moindre anomalie".* Et de préciser : *"avant, un navire pouvait arriver sur le port sans être détecté. Maintenant c'est fini".*

En plus de ce chien, différentes mesures sont à l'œuvre comme le renfort des conditions d'accès au port ou encore la sensibilisation des salariés au narcotrafic. Coût total de l'investissement technologique : 3 millions d'euros.

[Le grand port maritime de Martinique se dote d'un chien robot pour lutter contre le narcotrafic - Outre-mer La 1ère](#)

Tripler les contrôles des salariés, doubler les conteneurs fouillés : nouveau plan de lutte contre le narcotrafic au port de Martinique

Le 25 septembre 2026, le directeur territorial de la police nationale de Martinique, le président du port et le préfet annoncent une série de mesures pour lutter contre le narcotrafic. Coût de l'opération : 3 millions d'euros.

Par Karen Cassuto

Publié le 27 septembre 2026 à 08h00



Port maritime de Fort-de-France (photo d'illustration). · ©Marc-François Calmo

En mai 2026, 750 kilos de cocaïne sont saisiés au large de la Martinique. En 2025, les forces armées des Antilles ont intercepté une quantité record de drogue dans la région : 35,7 tonnes. Le trafic de drogue ou en tous cas les saisies, s'intensifient. Et ce, depuis au moins dix ans. D'après le Sénat, les quantités de drogues interceptées ont été multipliées par 5 depuis 2014 en Martinique.

C'est dans ce contexte, qu'un plan de surveillance massive a été présenté au grand port maritime de Martinique ce 25 septembre 2026. Parmi les mesures annoncées : le déploiement de drones mais aussi de robots chiens. Coût total de l'investissement technologique : 3 millions d'euros.

Plus de 3 fois plus d'enquêtes sur les salariés

En 2023, le directeur interrégional de douanes des Antilles-Guyane, Hugues-Lionel Galy interpelle le Sénat : *"il est bien évident que, pour mettre en œuvre les techniques dont nous avons parlé, - notamment quand il s'agit de charger à la dernière minute dans un container de la cocaïne pour l'Europe ou du cannabis pour la zone de la Caraïbe -, les trafiquants ont besoin de complicités locales. Compte tenu de l'importance des sommes qu'ils proposent à ceux qui sont susceptibles de faciliter le passage des marchandises, le risque de corruption est réel"*.

Pour lutter contre ce risque, plusieurs mesures ont été annoncées. D'abord, jusqu'à maintenant, 200 salariés faisaient l'objet d'une enquête administrative tous les 5 ans. En grande majorité les dockers et contrôleurs de portiques. Désormais, ces enquêtes s'effectueront chaque année, et elles concerneront 700 personnes. Toutes celles et ceux qui passent par le port sont désormais concernés, dont tous les transporteurs par exemple.

Formations anti-corruption du personnel

Ensuite, le personnel du port et les entreprises qui y travaillent seront formés au narcotrafic et à la corruption. Le président du port précise : *"ils seront sensibilisés au risque qu'ils courent d'être approchés mais aussi aux systèmes de signalements anonymes"*.

Enfin, en plus de ce renfort de contrôles au niveau du personnel, le préfet souhaite multiplier le nombre de policiers présents chaque jour sur place. *"Les policiers et les douaniers peuvent déjà désormais tout voir en temps réel grâce à notre nouveau système de caméras et de transfert d'images 24 heures sur 24."*

2000 conteneurs contrôlés sur 180 000

Chaque année, environ 180 000 conteneurs transitent par le port de Martinique. L'an dernier, un peu plus de 1000 ont été contrôlés. Cette année ce chiffre a doublé.

"Grâce au plan douane 2030 qui va être voté dans la loi finance 2027, on va aller du simple scanner déployé ces derniers mois autour des conteneurs à un truc beaucoup plus massif sur beaucoup plus de conteneurs", développe le préfet de Martinique.

Etienne Desplanques conclut qu'il s'agit d'un véritable changement de paradigme dans la sécurisation du grand port maritime.

Par Karen Cassuto

<https://la1ere.franceinfo.fr/martinique/fort-france/tripler-les-controles-des-salaries-doubler-les-conteneurs-fouilles-nouveau-plan-de-lutte-contre-le-narcotrafic-au-port-de-martinique-1742315.html>

Explosion spectaculaire au grand port maritime de Martinique : voici les raisons et le coût de l'opération

Ce dimanche 27 septembre 2026, une explosion a été entendue et ressentie de Fort-de-France aux Trois-Ilets en passant par toutes les communes près du littoral. Notre équipe a filmé cet événement minutieusement organisé par le port.

Par Karen Cassuto, Yvan Lemare

Publié le 27 septembre 2026 à 11h3



Vous l'avez peut-être vu, entendu, senti, ou les trois. À 9h précises, une explosion spectaculaire s'est produite au grand port maritime de Martinique. Notre équipe Yvan Lemare et Jean-Marc Kennenga était sur place.

Il s'agit du démantèlement du portique endommagé du terminal de la Pointe des Grives. L'opération a été minutieusement préparée depuis le mois de juin.

2,6 millions d'euros pour faire imploser ce portique

Pour l'occasion, un périmètre a été installé sur 400 mètres autour de la zone. La sécurité était assurée sur terre et en mer par la police nationale et la marine nationale.

Concrètement, il s'agit d'une implosion. Cela signifie que la matière a été aspirée et l'effondrement s'est déroulé vers l'intérieur. Avant l'implosion, trois sirènes ont retenti : 15 minutes, 5 minutes puis 1 minute avant la détonation.

Une trentaine de personnes ont été mobilisées, dont une société spécialisée qui a utilisé une vingtaine de kilos d'explosifs. Coût total de l'opération : 2,6 millions d'euros.

Le président du grand port précise qu'il s'agissait de la méthode la plus sécurisée et la moins coûteuse pour détruire ce portique qui s'était effondré l'an dernier.

Effondrement du portique en 2025

En effet, cette opération a été mise en place à la suite de l'effondrement du portique neuf, le 18 septembre 2025. Une expertise est toujours en cours pour déterminer les raisons précises de cette chute.

Le président du grand port espère qu'elle se terminera au mois de décembre et espère installer un nouveau portique par la suite, sans donner de délai.

L'opération d'implosion s'est terminée aux alentours de 9h30, après plusieurs vérifications et n'a causé aucun dégât supplémentaire.

Désormais, le port a jusqu'au 15 novembre pour évacuer les 1600 tonnes de déchets produ

[VIDEO. Explosion spectaculaire au grand port maritime de Martinique : voici les raisons et le coût de l'opération - Outre-mer La 1ère](#)

Bruno Mencé quitte la présidence du directoire du Grand Port Maritime de la Martinique

Bruno Mencé quitte ce mercredi 30 septembre la présidence du directoire du Grand Port Maritime de la Martinique après 40 ans de carrière. Il cède sa place à Benoît Sedlitz, au terme d'un mandat marqué par le lancement du SmartGrid et le dossier complexe de l'accident du portique.

Par RCI Web avec Rodolphe Lamy 30/09/2026 - 06:20 • Mis à jour le 30/09/2026 - 10:25



Dernier jour à la tête du Grand Port Maritime de la Martinique pour Bruno Mencé, ce mercredi (30 septembre).

Nommé en juillet 2024 à la tête du GPMLM, le président du directoire fait valoir ses droits à la retraite, à compter de demain, jeudi 1er octobre.

L'ingénieur de formation quitte la vie active après 40 ans au service d'entreprises privées puis, dans une seconde partie de sa vie, au service du public, à l'aéroport et au port de Martinique notamment.

Ces deux dernières années, il a poursuivi le chantier stratégique de Hub Antilles avec la Guadeloupe, tout en accélérant la transition énergétique sur le terminal de la Pointe des Grives.

Le successeur de Bruno Mencé à la présidence du directoire est déjà connu : **il s'agit de Benoît Sedlitz, actuellement en poste au port du Havre, mais bon connaisseur du Grand Port de la Martinique** où il a passé cinq ans, après 2 ans à DEAL Martinique, déjà sur les questions portuaires.

Il prendra ses fonctions le 2 novembre prochain. En attendant, l'intérim est assuré par **Yvanh-Georges Alingery, nommé depuis le 23 septembre au Journal Officiel**.

Le dossier sensible de l'accident du portique

Seul accident de parcours, la chute d'un des deux portiques neufs il y a un an.

Même s'il a été détruit ce dimanche, il reste encore à démanteler, à évacuer du port et, à terme, son remplacement reste encore un sujet délicat. **Bruno Mencé** l'explique :

Ce sont des sujets assez délicats. Pour le deuxième portique, qui n'a pas été touché, nous ne pouvons pas encore le réceptionner tant que le risque n'est pas écarté, car les mêmes causes produisent les mêmes effets. Nous avons tout de même une idée précise de ce qui s'est passé. Nous examinons actuellement les conditions de fin de qualification avec les entreprises et l'expert pour déterminer la marche à suivre. Concernant le remplacement de celui qui s'est effondré, deux voies sont possibles : soit nous attendons la décision de justice définitive sur les responsabilités, ce qui peut prendre du temps, soit nous trouvons un accord à l'amiable avec les parties prenantes. C'est une piste que nous explorons également. On dit parfois qu'un mauvais arrangement vaut mieux qu'un bon procès. Plusieurs options sont à l'étude, notre priorité étant de préserver au maximum les intérêts du port.

Transition énergétique : le chantier du SmartGrid

Autre volet important sous la présidence de Bruno Mencé, la transition écologique. En juillet dernier, le Grand Port de la Martinique a lancé son projet expérimental de SmartGrid, sur le terminal conteneurs. Grâce à ce dispositif photovoltaïque intelligent, le Port va diminuer de moitié sa facture d'électricité précise Bruno Mencé :

Le chantier principal du SmartGrid, notre système de production d'énergie photovoltaïque intelligent, est désormais achevé. Nous avons réceptionné les installations en juin avant de les mettre en service. C'est un investissement majeur de 11 millions

d'euros, porté avec le soutien de l'État et des fonds européens. Après quatre mois d'exploitation, les résultats dépassent déjà nos attentes. Nous atteignons notre objectif d'économiser près de 50 % sur nos consommations d'énergie fossile : le photovoltaïque couvre aujourd'hui la moitié des besoins du terminal de la Pointe des Grives. Nous apprenons encore à optimiser le système, mais grâce à l'intelligence artificielle, nous allons pouvoir piloter les installations pour fournir l'électricité au bon endroit et au bon moment. C'est une première en Martinique, et une technologie parfaitement répliquable, par exemple dans une zone industrielle pour produire et consommer sa propre énergie.

Un second projet concerne l'installation d'une centrale photovoltaïque sur l'eau.

Ce projet expérimental, déjà testé en Polynésie et à Sète mais encore jamais testé en climat tropical, permettrait au Grand Port de Martinique, s'il est mené à son terme, d'être totalement autonome en électricité sur le terminal conteneurs.

[\[AUDIO\] Bruno Mencé quitte la présidence du directoire du Grand Port Maritime de la Martinique](#)

NATIONAL

Octroi de mer : Bruxelles veut prolonger jusqu'en 2030, satisfaction des élus ultramarins



La Commission européenne a proposé jeudi de prolonger jusqu'en 2030 l'octroi de mer, impôt qui finance une partie des collectivités françaises d'outre-mer, une mesure saluée par les élus locaux qui appellent toutefois à réfléchir...

Ajouter La Gazette France à vos sources préférées

Siège de la Commission européenne à Bruxelles le 9 juin 2026. © Nicolas TUCAT

Par AFP

Publié le 10 septembre 2026 - Mis à jour le 10 septembre 2026

La Commission européenne a proposé jeudi de prolonger jusqu'en 2030 l'octroi de mer, impôt qui finance une partie des collectivités françaises d'outre-mer, une mesure saluée par les élus locaux qui appellent toutefois à réfléchir à son impact sur la vie chère.

Cette mesure fait partie d'une série de dispositions législatives présentées par Bruxelles pour accompagner sa nouvelle stratégie en faveur des "régions ultrapériphériques" (RUP), c'est-à-dire les territoires d'outre-mer qui font partie intégrante de l'Union européenne. Ces propositions couvrent également d'autres domaines, notamment l'agriculture et la pêche.

L'octroi de mer, qui remonte à l'Ancien Régime, est l'un des plus vieux systèmes d'imposition de France. Dans sa forme actuelle, c'est une taxe sur les biens importés -- y compris de l'Hexagone -- spécifique aux cinq départements et régions d'outre-mer (Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte et La Réunion).

Cette taxe bénéficie d'une dérogation européenne qui doit expirer en principe fin 2027. Une échéance qui a nourri ces dernières années des débats sur l'avenir de cet impôt. Certains l'accusent en effet de contribuer à la cherté du coût de la vie, notamment aux Antilles, mais les élus ultramarins y sont très attachés, y voyant un pilier de leur autonomie fiscale.

Ce prolongement jusqu'en 2030 est "extrêmement important et très attendu dans l'ensemble des régions ultrapériphériques", s'est réjoui auprès de l'AFP l'eurodéputé et vice-président du Parlement européen Younous Omarjee (LFI), lui-même Réunionnais.

"L'octroi de mer est un régime absolument essentiel pour maintenir et consolider l'industrie et l'emploi" localement, a-t-il ajouté, estimant que cette prorogation apportait de la visibilité aux collectivités et aux acteurs locaux.

Pour la députée de Mayotte Estelle Youssouffa, les "difficultés cadastrales" empêchant de lever correctement les impôts locaux font de l'octroi de mer "un outil fiscal indispensable" à l'équilibre financier des collectivités locales, soit "100 millions de recettes pour les communes".

"Son maintien est une bonne nouvelle qui ne doit pas empêcher de réfléchir à son assiette: l'octroi de mer reste une taxe indiscriminée sinon injuste d'un point de vue social, car elle renchérit les produits importés dont nous sommes obligatoirement

dépendants par l'insularité et elle n'est pas modulable selon les revenus des consommateurs", a-t-elle réagi.

La Région Réunion voit elle aussi dans cette stratégie "une avancée importante vers une application plus adaptée du droit européen aux réalités des territoires ultrapériphériques", a-t-elle indiqué dans un communiqué.

Sa présidente Huguette Bello s'est "fortement impliquée" pour que l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'UE, qui permet des mesures spécifiques pour les RUP, devienne "une véritable exigence opérationnelle", souligne le texte.

Ces propositions de la Commission européenne doivent encore être soumises pour accord aux États membres, après consultation du Parlement européen, rappelle la collectivité.

Pour M. Omarjee, "on a une nouvelle géopolitique qui est en train de naître sous nos yeux, et les régions ultrapériphériques sont des atouts immenses pour l'Union européenne, et doivent être placées au coeur de ses priorités stratégiques".

[Octroi de mer: Bruxelles veut prolonger jusqu'en 2030, satisfaction des élus ultramarins](#)

Le Parlement européen vote l'exemption des Outre-mer du Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières

Par Christophe VERGER c.verger@agmedias.fr mardi 15 septembre 2026



Le Parlement européen a voté en faveur d'une exemption des Outre-mer de l'application du Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF), une décision saluée par les acteurs économiques ultramarins. • SHUTTERSTOCK

Le Parlement européen a voté en faveur d'une exemption des Outre-mer de l'application du Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières (MACF). Une décision saluée comme une avancée majeure pour les entreprises ultramarines, mais qui reste suspendue aux négociations à venir avec le Conseil et la Commission européenne.

Après des mois de mobilisation aux côtés des acteurs locaux et nationaux, Eurodom, la MPI Guadeloupe, l'UDE-Medef, la CPME971, la CCI, Iguavie, la FRBTP et le Ceser, le Parlement européen a voté en faveur d'une exemption de l'application du MACF pour les Outre-mer. Une décision qualifiée d'« indiscutable avancée » par les acteurs du dossier, qui appellent toutefois à rester vigilants.

Le MACF, en appliquant un prix carbone à certaines marchandises importées dans l'Union européenne, pourrait faire exploser le prix des intrants nécessaires à des secteurs clés de l'économie guadeloupéenne. Selon le président de MPI Guadeloupe, F. Desalme, l'application du mécanisme représenterait un surcoût de 7 % pour la filière ciment, de 8 % pour les aciers transformés, de 3 % pour l'aluminium, et une hausse de 15 à 20 % du prix des intrants agricoles. Des chiffres qui, dans un contexte de crise sans précédent pour le logement et le BTP, auraient pu avoir des conséquences dramatiques.

Ce que prévoit le vote du Parlement

Grâce au vote du 15 septembre, un État membre pourra désormais notifier la mise en œuvre d'une dérogation de quatre ans renouvelables pour les marchandises destinées exclusivement à la consommation ou à la transformation locale dans une région ultrapériphérique. Cette dérogation s'appliquera sans autorisation préalable de la Commission européenne et avec des obligations de reporting allégées. Une avancée significative pour les territoires ultramarins, qui disposeraient ainsi d'un cadre plus souple et mieux adapté à leurs réalités économiques.

Des négociations tripartites encore incertaines

Si le vote du Parlement européen constitue une étape décisive, il ne marque pas la fin du combat. Les négociations tripartites qui s'ouvrent avec le Conseil et la Commission européenne continuent de privilégier des exemptions temporaires liées à des circonstances exceptionnelles. Les acteurs ultramarins

appellent donc le Gouvernement français à défendre « puissamment et sans ambiguïté » la position adoptée par le Parlement européen et à faire de la protection des intérêts économiques des Outre-mer une priorité dans les négociations à venir.

« Je reste mobilisé car il en va littéralement de la survie de nos industries et des milliers de familles de salariés guadeloupéens », souligne le communiqué de Victorin Lurel. Alors que les filières du logement et du BTP traversent une crise sans précédent, cette exemption représente un bol d'air indispensable pour les entreprises ultramarines et pour le pouvoir d'achat des consommateurs.

[Le Parlement européen vote l'exemption des Outre-mer du Mécanisme d'Ajustement Carbone aux Frontières - Recherche](#)

INTERNATIONAL

Panama : la sécheresse fait grimper la facture des importations caribéennes



Le canal de Panama tourne au ralenti. Conséquence directe pour les Caraïbes : des surcoûts qui s'annoncent lourds sur les produits importés, entre pénurie de créneaux de transit et flambée des surtaxes maritimes.

L'alerte vient de la Caribbean Private Sector Organisation (CPSO), soit l'Organisation du secteur Privé de la Caricom. Selon son analyse, publiée le 9 septembre, entre 8 et 10 milliards de dollars d'importations annuelles de la région passent par des circuits directement exposés aux restrictions imposées sur le canal.

Un canal sous contrainte hydrique

En cause : un déficit pluviométrique sévère dans le bassin versant du canal. Les précipitations ont chuté de 34 % par rapport à la moyenne historique entre mai et août, et les apports en eau ont accusé un recul plus marqué encore, de 44 %. L'Autorité du canal de Panama a réagi en resserrant le nombre de transits quotidiens autorisés : 34 navires pour les réservations à partir du 4 septembre, puis 32 dès le 15 septembre. Et la situation pourrait encore se dégrader : l'épisode El Niño attendu entre 2026 et 2027 fait craindre une saison sèche particulièrement rude, de janvier à avril prochain.

Des surtaxes déjà répercutées

Les effets se font déjà sentir sur les prix. Un créneau de passage prioritaire s'est récemment vendu 5,3 millions de dollars aux enchères, un record. Dans la foulée, les géants du transport maritime CMA CGM, MSC et Hapag-Lloyd ont chacun instauré des surtaxes par conteneur sur leurs lignes empruntant le canal. *« Les primes d'enchères et les suppléments pour basses eaux ne restent pas dans les comptes des armateurs »,* résume Patrick Antoine, PDG de la CPSO. *« Ils remontent la chaîne jusqu'à l'importateur, au distributeur, puis au consommateur caribéen. »* Et selon lui, ce sont les petits marchés insulaires qui trinquent en premier : quand les créneaux se raréfient, ce sont eux qui perdent leurs rotations et les récupèrent en dernier.

Une région structurellement vulnérable

Les économies de la CARICOM comptent parmi les plus dépendantes du commerce extérieur au monde. Alimentation, biens manufacturés, matériaux de construction : l'essentiel transite par des réseaux de transbordement liés, de près ou de loin, au canal de Panama. L'estimation de la CPSO additionne deux flux : les marchandises passant directement par le canal (4,5 à 7 milliards de dollars par an) et celles transbordées via des ports américains avant d'être réexpédiées vers la Caraïbe. Le risque est double, sur la disponibilité des produits, avec des délais rallongés et des stocks sous tension, et sur les prix, tirés vers le haut par les surtaxes.

Deux corridors mondiaux sous pression simultanée

Autre facteur aggravant : le détroit d'Ormuz connaît lui aussi des perturbations, cette fois liées aux tensions géopolitiques. Deux artères commerciales maritimes majeures se retrouvent donc fragilisées en même temps, l'une par le climat, l'autre par le conflit ce qui fait grimper mécaniquement fret, primes de risque et coûts énergétiques à l'échelle mondiale. Pour les pays de la CARICOM importateurs de pétrole, la double peine est immédiate : pression accrue sur l'électricité, les transports et les prix alimentaires.

Miser sur la production régionale

Face à ce constat, la CPSO avait déjà présenté en juillet, lors du sommet des chefs de gouvernement de la CARICOM à Sainte-Lucie, une méthodologie destinée à réduire la dépendance aux importations lointaines. L'idée : identifier, filière par filière, où la production intra-régionale ou des circuits d'approvisionnement alternatifs pourraient se substituer aux importations les plus exposées. *« Chaque point de pourcentage de demande que l'on parvient à transférer vers l'approvisionnement régional, c'est un point de pourcentage à l'abri des enchères du canal, des surtaxes pour basses eaux et des tensions sur les points de passage stratégiques »,* insiste le PDG de la CPSO, Patrick Antoine. *« La résilience régionale ne se construit pas en pleine crise. Elle se prépare en amont ».*

[Panama : la sécheresse fait grimper la facture des importations caribéennes](#)