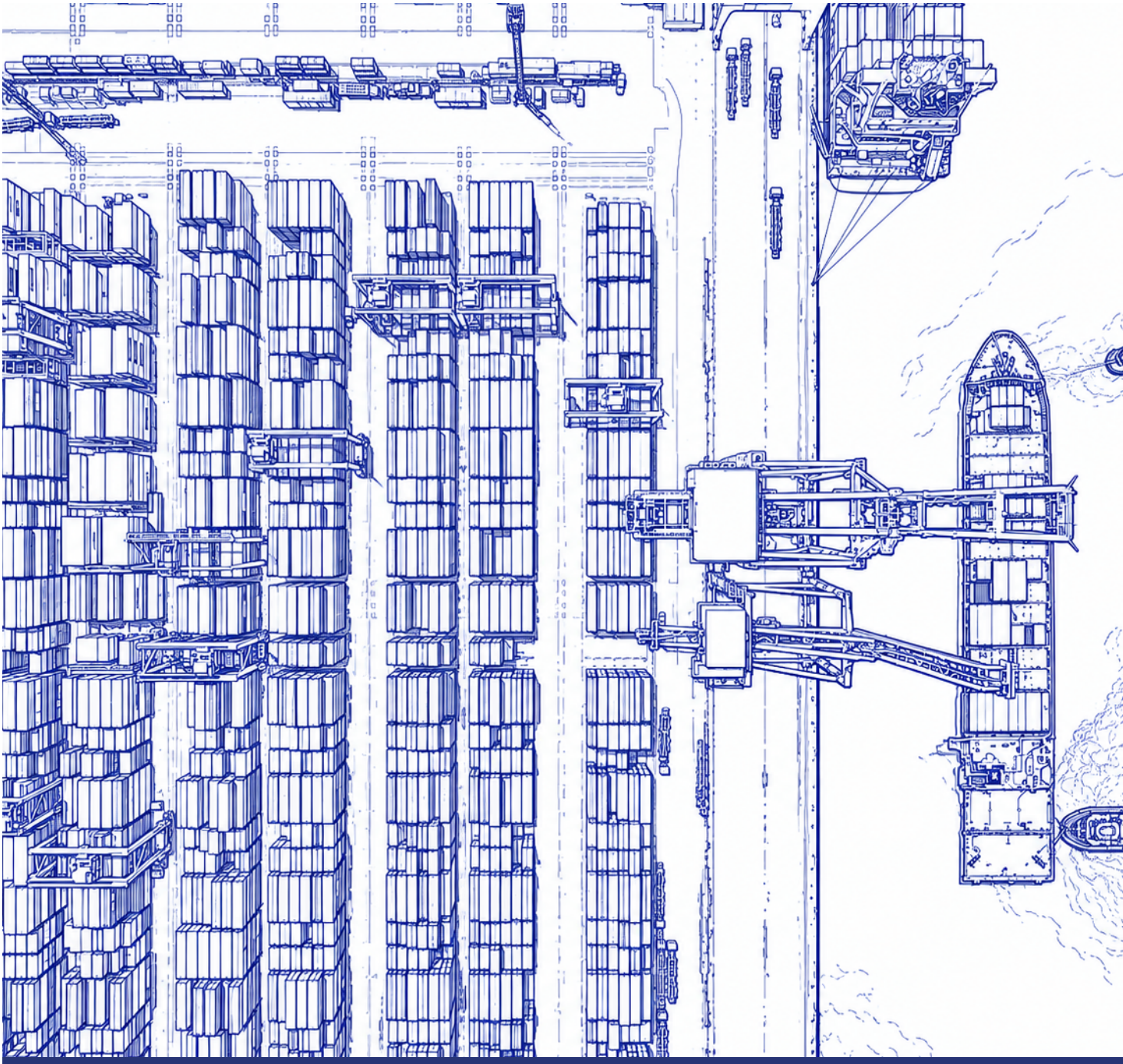
MINISTÈRE
DE L'ÉCONOMIE,
DES FINANCES
ET DE LA SOUVERAINETÉ
INDUSTRIELLE ET NUMÉRIQUE

Liberté
Égalité
Fraternité

Direction générale
du Trésor

EY
Shape the future
with confidence

AFD
AGENCE FRANÇAISE
DE DÉVELOPPEMENT



Renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental

RAPPORT FINAL - OCTOBRE 2026

#MondeEnCommun

Photo de couverture : Création à partir de la photo de Anucha Sirivisansuwan, copyright Charles Brewer

Préfaces 1

Sigles et Abréviations 4

Remerciements 8

Synthèse des principaux constats et recommandations 10

1. Contexte, objectif et approche de l'étude 11
2. Bilan des échanges et des initiatives 11
3. Identification des principaux freins aux échanges 13
4. Opportunités, risques et recommandations pour renforcer les échanges économiques entre les îles de l'OIO 14

1. Introduction 17

1.1 Objectifs de l'étude 18
1.2 Périmètre de l'étude et limites 18
1.3 Approche et calendrier 19
1.4 Méthodologie et travaux réalisés 20

2. État des lieux 21

2.1 Échanges économiques et mobilités de personnes entre Madagascar, Maurice, Mayotte et La Réunion 23
2.2 Identification des principaux acteurs et des principales initiatives mondiales/régionales, françaises et locales pour renforcer l'intégration des îles de l'OIO 34

3. Identification des principaux freins aux échanges économiques dans l'OIO 48

3.1 En tant que départements français et régions ultrapériphériques (RUP) de l'Union européenne, La Réunion et Mayotte sont intégrées à un cadre juridique et normatif spécifique qui constitue un défi à surmonter dans les échanges avec les économies voisines de la région 51
3.2 Une connectivité régionale restreinte, faute d'infrastructures adaptées et d'une vision régionale commune pour les secteurs maritimes, aériens, terrestres et numériques, entravant la mise en place d'un corridor économique dans l'océan Indien occidental 57
3.3 Une coopération régionale freinée par la fragmentation politique et des moyens opérationnels limités 67
3.4 D'autres facteurs secondaires influencent également les échanges économiques dans l'OIO 73

4. Analyse « SWOT » et recommandations pour renforcer les échanges économiques entre les îles de l'OIO 76

4.1 L'analyse « SWOT » des liens économiques dans l'OIO laisse apparaître un certain nombre d'opportunités à exploiter 77
4.2 Recommandations 90

5. Annexes 112

5.1 Fiches territoires 113
5.2 Entretiens réalisés lors de la phase de cadrage 137
5.3 Entretiens réalisés lors de la phase de collecte 138
5.4 Bibliographie (principaux documents consultés / cités) 143
5.5 Cadre d'analyse de l'étude 148
5.6 Cartographie des principaux acteurs 151

Préfaces



L'océan Indien n'est pas une frontière. Il est un espace de liens, de proximités et d'opportunités. À La Réunion, nous savons combien notre ancrage dans cet espace indianocéanique constitue une richesse. Notre histoire, notre géographie, nos échanges humains et culturels nous relient naturellement à l'ensemble des territoires de notre environnement régional.
Pourtant, cette proximité ne se traduit pas encore suffisamment dans nos échanges économiques. Les flux commerciaux, les investissements, les mobilités professionnelles et les coopérations entre nos îles restent en deçà de leur potentiel. Nous devons collectivement lever les obstacles qui freinent encore cette dynamique.
C'est tout le sens de cette étude consacrée au renforcement des échanges économiques entre les îles de l'océan Indien occidental : mieux comprendre les réalités de nos échanges pour mieux agir.
L'intégration régionale ne se décrète pas. Elle se construit, projet après projet, partenariat après partenariat, avec la volonté de dépasser les contraintes qui existent aujourd'hui. Cette étude constitue une étape importante. À nous désormais de transformer ses constats et ses recommandations en actions concrètes. La Région Réunion entend y prendre toute sa part, aux côtés des acteurs économiques, des chambres consulaires, de l'AFD, de l'État et de nos partenaires de l'océan Indien. Notre avenir économique régional se construira par le dialogue, la confiance et la coopération.

Huguette Bello
Présidente de la Région Réunion



Le présent rapport, réalisé par EY, fait une démonstration sans appel : les échanges économiques entre les îles de l'océan Indien occidental restent aujourd'hui encore trop modestes au regard de nos complémentarités et de notre potentiel commun. Pour Madagascar, riche de son capital humain, de ses ressources naturelles et de la diversité de son économie, cette situation doit devenir une formidable opportunité : celle de renforcer son intégration régionale, de développer ses exportations vers les marchés voisins et de mieux valoriser ses capacités de production et de transformation.
Nous devons désormais franchir un cap : produire davantage ensemble et créer davantage de valeur au sein de notre région. Le développement de chaînes de valeur régionales, notamment dans l'agroalimentaire, les produits de la mer, le textile et les services, pourrait ainsi rapprocher nos économies insulaires. Pour y parvenir, nous devons collectivement poursuivre nos efforts pour réduire les coûts logistiques, renforcer les liaisons maritimes et aériennes, faciliter les flux et relever les standards de production.
Madagascar a pleinement vocation à jouer un rôle moteur dans cette nouvelle dynamique. La France, aux côtés de l'Union européenne, entend prendre part dans ce projet avec La Réunion et Mayotte comme points d'ancrage d'une coopération économique régionale renforcée. Notre ambition est de favoriser les investissements, les partenariats de confiance et les échanges croisés entre entreprises pour concrétiser des projets structurants. A terme, il s'agit pour nous de transformer notre proximité géographique en une véritable synergie économique et de contribuer, ainsi, à faire de l'océan Indien occidental un espace plus solidaire, plus dynamique, plus inclusif et davantage ouvert sur le monde, pour le plus grand bénéfice de nos populations.

Jean-Marc GROSGURIN
Ambassadeur de France à Madagascar



Le rapport réalisé par le cabinet EY met en lumière une réalité incontournable: l'intégration économique des îles de l'océan Indien occidental demeure en deçà des opportunités qu'offrent nos proximités et nos complémentarités insulaires.
Pour Mayotte, département français et région ultrapériphérique de l'Union européenne ancré dans son environnement régional, ce constat constitue une feuille de route prioritaire : celle de faire de notre position géographique un levier de développement partagé et durable.
Nous devons aujourd'hui changer d'échelle, consolider nos flux d'échanges, fluidifier le commerce inter-îles et bâtir des synergies économiques résilientes. L'intégration de Mayotte dans son bassin régional passe nécessairement par le développement d'infrastructures logistiques performantes, le renforcement des liaisons maritimes et aériennes directes, ainsi que par l'harmonisation des cadres réglementaires et sanitaires. En encourageant les partenariats entre nos entreprises et les chambres consulaires, nous pourrons co-construire des filières créatrices de valeur, notamment dans le commerce de proximité, la pêche et la formation professionnelle.
Mayotte entend assumer pleinement son rôle de bridge et de partenaire de confiance au sein du canal du Mozambique et de l'océan Indien. Aux côtés de l'État et des acteurs régionaux, le Département-Région est engagé pour transformer nos défis insulaires communs en réussites collectives, au bénéfice direct de la jeunesse et des populations de Mayotte et de toute la région.

Ben Issa OUSSENI
Président de l'Assemblée de Mayotte - DÉPARTEMENT-RÉGION MAYOTTE



Le rapport particulièrement éclairant d'EY met en lumière la faiblesse actuelle des échanges intra-régionaux, dont la part dans le commerce de l'océan Indien occidental ne cesse de diminuer. Loin de constituer une fatalité, cette tendance représente, à mes yeux, une véritable opportunité pour Maurice de renforcer son rôle de plateforme économique et de moteur des échanges dans l'océan Indien occidental. Forte d'une économie diversifiée et d'une expertise reconnue dans les services, la finance, la logistique et l'accompagnement des entreprises, Maurice dispose en effet d'atouts indéniables pour contribuer à rapprocher Madagascar, les Comores, les Seychelles, ainsi que La Réunion et Mayotte, et à renforcer leurs liens avec les marchés internationaux.
Le développement de chaînes de valeur régionales apparaît particulièrement prometteur, en associant les ressources et les capacités de production de Madagascar, les compétences et les capacités d'investissement de Maurice, ainsi que les savoir-faire, infrastructures et expertises de La Réunion et de Mayotte. Cette complémentarité constitue un véritable levier pour créer davantage de valeur au sein de notre région.
Il nous revient à présent de renforcer la connectivité, de faciliter les échanges et de mobiliser davantage les investissements privés pour consolider un espace économique régional plus intégré et compétitif, capable de mieux valoriser ses atouts, de renforcer son attractivité et de faire davantage rayonner l'océan Indien occidental sur la scène internationale. La France entend pleinement contribuer à cette dynamique, en favorisant les coopérations entre ses territoires de l'océan Indien et leurs partenaires régionaux. Parce que nous sommes convaincus qu'en rapprochant nos économies, nos entreprises et nos territoires, nous ferons émerger un océan Indien occidental plus prospère pour tous

Alexis LOYER
Ambassadeur de France à Maurice

Sigles et Abréviations

Sigle	Signification
ACP	Afrique, Caraïbes, Pacifique
ADIM	Agence de Développement et d'Innovation de Mayotte
ADIR	Association pour le Développement Industriel de la Réunion
AFD	Agence française de développement
ALE	Accord de Libre-Échange
AMM	Association des Manufacturiers Mauriciens
APE	Accord de Partenariat Économique
APIOI	Association des Ports des Îles de l'Océan Indien
CIOM	Comité interministériel de l'Outre-mer
DGDDI	Direction Générale des Douanes et Droits Indirects
FEXTE	Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences
UE	Union Européenne
UEMOA	Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine
ACR	Accords Commerciaux Régionaux
AFOA	Afrique orientale et australe
AFOM	Analyse des Forces, Opportunités, Menaces
CARICOM	Communauté Caribéenne
CCCA-BBTP	Comité de concertation et de coordination de l'apprentissage du bâtiment et des travaux publics
CCE	Conseillers du Commerce Extérieur
CCI	Chambre de Commerce et d'Industrie
CCIFM	Chambre de Commerce et d'Industrie France Madagascar
CDPR	Conseiller Diplomatique auprès des Préfets de Région
CNRS	Centre national de la recherche scientifique
CEOI	Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan Indien
CIRAD	Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement
COI	Commission de l'Océan Indien
COMESA	Marché commun de l'Afrique orientale et australe (*Common Market for Eastern and Southern Africa*)
COPIL	Comité de Pilotage
CoSIE	Comité Stratégique pour l'Internationalisation des Entreprises de La Réunion
CPO	Certificat phytosanitaire d'origine
CR	Comité Régional
DGT	Direction Générale du Trésor

Sigle	Signification
DROM-COM	Départements et Régions d'Outre-Mer et Collectivités d'Outre-Mer
EDB	Economic Development Board of Mauritius
EDBM	Economic Development Board of Madagascar
EVP	Équivalent vingt pieds (unité de mesure portuaire)
FEIOI	Forum Economique des Iles de l'Océan Indien
FCR	Fonds de Coopération Régionale
FRBTP	Fédération Réunionnaise du Bâtiment des Travaux Publics
GEM	Groupement des Entreprises de Madagascar
IDE	Investissement Direct Étranger
IEDOM	Institut d'Émission des Départements d'Outre-Mer
IFREMER	Institut français de recherche pour l'exploitation de la mer
INSEE	Institut National de la Statistique et des Études Économiques
IRD	Institut de recherche pour le développement
INTERREG	Programme européen de coopération territoriale
IORA	Association des États riverains de l'Océan Indien
LOOM	Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer
MCCI	Chambre de commerce et d'industrie de Maurice (*Mauritius Chamber of Commerce and Industry*)
MEAE	Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères
MEDEF	Mouvement des Entreprises de France
OECO	Organisation des États de la Caraïbe Orientale
OIO	Océan Indien occidental
OMC	Organisation Mondiale du Commerce
OTC	Obstacles techniques au commerce
PCFOI	Plateforme de Coopération de la France de l'Océan Indien
PEID	Petits États insulaires en développement
PRCC	Programme pour le Renforcement des Capacités Commerciales
PRIDE	Programme Régional Intégré de Développement des Échanges
RBI	Réseau Business International
REUNION	Programme d'échanges universitaires de l'océan Indien
SADC	Communauté de développement d'Afrique australe (*Southern African Development Community*)
SADEC	Appellation alternative pour SADC
SE	Service Économique

Sigle	Signification
SGAR	Secrétariat Général pour les Affaires Régionales
SIM	Syndicat des Industries de Madagascar
SPS	Normes sanitaires et phytosanitaires
SWOT	Forces, Faiblesses, Opportunités, Menaces *(Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats)*
TFE	Equipe France Export *(Team France Export)*
TOM	Territoires d'Outre-Mer
UCCOI	Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'océan Indien
UNIOR	Réseau universitaire de l'océan Indien de l'IORA
ZLECAf	Zone de Libre-Échange Continentale Africaine

Remerciements

Des remerciements sont adressés aux acteurs des quatre îles de l'Océan Indien occidental et internationaux consultés dans le cadre de cette étude pour leur disponibilité et la qualité de leurs contributions, ainsi qu'aux membres du Comité de pilotage.

Etude réalisée par EY Consulting :

Jérémie NONE, Chef de projet
Arnauld BERTRAND, Directeur de Projet
Thomas BAUSSARD, Consultant senior
Maud BÄNI, Consultante
Eric BEANTANANA, Expert Madagascar

Coordonnée par :

Pascale SCAPECCHI, AFD, Economiste régionale Océan Indien
Béatrice ALPERTE Service économique de Tananarive (DG Trésor), Cheffe de Service
Hadrian LAFOND Service économique de Tananarive (DG Trésor), adjoint à la Cheffe de Service

Autres membres du comité de pilotage :

François MANDROUX, Club Export Réunion, Vice-Président
Sabina MARCADET, Club Export Réunion, Directrice générale
Alexandre BEAUFAYS, Club Export Réunion, Responsable développement international
Sandra DUCHER, CCI de La Réunion, Responsable du pôle international
Mireille Anna RAJOELINA, CCI France Madagascar, Directrice Service Appui aux Entreprises
Amaury HALGAND, CCI France Maurice, Directeur Général
Abdoul Karim BAMANA, CCI Mayotte, Directeur Général
Andihasina RAKOTO, Service économique de Tananarive, Chargé d'études économiques

Synthèse des principaux constats et recommandations

1. Contexte, objectif et approche de l'étude

L'Agence Française de Développement (AFD), à travers le Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences (FEXTE) mis à sa disposition par la **Direction générale du Trésor** (DG Trésor), a décidé d'appuyer l'élaboration d'une étude sur le **« Renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien Occidental »** (OIO) réalisée par le cabinet EY et copilotée par les **Chambres de Commerce et d'Industries** de la Réunion, de Mayotte, France-Madagascar, et France-Maurice ainsi que le **Club Export Réunion**. Cette étude et cette démarche font suite à une identification et instruction conjointes entre le Service économique basé à Tananarive et la Direction régionale Océan Indien de l'AFD.

Elle vise à dresser un **état des lieux des flux et des facteurs influençant les échanges** économiques et les mobilités de personnes entre La Réunion, Madagascar, Maurice, Mayotte et, à formuler des **recommandations opérationnelles pour renforcer ces échanges**. De manière transversale, elle vise aussi à soutenir la dynamique de dialogue entre les acteurs qui accompagnent le secteur privé dans la zone, dont plusieurs sont membres du comité de pilotage de l'étude. L'objectif ultime de cette étude consiste à favoriser des retombées économiques positives pour les économies de la zone et la promotion des bénéfices d'une meilleure intégration régionale.

Les conclusions de cette étude, conduite **entre septembre et décembre 2025**, sont le produit d'un croisement d'**outils de collecte** (entretiens, enquête en ligne, revue documentaire et capitalisation sur des études récentes et passées), avec près de 235 personnes consultées (122 personnes interrogées en entretiens et 115 répondants à l'enquête), **de méthodes d'analyse** (études de cas par île, études sectorielles, analyses quantitatives, analyse « SWOT ») et des discussions effectuées lors des trois **ateliers de valorisation et d'opérationnalisation** de la présente étude qui ont mobilisé près de 150 acteurs de la zone.

2. Bilan des échanges et des initiatives

Dans différentes proportions, les échanges de biens, de services, d'investissements et les mobilités de personnes demeurent faibles entre les îles de l'OIO :

La part régionale des échanges de biens au sein de l'OIO est faible et en baisse tendancielle, passant de 2,69 % en 2015 à 2,31 % en 2024. Si les îles de l'OIO exportent proportionnellement davantage dans la région qu'elles n'importent localement (en 2024, la part régionale des exportations des quatre îles s'élevait à 6,21 %, contre 1,42 % pour les importations), leurs échanges commerciaux restent principalement tournés vers l'Europe (avec la France hexagonale en tête), l'Asie et l'Amérique du Nord. En termes de structure des échanges, globalement, les îles de l'OIO importent majoritairement des produits manufacturés et des produits alimentaires, tandis qu'elles exportent essentiellement des produits bruts et peu transformés.

À l'instar des échanges de biens, les données disponibles indiquent que la part régionale des échanges de services entre les îles de l'OIO demeure marginale. Cette part oscille entre 0,51 % et 0,61 % dans les échanges entre Maurice et Madagascar sur la période 2015-2023. Les échanges régionaux de services étudiés concernent principalement les dépenses liées au tourisme (d'affaires ou de loisir), ainsi que les services informatiques.

En matière d'investissements, Maurice se distingue comme l'un des acteurs les plus dynamiques de la région, en particulier dans le secteur manufacturier. La part régionale des investissements directs à l'étranger (sortants) de l'île s'élève à 21,1 % sur la période 2015-2024. Toutefois, le manque de données concernant les autres économies de l'OIO ne permet pas de généraliser le constat de flux intra-régionaux relativement importants des investissements.

Le tourisme inter-îles (d'affaires et de loisir) représente une part significative des mobilités de personnes qui traversent la région, mais reste nettement inférieur aux flux en provenance du continent européen, et en particulier de l'Hexagone. Ainsi, Maurice et La Réunion ont accueilli environ 11 % de touristes issus de l'OIO, chacun, entre 2015 et 2024. En comparaison, les touristes en provenance de l'Hexagone représentaient 24,6 % de la fréquentation à Maurice et 80,8 % à La Réunion en 2024. Les mobilités de personnes au sein de l'OIO concernent principalement des motifs non professionnels.

Pour renforcer ces échanges, des initiatives régionales, nationales et locales ont émergé :

À l'échelle mondiale et régionale, les initiatives d'intégration et de coopération peinent à dépasser la dualité de la zone OIO, où cohabitent régionalisme africain et marché européen. De fait, Maurice et Madagascar intègrent des espaces de coopération et d'intégration économique africains (Marché commun de l'Afrique orientale et australe-COMESA, Communauté de développement d'Afrique australe-SADC, et Zone de libre-échange continentale africaine-ZLECAf), qui excluent Mayotte et La Réunion, deux régions ultrapériphériques de l'UE. La COI et l'IORA couvrent plus largement la zone de l'OIO en incluant La Réunion – mais pas Mayotte. Ces organisations endossent néanmoins davantage un rôle de plateforme de dialogue politique intergouvernementale et de coopération qu'un rôle d'intégration économique régionale. Pour remplir en partie ce rôle, un accord de partenariat économique (APE) liant l'UE à cinq pays d'Afrique orientale et australe (APE UE–AfOA) a été signé et appliqué à titre provisoire en mai 2012. Jusqu'ici circonscrit aux biens, cet accord a donné lieu à des négociations qui ont été conclues en juin 2026 pour un élargissement attendu à treize chapitres (couvrant notamment les services, les investissements, la passation de marché, ou encore le développement durable)[1]. Il restera désormais à être signé et mis en vigueur par les quatre Etats de l'océan Indien[2]. L'UE agit également en faveur de l'intégration régionale dans l'océan Indien à travers deux programmes INTERREG : Canal de Mozambique et Océan Indien.

À l'échelle nationale, la France soutient la coopération économique régionale à travers des dispositifs de coordination et de financements dédiés, portés notamment par ses opérateurs. L'État a mis en place des instances de coordination (Conférence de coopération régionale et des comités Etat-collectivités), une architecture diplomatique (ambassadeur délégué à la coopération régionale dans la zone de l'océan Indien et des conseillers auprès des Préfets) et des dispositifs de financement dédiés à la coopération régionale des Outre-mer, dont les ressources demeurent toutefois limitées (par exemple moins d'un million d'euros ont été alloués aux fonds de coopération régionale en loi de finance 2024). En parallèle, les initiatives des opérateurs publics, tels que l'AFD et les porteurs de la « Team France Export » (TFE), contribuent aussi à la coopération et aux efforts d'intégration économique des îles, ainsi qu'à l'internationalisation des acteurs économiques français[3].

À l'échelle locale, les initiatives publiques, parapubliques et privées se multiplient pour développer les échanges économiques entre les îles, au plus près des acteurs de terrain. Les DROM, dont les compétences en matière d'action internationale ont été progressivement élargies, occupent un rôle grandissant dans la structuration et la coordination de la coopération économique régionale. Ils sont appuyés opérationnellement par leurs agences de développement économique (La Réunion développement et l'ADIM) et le réseau de la TFE dans les territoires (chambres consulaires, antennes Bpifrance, etc.). En complément, les entreprises locales s'organisent en réseaux d'échanges et de réflexion afin de renforcer les liens économiques entre les territoires (Cap Business Océan Indien, Carrefour des Entrepreneurs de l'océan Indien, Club Export Réunion, etc.).

[1] Conclusion des négociations en vue d'approfondir l'APE UE-Afrique orientale et australe | EEAS .

[2] Les négociations avec le Zimbabwe resteront à poursuivre. Une approche différenciée a été retenue puisque ce pays continuera d'appliquer l'APE intérimaire actuel jusqu'à ce qu'un éventuel accord soit conclu.

[3] Elle fédère les principaux acteurs publics de l'export, notamment les conseils régionaux, les services de l'État, Business France, Bpifrance et les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI). Dans la zone océan Indien, la TFE s'appuie sur un réseau de conseillers internationaux implantés localement, ainsi que sur des relais territoriaux tels que les CCI de La Réunion et de Mayotte, l'agence régionale La Réunion Développement ou encore l'Agence de Développement et d'Innovation de Mayotte (ADIM). Le dispositif associe également le Club Export Réunion, des sections des Conseillers au Commerce Extérieur (CCE), des représentants de la French Tech (La Réunion, Madagascar, Maurice et Mayotte), ainsi que des chambres de commerce françaises à l'international comme la CCI France Madagascar (CCIFM) et la CCI France Maurice ou bien encore des volontaires internationaux en entreprise (VIE).

3. Identification des principaux freins aux échanges

Les barrières tarifaires et réglementaires spécifiques au cadre européen et français constituent un défi à surmonter dans les échanges économiques entre les Départements et Régions d'Outre-Mer (DROM) de La Réunion et de Mayotte et leurs voisins étrangers de l'OIO. L'octroi de mer, qui s'applique à toutes les marchandises introduites dans les DROM, présente des taux variables selon les produits (allant de 0 % à 135 % à Mayotte), en plus d'un octroi de mer régional fixé à 2,5 %, ce qui complexifie la lisibilité du dispositif pour les acteurs mauriciens et malgaches. À cela s'ajoutent des barrières non tarifaires telles que les normes sanitaires et phytosanitaires (SPS) exigeantes, pouvant par exemple nécessiter l'obtention d'un certificat phytosanitaire d'origine (CPO), ou un marquage CE. Le poids des démarches exigées par ces impératifs réglementaires peut dissuader les entreprises mauriciennes et malgaches d'exporter leurs produits vers les îles françaises. Par ailleurs, le manque de mécanismes dédiés à la mobilité des acteurs économiques et universitaires freine encore la fluidité des déplacements intra-régionaux.

La connectivité régionale reste limitée par des infrastructures insuffisantes et l'absence d'une vision commune pour les secteurs maritime, aérien, terrestre et numérique. Les liaisons maritimes sont inégalement développées (par exemple, aucune ligne régulière commerciale ou publique ne relie Madagascar à Mayotte), les liaisons aériennes sont coûteuses (un aller simple Maurice–La Réunion dépasse souvent 250 $ pour 35 minutes de vol), et les liaisons numériques sont fragiles (un seul câble sous-marin relie les quatre îles). Ces contraintes sont exacerbées par des infrastructures locales inadaptées, malgré des investissements en cours, et un besoin d'une coordination inter-île renforcée, comme en témoigne l'absence de compagnies maritimes ou aériennes régionales.

L'ancrage historique de l'Europe dans les échanges avec les îles de l'OIO, combiné aux asymétries des marchés insulaires de l'OIO réduit les opportunités d'échanges inter-îles dans la région. Les échanges inter-îles demeurent marqués par l'héritage historique des configurations coloniales propres à chaque île de l'OIO - Maurice et Madagascar ayant été intégrées dans les systèmes britanniques et français, tandis que La Réunion et Mayotte restent liées à l'Hexagone -, freinant ainsi le développement des échanges intra-régionaux. Par ailleurs, les îles présentent des disparités socio-économiques asymétriques, compliquant la formulation de projets ou de stratégies économiques communes. En 2024, le PIB par habitant à La Réunion était de 24 700 €, soit près de 50 fois celui de Madagascar (523 €), dont la population est 35 fois supérieure à celle de La Réunion.

La coopération régionale fait face à un enjeu de coordination des acteurs publics et privés accompagnant les relations économiques inter-îles. La coexistence de multiples initiatives de pilotage et d'accompagnement des échanges économiques inter-îles – organisations régionales (COI, IORA, SADC), structures économiques (Chambres de Commerce et d'Industrie, Cap Business, CEO Summit, Chambres Consulaires, fédérations professionnelles) –, ne s'appuyant pas sur un mécanisme d'ensemble, crée un paysage plus difficilement lisible pour les entreprises. De plus, la gouvernance reste fragilisée par l'absence de cadre de coopération inter-île, avec une vision partagée d'ensemble et une feuille de route opérationnelle, comme en témoignent les différends liés à la souveraineté française sur Mayotte, île exclue des projets de la COI ou de l'IORA. Les entreprises ultramarines font face à un accès complexe aux financements. En dépit de l'existence de dispositifs nationaux et européens, le manque de lisibilité et la lourdeur administrative de ces outils les contraignent souvent à se replier vers des solutions de crédit locales.

D'autres freins s'ajoutent à ces difficultés, comme la méconnaissance des complémentarités entre marchés insulaires, le manque de données économiques, la faible connaissance des avantages des accords de libre-échange, ainsi que des barrières linguistiques et culturelles.

4. Opportunités, risques et recommandations pour renforcer les échanges économiques entre les îles de l'OIO

Forces, faiblesses, opportunités et risques liés aux échanges économiques dans l'OIO (modèle « SWOT ») :

FORCES

L'existence d'**organisations régionales et de financements publics** souvent directement pour le renforcement des échanges économiques dans la région

Le **dynamisme de l'écosystème des entreprises locales** pour le renforcement des échanges économiques

Des **complémentarités entre les structures économiques des îles**

La **proximité linguistique** entre les îles

OPPORTUNITÉS

De nombreuses **opportunités de complémentarités sectorielles** (agriculture, gestion des déchets, etc.)

Un cadre commercial **UE-APE élargi et modernisé**

Un « **momentum** » **favorable à l'intégration économique régionale** (vision PR Maurice, conférence de coopération régionale, forums des affaires, CEO Summit, prochaine présidence française de la COI, etc.)

FAIBLESSES

Des **réglementations et normes** françaises et européennes qui constituent des défis à surmonter pour les îles voisines

Une **connectivité partielle** des îles, qui demeurent proches mais isolées

Des **structures socio-économiques vulnérables**

Une **coopération politique régionale fragmentée et incomplète** (absence de mécanisme intégrant l'ensemble des modalités et acteurs et de cadre de coopération global)

Des dispositifs de financement **peu visibles et difficilement accessibles** pour certains acteurs locaux

RISQUES

L'insécurité juridique et des incertitudes réglementaires (hétérogénéité et superposition des cadres normatifs, modernisation de lois)

La concurrence étrangère et interne

L'instabilité politique freinant le climat des affaires local

Les risques climatiques (cyclones, variabilité des précipitations, etc.)

Recommandations

L'étude formule cinq grandes recommandations, élaborées à partir des conclusions. Ces recommandations ont pour objectif de renforcer les échanges économiques entre les îles de l'océan Indien occidental. Elles incluent des recommandations spécifiques et opérationnelles.

1 *Formaliser une vision stratégique synthétique et partagée des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental en favorisant sa déclinaison opérationnelle et pragmatique*

1. Formaliser une vision stratégique synthétique et appropriée par les différentes parties prenantes.

2. Privilégier une approche pragmatique pour décliner cette vision à travers une feuille de route opérationnelle co-construite actualisable chaque année et un cadre de suivi simple, orienté sur les résultats.

2 *Améliorer le pilotage et la concertation inter-acteurs, notamment avec une approche thématique/ sectorielle ainsi que le suivi des relations économiques inter-îles*

1. Poursuivre les efforts de concertation inter-acteurs, la recherche de complémentarités et de division optimale du travail, en accentuant le pilotage par thématique/ sectoriel.

2. Renforcer la recherche de synergies entre acteurs inter-îles, en l'orientant sur des projets concrets et financés, avec des objectifs et responsabilités clairs.

3. Effectuer un suivi renforcé de l'état des échanges économiques en l'intégrant comme chantier prioritaire de la feuille de route opérationnelle.

3 *Optimiser les dispositifs de financements et de soutien aux relations économiques inter-îles en les ciblant sur des objectifs prioritaires*

1. Recenser et améliorer le ciblage des dispositifs de financement de la France aux relations économiques inter-îles autour de thématiques/ secteurs prioritaires.

2. Améliorer la valorisation et la mobilisation des dispositifs de soutien techniques existants de la France aux relations économiques inter-îles.

3. Renforcer les efforts conjoints de promotion des échanges économiques, de communication et de visibilité.

4 *Poursuivre les efforts de coopération et d'intégration économique pour réduire les obstacles aux échanges*

1. Continuer les efforts de renforcement de la coopération et de l'intégration, notamment en termes de facilitation des échanges et de coopération douanière.

2. Favoriser la mobilité inter-îles.

3. Améliorer la connectivité régionale et d'autres formes d'intégration physique.

4. Améliorer les investissements croisés, l'intégration et la coopération financière inter-îles.

5 *Améliorer les efforts de sécurisation de chaînes d'approvisionnement, de complémentarité et de structuration de filières régionale*

1. Approfondir le travail d'identification des secteurs de complémentarité à l'échelle régionale et capitaliser sur les expériences passées.

2. Accompagner la structuration de chaînes de valeur régionale dans certains secteurs déjà identifiés comme stratégiques, et notamment dans les secteurs stratégiques de l'agriculture durable, de l'économie circulaire et de la transition numérique.

Ces sous-recommandations font l'objet de propositions concernant leur degré de priorité et leurs modalités de mise en œuvre (échéance, facilité de mise en œuvre et acteurs responsables de leur mise en œuvre). Ces propositions s'appuient sur la grille de lecture suivante :



DEGRÉ DE PRIORITÉ

●●● **Forte :** la sous-recommandation permet de répondre à des besoins ou enjeux prioritaires

●● **Assez forte :** la sous-recommandation permet de répondre à des besoins ou enjeux moins prioritaires

● **Moyenne/faible :** la sous-recommandation permet de répondre à des besoins ou enjeux peu prioritaires



ÉCHÉANCE

Court terme : 2026-2027

Moyen-terme : 2028-2030

Long-terme : au-delà de 2030



DEGRÉ DE FAISABILITÉ

Le degré de faisabilité tient compte des ressources disponibles (financières, humaines), de la volonté politique, de l'environnement socio-économique et politique (ex : stabilité, prévisibilité) et/ou d'aspects règlementaires (nécessité d'adapter des dispositifs), etc.

●●● Sous-recommandation relativement simple à mettre en œuvre (peu coûteuse et soumise à des contraintes internes ou externes faciles à surmonter)

●● Sous-recommandation moyennement simple à mettre en œuvre

● Sous-recommandation complexe

01

Introduction

1.1 Objectifs de l'étude

L'Agence Française de Développement (AFD), à travers le Fonds d'expertise technique et d'échanges d'expériences (FEXTE) mis à sa disposition par la **Direction générale du Trésor** (DG Trésor), a décidé d'appuyer l'élaboration d'une étude sur le « **Renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien Occidental** » (OIO) réalisée par le cabinet EY et copilotée par les **Chambres de Commerce et d'Industries** de la Réunion, de Mayotte, France-Madagascar, et France-Maurice ainsi que le **Club Export Réunion**. Cette étude et cette démarche font suite à une identification et instruction conjointes entre le Service économique basé à Tananarive et la Direction régionale Océan Indien de l'AFD.

Au niveau rétrospectif, l'étude a mené **plusieurs activités** :

- **Dresser un état des lieux** à partir de la documentation disponible des échanges économiques (flux de biens, de services et d'investissements) et des mobilités de personnes (touristique, professionnelle) entre La Réunion, Madagascar, Maurice et Mayotte, en mettant en exergue les forces et faiblesses des relations économiques existantes ;

Identifier les facteurs favorisant ou entravant le développement des échanges économiques et des mobilités humaines entre ces quatre îles. **Au niveau prospectif, cette étude vise à formuler des recommandations :**

- **Au niveau opérationnel** : avec des actions concrètes pour influer sur les facteurs de développement des échanges en vue d'accroître les relations économiques entre ces territoires et sur les modalités d'accompagnement et de suivi par le dispositif institutionnel ;

- **Au niveau stratégique** : élaborer une feuille de route à court, moyen et long termes pour la coopération économique entre les départements français et les pays étrangers voisins de l'OIO ; des stratégies de communication et de sensibilisation pour promouvoir les opportunités commerciales entre les deux régions seront également proposées.

De manière transversale, elle vise aussi à soutenir la dynamique de dialogue entre les acteurs qui accompagnent le secteur privé dans la zone, dont plusieurs sont membres du comité de pilotage de l'étude. L'objectif ultime de cette étude consiste à favoriser des retombées économiques positives pour les économies de la zone et la promotion des bénéfices d'une meilleure coopération et intégration régionales.

1.2 Périmètre de l'étude et limites

L'étude couvre les périmètres thématique, géographique et temporel suivants :

- **Périmètre thématique** : l'analyse couvre des éléments ayant trait aux échanges économiques (flux de biens, de services et d'investissements), aux mobilités humaines (touristique, professionnelle, académique), et aux facteurs favorisant ou limitant ces flux comme la réglementation, les normes, les enjeux de connectivité, entre autres.

- **Périmètre géographique** : l'étude se focalise principalement sur les flux croisés entre Madagascar, Mayotte, Maurice et la Réunion, tout en les replaçant dans la perspective plus large de la sous-région océan Indien occidental.

- **Périmètre temporel** : l'analyse couvre la période de 2015 à 2024.

Précisions méthodologiques

L'exhaustivité et le niveau de granularité des analyses varient entre les parties selon la disponibilité des données (par exemple : absence de données concernant le volume d'investissements directs à l'étranger par île en dehors de Maurice). Les limites méthodologiques, ainsi que la description des données utilisées, des définitions retenues, et des éventuels traitements quantitatifs appliqués sont présentées, tout au long du rapport, dans des encadrés comme celui-ci.

1.3 Approche et calendrier

L'étude a été déployée selon l'approche méthodologique suivante séquencée en quatre étapes :

PHASES	ÉTAPES	RAPPORTS, RÉUNIONS ET DATES
Phase 1 : Lancement et cadrage *Mi-septembre-mi-octobre*	• Lancement • Revue documentaire préliminaire et entretiens de cadrage • Premier état des lieux • Élaboration du cadre d'analyse, du plan de collecte des données et des outils • Présentation de la note de cadrage au Comité technique	**Réunion de lancement** : 19 septembre 2025 **Remise de la note de cadrage, support de présentation** : 15 octobre 2025 **COPIL** : 20 octobre 2025
Phase 2 : Collecte et premier diagnostic *Mi-octobre -mi-décembre 2025*	<u>Collecte transversale</u> • Analyse documentaire et de données complémentaires approfondies (incluant capitalisation d'études récentes/ passées) • Entretiens transversaux complémentaires • Analyse comparative • Enquête <u>Études de cas (par île et secteur)</u> • Préparation logistique pour la collecte • Collectes de terrain (La Réunion, Madagascar, Maurice, Mayotte) • Approfondissement de l'état des lieux et de l'analyse des points de blocage, réponses aux questions de l'étude • Présentation au comité de pilotage d'un rapport détaillé provisoire (livrable 1), de versions préliminaires des recommandations (livrable 2) et d'un résumé provisoire des principaux résultats de l'étude (livrable 3) • Réunion d'échange sur les résultats et recommandations provisoires	**Livrables 1, 2 et 3 provisoires** : 11 décembre 2025 **COPIL** : 7 janvier 2026
Phase 3 : Finalisation des analyses, jugements et conclusions *Janvier 2026*	• Itérations finales (membres du comité de pilotage et personnalités qualifiées du réseau français) • Remise des projets et versions finales des livrables 1, 2 et 3	**Projets de livrables 1, 2 et 3 finaux** : 13 janvier 2026 **Versions finales des livrables 1, 2 et 3** : 24 février 2026
Phase 4 : Valorisation et appropriation de l'étude *Février-Avril 2026*	• Organisation d'ateliers pour favoriser la valorisation et l'appropriation de l'étude, ainsi que la mise en route d'actions opérationnelles • Participation à des évènements pour présenter les résultats de l'étude	**Atelier pour favoriser la valorisation et l'appropriation de l'étude ainsi que la mise en route d'actions opérationnelles** : 6 mars (Réunion/ Mayotte), 10 mars (Maurice), 8 avril (Madagascar) **Évènements de restitution finale** : 9-10 avril (CEO Summit), 27 avril (Forum économique des îles de l'océan Indien de Cap Business Océan Indien).

1.4 Méthodologie et travaux réalisés

Les résultats à date de l'étude sont la combinaison de la mobilisation d'outils de collecte et de méthodes d'analyse :

Outils de collecte :

77 entretiens avec 122 personnes interrogées dont :

- 12 entretiens de cadrage avec 17 personnes ;
- 10 entretiens comparatifs et transversaux avec 11 personnes ;
- 55 entretiens de collecte avec 93 personnes incluant :
  - 13 pour la Réunion avec 22 personnes ;
  - 13 pour Mayotte avec 22 personnes ;
  - 12 pour Maurice avec 29 personnes ;
  - 17 pour Madagascar avec 22 personnes.

Une revue documentaire et de données, à la fois transversale, avec une perspective comparative et à l'échelle des études de cas. Une capitalisation sur des résultats d'études récentes et passées a également été réalisée autant que possible ;

Une enquête en ligne. Cette dernière a été distribuée le 6 novembre 2025 pendant 3 semaines par email et via des réseaux sociaux avec l'appui de partenaires de l'étude. 115 personnes ont répondu dont 56 contributions exploitables.

Méthodes d'analyse :

Des études de cas par île et des études de cas sectorielles (déchets/ économie circulaire, sécurité alimentaire, numérique), dont le résultat alimente directement le rapport ;

Des analyses quantitatives concernant les échanges de biens, de services, d'investissements et les mobilités de personnes, qui nourrissent également les différentes parties du rapport ;

La réponse aux questions de l'étude (2. État des lieux ; 3. Identification des principaux freins aux échanges économiques dans l'OIO) ;

Une analyse « SWOT » (forces, faiblesses, opportunités et menaces) des échanges économiques dans l'OIO (4.1. L'analyse « SWOT » des liens économiques dans l'OIO laisse apparaître un certain nombre d'opportunités à exploiter).

Au-delà des analyses conduites dans le cadre de cette étude, des **recommandations** pour le renforcement des échanges économiques dans l'OIO ont également été formulées (4.2 Recommandations). Ces recommandations seront complétées et opérationnalisées davantage dans le cadre d'ateliers dédiés.

Méthodes de valorisation et d'appropriation de l'étude :

La dernière phase de l'étude a compris :

L'organisation d'ateliers pour favoriser la valorisation et l'appropriation de l'étude, ainsi que la mise en route d'actions opérationnelles : le 6 mars à la Réunion (associant des acteurs de Mayotte), le 10 mars à Maurice et le 8 avril à Madagascar associant d'autres acteurs de la sous-région en amont du CEO Summit ;

La participation à des évènements pour présenter les résultats de l'étude : 9-10 avril (CEO Summit Indian Ocean), 27 avril (Forum économique des îles de l'océan Indien de Cap Business Océan Indien).

02

État des lieux

Résumé du chapitre

Dans différentes proportions, les échanges de biens, de services, d'investissements et les mobilités de personnes demeurent faibles entres les îles de l'océan Indien occidental (OIO) :

1. **La part régionale des échanges de biens au sein de l'OIO est faible et en baisse tendancielle, passant de 2,69 % en 2015 à 2,31 % en 2024.** Si les îles de l'OIO exportent proportionnellement davantage dans la région qu'elles n'importent localement (en 2024, la part régionale des exportations des quatre îles s'élevait à 6,21 %, contre 1,42 % pour les importations), leurs échanges commerciaux restent principalement tournés vers l'Europe (avec la France hexagonale en tête), l'Asie et l'Amérique du Nord. En termes de structure des échanges, globalement, les îles de l'OIO importent majoritairement des produits manufacturés et des produits alimentaires, tandis qu'elles exportent essentiellement des produits bruts et peu transformés.

2. **À l'instar des échanges de biens, les données disponibles indiquent que la part régionale des échanges de services entre les îles de l'OIO demeure marginale.** Par exemple, cette part oscille entre 0,46 % et 0,55 % dans les échanges entre Maurice et Madagascar sur la période 2015-2024. Les échanges régionaux de services étudiés concernent principalement les dépenses liées au tourisme (d'affaires ou de loisir), ainsi que les services informatiques.

3. **En matière d'investissements, Maurice se distingue comme l'un des acteurs les plus dynamiques de la région, en particulier dans le secteur manufacturier**. La part régionale des investissements directs à l'étranger (sortants) de l'île s'élève à 21,1 % sur la période 2015-2024. Toutefois, le manque de données concernant les autres économies de l'OIO ne permet pas de généraliser le constat de flux intra-régionaux relativement importants des investissements.

4. **Le tourisme inter-îles (d'affaires et de loisir) représente une part significative des mobilités de personnes qui traversent la région, mais reste nettement inférieur aux flux en provenance du continent européen, et en particulier de l'Hexagone.** Ainsi, Maurice et La Réunion ont accueilli environ 11 % de touristes issus de l'OIO, chacun, entre 2015 et 2024. En comparaison, les touristes en provenance de l'Hexagone représentaient 24,6 % de la fréquentation à Maurice et 80,8 % à La Réunion en 2024. Les mobilités de personnes au sein de l'OIO concernent principalement des motifs non professionnels.

Pour renforcer ces échanges, des initiatives régionales, nationales et locales ont émergé :

1. **À l'échelle mondiale et régionale, les initiatives d'intégration et de coopération peinent à dépasser la dualité de la zone OIO, où cohabitent régionalisme africain et marché européen.** De fait, Maurice et Madagascar intègrent des espaces de coopération et d'intégration économique africains (COMESA, SADC et ZLECAf), qui excluent Mayotte et La Réunion, deux régions ultrapériphériques de l'UE. La COI et l'IORA couvrent plus largement la zone de l'OIO en incluant La Réunion — mais pas Mayotte. Ces organisations endossent néanmoins davantage un rôle de plateformes de dialogue politique intergouvernementale et de coopération qu'un rôle d'intégration économique régionale. Pour remplir en partie ce rôle, un APE liant l'UE à cinq pays d'Afrique orientale et australe a été signé en mai 2012. Des négociations ont été conclues en juin 2026 pour l'élargir à treize chapitres commerciaux. Il restera désormais à signer cet accord modernisé et à le mettre en vigueur.

2. **À l'échelle nationale, la France soutient la coopération économique régionale à travers des dispositifs de coordination et de financements dédiés, portés notamment par ses opérateurs.** L'État a mis en place des instances de coordination (Conférence de coopération régionale, *etc.*), une architecture diplomatique (ambassadeurs délégués à la coopération régionale, *etc.*) et des dispositifs de financement dédiés à la coopération régionale des Outre-mer, dont les ressources demeurent toutefois limitées. En parallèle, les initiatives des opérateurs publics, tels que l'AFD et les porteurs de la « Team France Export » (TFE), contribuent fortement à l'intégration économique des îles et à l'internationalisation des acteurs économiques français. L'UE agit également en faveur de l'intégration régionale dans l'océan Indien à travers deux programmes INTERREG : Canal de Mozambique et Océan Indien.

3. **À l'échelle locale, les initiatives publiques, parapubliques et privées se multiplient pour développer les échanges économiques entre les îles, au plus près des acteurs de terrain.** Les DROM, dont les compétences en matière d'action internationale ont été progressivement élargies, occupent un rôle grandissant dans la structuration et la coordination de la coopération économique régionale. Ils sont appuyés opérationnellement par leurs agences de développement économique (La Réunion développement, l'ADIM, *etc.*) et par le réseau de la TFE dans les territoires (notamment les chambres *de commerce et d'industrie, Business France, Bpifrance*). En complément, les entreprises locales s'organisent en réseaux d'échanges et de réflexion afin de renforcer les liens économiques entre les territoires (Cap Business Océan Indien, Carrefour des Entrepreneurs de l'océan Indien, Club Export Réunion, *etc.*).

2.1 Échanges économiques et mobilités de personnes entre Madagascar, Maurice, Mayotte et La Réunion

2.1.1. La part régionale des échanges des biens est marginale et en baisse sur dix ans

Précisions méthodologiques

L'analyse des échanges de biens entre les îles de l'OIO repose sur les données statistiques nationales de chacun des territoires étudiés, issues des Douanes françaises (DGDDI), de l'IEDOM, de la Banque Centrale de Madagascar et de l'Institut des Statistiques de Maurice (Statistics Mauritius). Elles sont complétées ponctuellement par des sources internationales (en particulier par des données collectées par l'International Trade Centre via la plateforme Trade Map).

Plusieurs obstacles ont été rencontrés lors de la collecte, notamment l'absence ponctuelle de données (par exemple la valeur des biens importés par La Réunion depuis Mayotte entre 2015 et 2018) et les contradictions entre sources concurrentes (par exemple en 2019, les données de la DGDDI indiquent que La Réunion a exporté pour 11 004 600 euros de biens vers Maurice, tandis que les données des douanes mauriciennes indiquent avoir importé pour 2 498 051 euros de biens depuis La Réunion). Ces écarts peuvent être liées aux différences de catégorisation des biens, aux erreurs de déclaration, ou encore à la comptabilisation ou non des frais de transport et d'assurance des marchandises.

Pour pallier ces obstacles, les analyses concernant les échanges de biens reposent sur une triangulation des sources et sur une priorisation des données par niveau de confiance.

- *En priorité, les analyses se fondent sur les montants déclarés par l'importateur, généralement reconnus comme les plus proches de la valeur réelle des biens.*
- *En l'absence de données déclarées par l'importateur, les analyses se basent sur les données déclarées par l'exportateur.*
- *En dernier recours, l'étude a estimé certains flux sur la base d'une tendance sur trois ans, ou bien a exclu certains flux sur la période.*

Dans l'ensemble, les échanges inter-îles sont faibles, tendanciellement en baisse, et concentrés autour de Madagascar, Maurice et dans une moindre mesure La Réunion

Dans l'ensemble, la part du commerce régional entre les quatre îles de l'OIO est faible et tendanciellement en baisse. Alors que la somme de l'ensemble des importations et des exportations de biens des quatre îles de l'OIO est en forte croissance depuis 2015, passant de 16,1 milliards d'euros à 23,4 milliards d'euros en 2024 (+ 45,3 %), le montant des marchandises provenant et à destination de l'OIO n'a augmenté que de 24,9 % sur la même période, passant de 434 à 542 millions d'euros. Aussi, la part du commerce intra-régional a baissé **de 2,69 % en 2015 à 2,31 % en 2023**.

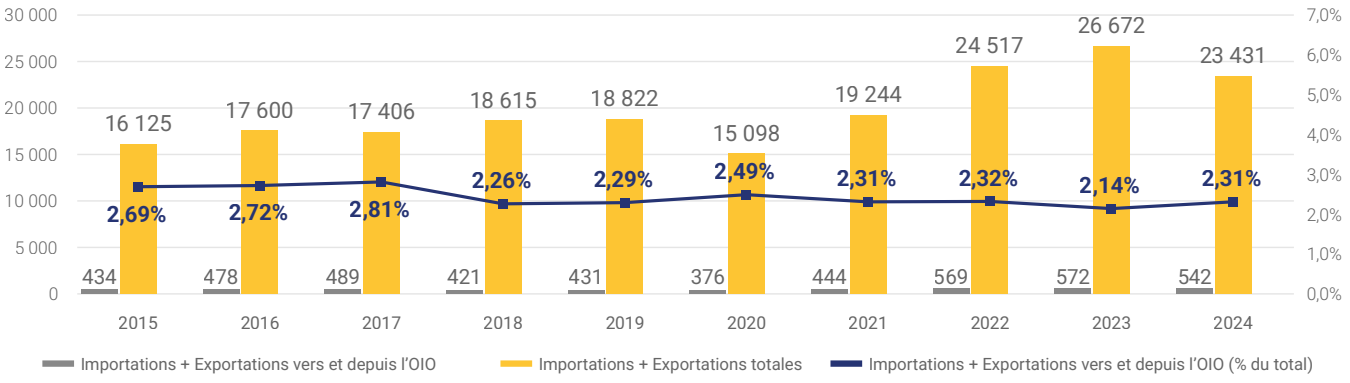


FIGURE 1

Somme des importations et exportations des îles de l'OIO entre 2016 et 2024 (en M d'euros et % régional)

Élaboration EY - Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC (Trade Map)

En valeur absolue, la majorité des échanges commerciaux dans la région s'effectue entre Madagascar et Maurice, et dans une moindre mesure vers La Réunion. En moyenne, entre 2015 et 2024, Madagascar et Maurice échangeaient pour 143,19 millions d'euros de biens par an (pour 104,72 millions d'euros de Maurice vers Madagascar et 38,47 millions d'euros dans le sens inverse). **Mayotte reste largement à l'écart de ces flux**, exportant en moyenne pour 2,10 millions d'euros de biens vers les trois autres îles de l'OIO et important pour 24,28 millions d'euros de biens depuis ces territoires (voir Table 1).

Table 1 Moyenne annuelle des flux de biens entre 2015 et 2024 entre les îles de l'OIO (millions d'euros)

Depuis \ Vers	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte	OIO	Reste du monde*
La Réunion		15,98	2,64	8,39	**27,01**	291,38
Madagascar	18,73		38,47	3,33	**60,53**	2364,78
Maurice	30,90	104,72		12,55	**148,18**	1566,53
Mayotte	1,63	0,27	0,21		**2,10**	10,03
OIO	**51,26**	**120,97**	**41,31**	**24,28**		4232,71
Reste du monde*	5915,21	3434,52	4876,57	729,92	14956,22	

*Notes : * Pour Mayotte et La Réunion, le « reste du monde » comprend les autres territoires français, dont l'Hexagone*
Lecture : en moyenne, entre 2015 et 2024, Madagascar exportait chaque année pour 18,73 millions d'euros de biens vers La Réunion, tandis que Madagascar importait depuis La Réunion pour 15,98 millions d'euros de biens par an.
Élaboration EY - Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC (Trade Map)

La part régionale des importations des îles de l'OIO est négligeable au regard des volumes de produits importés d'Europe et d'Asie

La production locale représente une part négligeable des biens importés vers les îles de l'OIO, un constat qui s'accentue sur les dernières années. Les données de l'IEDOM, de la DGDDI, de la Banque Centrale de Madagascar, de Statistics Mauritius et de l'ITC montrent qu'en **2024**, la part des biens importés par La Réunion, Madagascar, Maurice et Mayotte, pris dans leur ensemble, ne provenaient qu'à **1,42 %** de la région, en baisse par rapport à **2015 (1,82 %)** (voir Figure 2). Cette proportion varie modérément entre îles. À titre d'exemple, entre 2015 et 2024, 0,86 % de la valeur totale des biens importés à La Réunion provenait de Madagascar, de Maurice et de Mayotte. Pour Maurice, sur la même période, la valeur des biens provenant de La Réunion, de Madagascar et de Mayotte représentait 0,84 % des importations totales (voir Table 2).

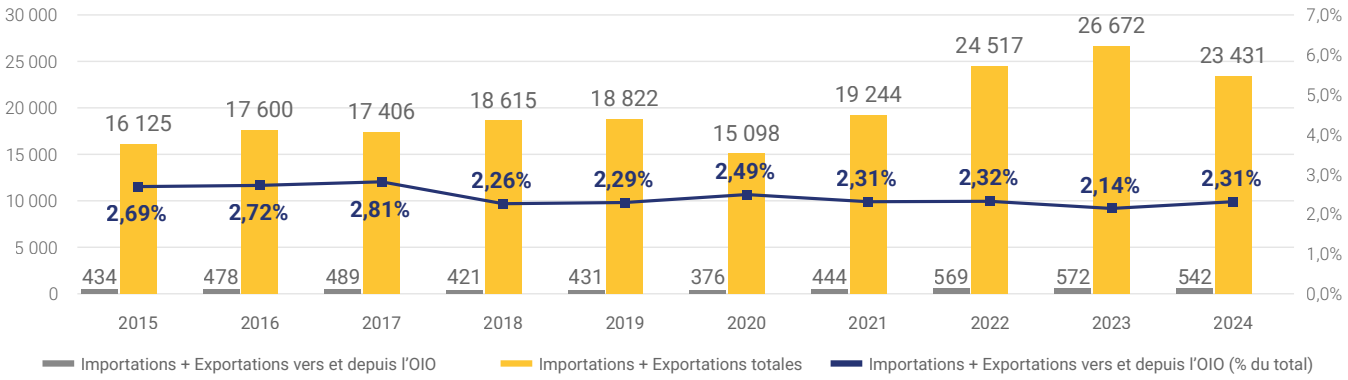


FIGURE 2

Importations de biens dans l'OIO par zone d'origine, entre 2016 et 2024 (en millions d'euros et %)

Élaboration EY - Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius

Table 2 Moyenne annuelle des importations de biens dans l'OIO entre 2015 et 2024 (% des importations totales)

Vers \ Depuis	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte	OIO	Reste du monde*
La Réunion		0,31%	0,52%	0,03%	**0,86%**	99,14%
Madagascar	0,45%		2,95%	0,01%	**3,40%**	96,60%
Maurice	0,05%	0,78%		0,00%	**0,84%**	99,16%
Mayotte	1,11%	0,44%	1,66%		**3,22%**	96,78%

*Notes : * pour Mayotte et La Réunion, le « reste du monde » comprend les autres territoires français, dont l'Hexagone.*
Lecture : en moyenne, entre 2015 et 2024, 0,31 % de la valeur totale des importations à La Réunion provenait de Madagascar.
Élaboration EY - Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC (Trade Map)

En comparaison, les îles de l'OIO importent principalement des biens en provenance d'Asie et d'Europe, en particulier de la France hexagonale. En 2024, l'Hexagone occupe une place prépondérante dans les économies de Mayotte et de La Réunion, représentant respectivement 56,96 % et 60,15 % de leurs importations[4] . Son poids est nettement plus limité à Madagascar[5] et à Maurice[6], où elle fournissait 6,06 % et 5,85 % des importations, respectivement, la même année, se plaçant comme troisième et cinquième partenaire commercial. Les pays asiatiques occupent une position plus importante dans ces deux économies. La Chine a assuré 24,71 % des importations de biens de Madagascar en 2024 et 17,26 % de celles de Maurice en 2024, où elle occupe le rang de premier partenaire commercial. Sa présence dans les DROM demeure plus modeste, produisant 5,32 % et 5,66 % des importations mahoraises et réunionnaises en 2024. L'Inde constitue le deuxième fournisseur asiatique de la région : elle représentait 5,54 % des importations malgaches en 2024 (quatrième partenaire commercial) et 10,84 % des importations mauriciennes en 2024 (troisième partenaire).

4, 5, 6
→

La part régionale des exportations des îles de l'OIO est plus importante que celle des importations, mais reste faible au regard des échanges avec le reste du monde

À l'exception de Madagascar, la part des exportations des îles de l'OIO au sein de la région reflète un niveau d'intégration régionale légèrement supérieur au regard du niveau des importations, mais reste faible et tendanciellement en baisse. Dans l'ensemble, en **2024**, les quatre îles ont exporté **6,21 %** de leurs biens au sein de la zone, en hausse depuis **2015 (5,13 %)**.

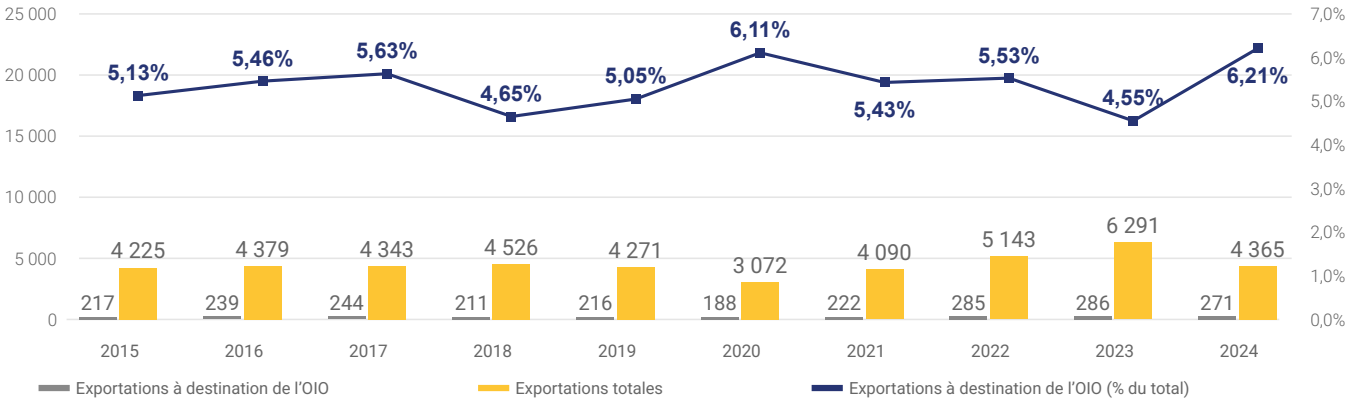


FIGURE 3

Exportations de biens dans l'OIO par zone de destination, entre 2016 et 2024 (en millions d'euros et %)

Élaboration EY - Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC (Trade Map)

Table 3 Moyenne annuelle des exportations de biens depuis l'OIO entre 2015 et 2024 (% des exportations totales)

Depuis \ Vers	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte	OIO	Reste du monde*
La Réunion		5,02%	0,83%	2,64%	**8,48%**	91,52%
Madagascar	0,77%		1,59%	0,14%	**2,50%**	97,50%
Maurice	1,80%	6,11%		0,73%	**8,64%**	91,36%
Mayotte	13,41%	2,19%	1,71%		**17,31%**	82,69%

*Notes : * pour Mayotte et La Réunion, le « reste du monde » comprend les autres territoires français, dont l'Hexagone.*
Lecture : en moyenne, entre 2015 et 2024, 5,02 % de la valeur totale des exportations de La Réunion étaient destinées à Madagascar.
Élaboration EY - Sources : DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC (Trade Map)

En pratique, les exportations des îles de l'OIO sont majoritairement orientées vers l'Europe, avec l'Hexagone en tête, ou l'Amérique du Nord. La France hexagonale constitue le premier marché de Mayotte et de La Réunion, concentrant respectivement 47,46 % et 34,67 % de leurs exportations en 2024. Elle est également le premier client de Madagascar, attirant 17,74 % de ses exportations en 2024, et le quatrième marché de Maurice en 2024 (9,2 % des exportations) devant le Royaume-Uni et l'Espagne (9,1 % et 7 % des exportations). Les États-Unis occupent également une place importante dans la région, concentrant 10,2 % des exportations de Maurice, 15,45 % de celles de Madagascar et 11 % de celles de La Réunion. Cette moyenne recouvre des disparités fortes entre territoires. Entre 2015 et 2024, 8,48 % des marchandises exportées (en valeur) par La Réunion avait pour destination les trois autres îles de l'OIO. Cette part atteignait 17,31 % pour Mayotte (porté principalement par la Réunion), mais 2,50 % seulement pour Madagascar.

[4] DGDDI, Statistiques DROM - Données brutes
[5] ITC, « List of supplying markets for a product imported by Madagascar »
[6] Statistics Mauritius (2025) - Digest of External Trade Statistics Year 2024

En termes de produits échangés, les îles de l'OIO importent majoritairement des produits manufacturés et des produits alimentaires, et exportent principalement des produits bruts et peu transformés

Dans l'ensemble, les importations de biens des quatre îles de l'OIO se concentrent sur les produits manufacturés à forte valeur ajoutée, les produits alimentaires et les hydrocarbures. Plus précisément :

— **Les machines et appareils** (téléphones, ordinateurs, appareils ménagers, *etc.*) représentaient, en 2024, 16 % des importations de La Réunion (1 045 M€), 17 % de celles de Mayotte (133 M€), 14 % de celles de Madagascar et 13 % de celles de Maurice la même année (604 M€ sur un total de 819M€).

— **Le matériel de transport** (automobiles, tracteurs, bateaux, *etc.*) constituait en 2024 14 % des importations de La Réunion (916 M€), 13 % de celles de Mayotte (100 M€) et 11 % de celles de Maurice (675 M€).

— **Les produits alimentaires transformés** (préparations, conserves, *etc.*) ont représenté en 2024 11 % des importations de La Réunion (714 M€), 15 % de celles de Mayotte (117 M€), 9 % de celles de Maurice (561 M€) et 6% des importations malgaches (272 M€).

— **Les animaux vivants et produits d'origine animale** (viandes, poissons, produits laitiers, *etc.*) constituent un second poste alimentaire important : 6 % des importations de La Réunion en 2024 (414 M€), 11 % de celles de Mayotte (86 M€) et 7 % de celles de Maurice (442 M€) la même année.

— **Les produits minéraux**, essentiellement des hydrocarbures, occupent également une place importante pour les économies de l'OIO en 2024 : 10 % des importations de La Réunion (655 M€), 22 % de celles de Madagascar (970 M€) et 23 % de celles de Maurice la même année (1 441cM€).

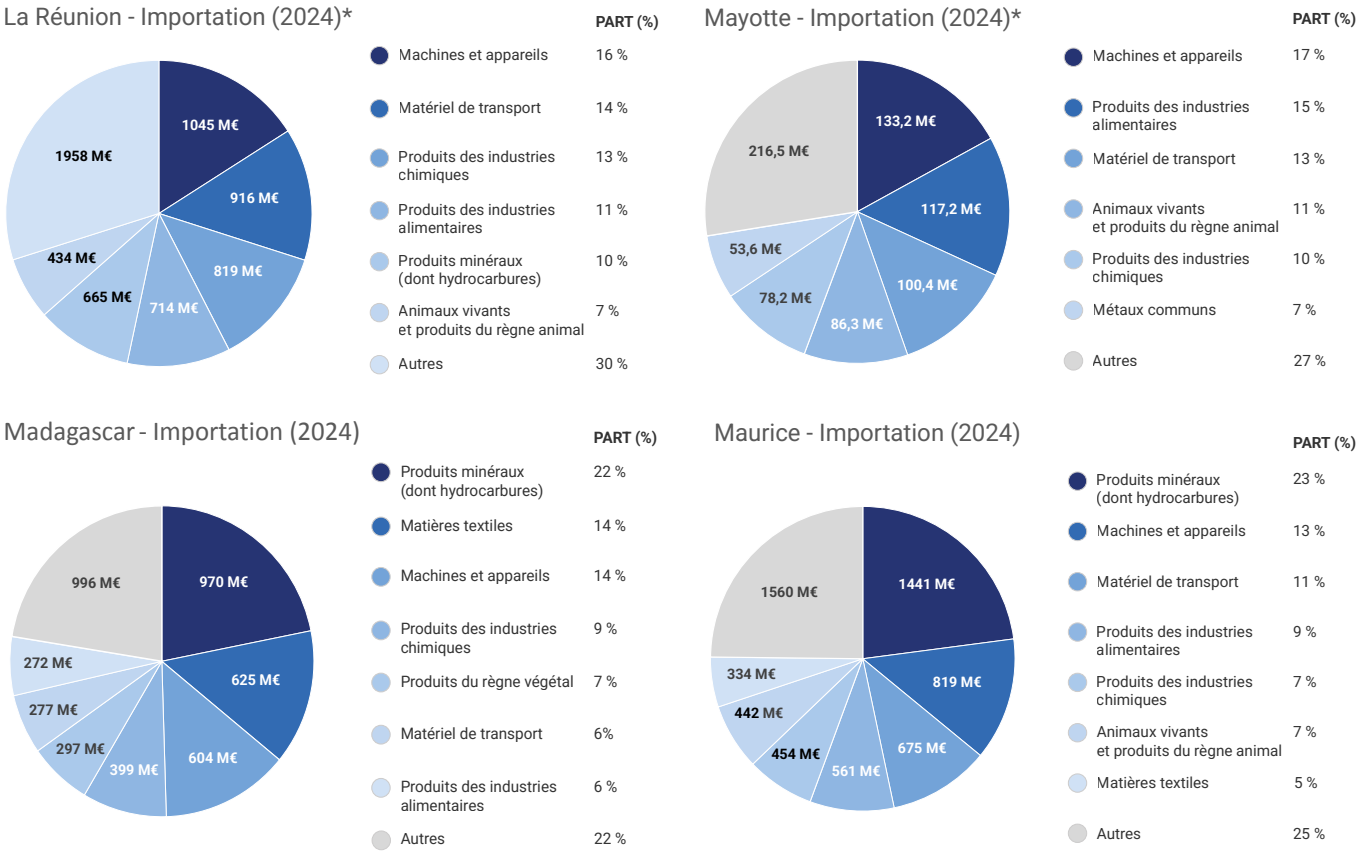


FIGURE 4

Importations de biens par catégories dans les îles de l'OIO en 2024 (en millions d'euros)

*Note : * la valeur des échanges pour certaines catégories de produits concernant La Réunion et Mayotte est couverte par le « secret statistique » appliqué par la DGDDI, pouvant entraîner des écarts entre les valeurs présentées ici et celles agrégées, présentées dans d'autres parties du rapport.*
Élaboration EY - Source : ITC (Trade Map), DGDDI

Parallèlement, les exportations des quatre îles de l'OIO sont principalement composées de produits bruts ou peu transformés, à faible valeur ajoutée :

— **Les produits alimentaires** dominaient les exportations de La Réunion en 2024 (38 %, soit 96,2 M€), dont les deux tiers provenaient du sucre de canne et du rhum. Maurice est également un important exportateur de produits alimentaires industriels, qui représentaient 24 % de ses exportations en 2023 (590 M€), essentiellement du sucre et des poissons transformés. À Madagascar, les produits végétaux (notamment la vanille et les épices) constituent un poste majeur (22 % des exportations en 2024, soit 504 M€).

— **Les matières textiles** forment un autre secteur clé, surtout à Madagascar (21 % des exportations en 2024, pour 491 M€), notamment grâce aux costumes pour hommes, ainsi qu'à Maurice (25 %, soit 402 M€).

— **Les métaux** occupent une place centrale dans les exportations de Madagascar : les métaux communs représentent 21 % de ses exportations en 2024 (491 M€), principalement le nickel, tandis que les métaux rares atteignaient 10 % des exportations du pays en 2023 (382 M€), dont 230 M€ d'or. Maurice exporte également des métaux rares (9 % en 2023, soit 226 M€), en particulier des diamants (167 M€). À La Réunion, les exportations de débris métalliques (cuivre, fonte, aluminium, *etc.*) représentent 12 % des exportations totales en 2024 (30,8 M€).

— **Autres** : Mayotte constitue un cas particulier. Ses exportations sont très faibles au regard de ses importations. Elles sont essentiellement composées de biens appartenant à des particuliers quittant l'île et de produits réexportés. Très peu de biens sont d'origine locale. Jusqu'en 2016, les poissons d'élevage constituaient le principal produit local exporté, mais ne représentaient que 1,6 % de la valeur totale des exportations.

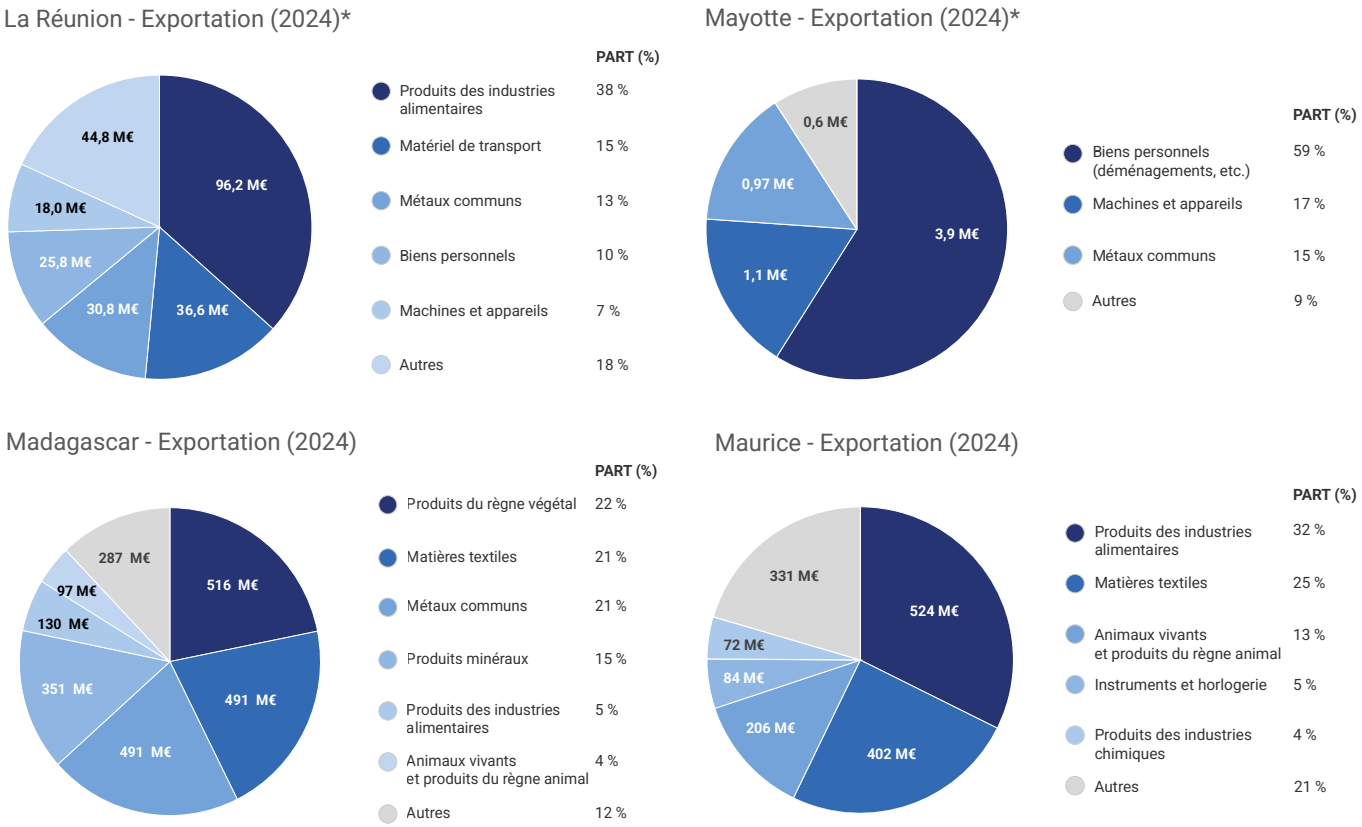


FIGURE 5

Exportations de biens par catégories dans les îles de l'OIO en 2024 (en millions d'euros)

*Note : * la valeur des échanges pour certaines catégories de produits concernant La Réunion et Mayotte est couverte par le « secret statistique » appliqué par la DGDDI, pouvant entraîner des écarts entre les valeurs présentées ici et celles agrégées, présentées dans d'autres parties du rapport.*

Élaboration EY - Source : ITC (Trade Map), DGDDI

2.1.2. La part régionale des échanges de services et d'investissements apparait légèrement plus favorable que celle des biens, mais demeure faible et concentrée sur certains secteurs et territoires

En termes de services, les échanges régionaux identifiés sont faibles et concentrés sur les dépenses de tourisme et les services informatiques

Précisions méthodologiques

Les données présentées dans cette section sont issues de la base de données de l'OMC[7] et couvrent l'ensemble des catégories de services en provenance et à destination de Madagascar et de Maurice. La mission de l'étude n'a pas pu identifier de sources suffisamment fiables et exhaustives concernant les échanges de services à Mayotte et à La Réunion. Les services économiques et statistiques concernés (l'IEDOM, l'Observatoire de La Réunion Développement, l'ADIM), consultés individuellement, ont confirmé l'absence de bases de données correspondantes.

Le détail et les sources précises des données utilisées dans cette section sont à consulter dans le document suivant : « Études échanges économiques OIO - Analyses quantitatives », joint au rapport.

Le secteur tertiaire constitue une part majoritaire des économies de l'OIO. À La **Réunion,** le tertiaire génère **86 %** de la valeur ajoutée (49,8 % pour les services marchands et le commerce, et 36,2 % pour les services non marchands), tandis que la construction (6,1 %), l'industrie (4,6 %) et l'agriculture (1,7 %) restent faibles[8] . **Mayotte** partage la même structure : plus de **78 %** de la valeur ajoutée produite sur l'archipel provient des services (10,2 % pour le commerce, 21 % pour les services marchands, et 45,5 % pour les services non marchands, essentiellement assurés par les administrations publiques). La construction, l'industrie et l'activité agricole ne représentent respectivement que 8,2 %, 5,3 % et 2,8 % de la valeur ajoutée de l'île[9] . **Maurice** affiche également une structure majoritairement tertiarisée, avec **77 %** du PIB issu des services, mais avec un secteur industriel relativement plus développé (20 %), contrairement à son secteur agricole (3 %)[10] . **Madagascar** est l'économie la moins tertiarisée de l'OIO : les services génèrent **51 %** du PIB, le secteur agricole 27 % et l'industrie 14 %[11] .

Malgré la prédominance du secteur tertiaire dans les économies des pays de l'OIO, les données disponibles révèlent une faible intensité des échanges régionaux de services entre les îles, à l'instar des échanges de biens. En moyenne, entre 2015 et 2024, Madagascar a exporté chaque année 6,82 millions d'euros de services vers Maurice, sur un total de 1,06 milliard d'euros de services exportés dans le monde (moins de 1 %). Sur la même période, Maurice a exporté en moyenne 17,13 millions d'euros de services vers Madagascar par an, sur un total annuel de 3,85 milliards d'euros de services exportés (moins de 0,5 %).

[7] Stats.wto.org
[8] IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique La Réunion 2024
[9] IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique Mayotte 2024
[10] DG Trésor, « Maurice : Indicateurs et conjoncture »
[11] FAO, "FAO in Madagascar, Comoros, Mauritius and Seychelles"

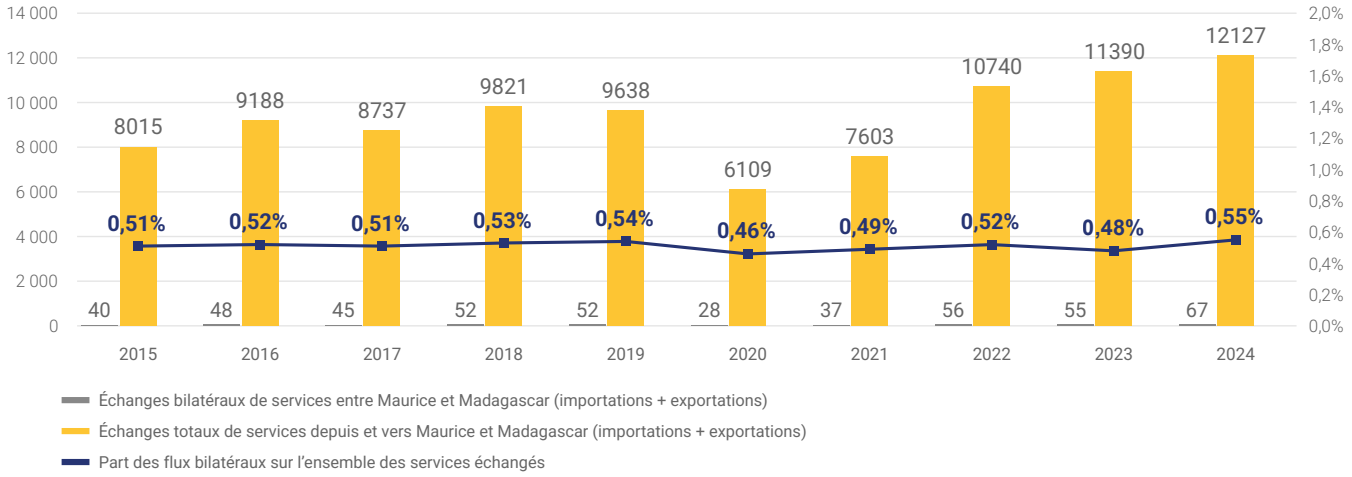


FIGURE 6

Flux annuels de services entre Maurice Madagascar entre 2015 et 2024
(millions d'euros et part bilatérale sur échanges totaux de services)

Élaboration EY - Sources : OMC

Les échanges de services entre Madagascar et Maurice concernent principalement des dépenses liées au tourisme (d'affaires ou de loisir) ainsi que des services informatiques. Sur les 171,34 millions d'euros de services exportés de Maurice vers Madagascar sur la période considérée, 25,25% correspondent à des dépenses publiques, 17,91 % à des voyages d'affaires et personnels, 14,29 % à des services de transport (notamment maritime), et 9,98 % à des services de télécommunications et d'information. À l'inverse, sur les 68,19 millions d'euros de services exportés de Madagascar vers Maurice, 19,83 % relèvent des services de télécommunications et d'information, 13,26 % des services de voyages (principalement personnels), 13,14 % des dépenses personnelles, culturelles et récréatives, et 10,65 % des services de transport (notamment aérien).

En termes de services, les échanges régionaux identifiés sont faibles et concentrés sur les dépenses de tourisme et les services informatiques

Précisions méthodologiques

Les données présentées dans cette section proviennent de la Banque centrale de Maurice (Bank of Mauritius), seul service statistique des îles de l'OIO à collecter des données d'investissement ventilées par économies de destination et d'origine. Les services compétents contactés à Mayotte, à La Réunion et à Madagascar ne collectent pas ces données et/ou ne nous les ont pas transmises au cours de l'étude. En conséquence, les analyses portant sur les flux d'investissement se concentrent exclusivement sur les échanges en provenance et à destination de Maurice.

Le périmètre retenu pour la quantification des investissements inter-îles correspond à celui de la Bank of Mauritius, qui s'appuie sur les flux bruts d'investissement direct définis comme l'ensemble des investissements réalisés par les résidents d'une économie en vue d'acquérir un intérêt durable dans une unité institutionnelle résidente d'une autre économie, à l'exclusion des transactions transfrontalières intra-groupe[12].

[12] Bank of Mauritius, « Direct Investment Flows »

L'analyse des données disponibles montre que Maurice est l'un des investisseurs les plus dynamiques de la région de l'océan Indien. Entre 2015 et 2024, selon la Banque centrale de Maurice, l'île a investi en moyenne 22,14 millions d'euros par an dans les trois autres îles de la zone, principalement à Madagascar et à La Réunion. Ces flux représentent **21,1 %** de l'ensemble des investissements directs à l'étranger (IDE) sortants de Maurice sur la période, pour un total annuel moyen de 104,95 M€. De fait, plusieurs groupes cultivant une stratégie d'investissement régionale sont basés à Maurice. C'est notamment le cas du **groupe IBL**, qui réalise 15 % de son chiffre d'affaires dans l'océan Indien hors Maurice (0,348 sur 2,32 milliards d'euros en 2025[13]). Depuis 2023, le groupe a par exemple racheté l'enseigne de distribution réunionnaise Run Market[14], est entré au capital d'Air Austral[15], et s'est positionné pour acquérir le terrain occupé par l'hôtel Lux à Saint-Gilles (suscitant ponctuellement des contestations locales[16]). Plus globalement, selon la Région Réunion, on compte 27 entreprises basées à La Réunion avec une majorité du capital détenue par des investisseurs mauriciens[17]. Le **groupe Eclosia** constitue un autre exemple de groupe mauricien investissant activement dans la région, notamment à Madagascar, où il a réalisé 16,5 % de son chiffre d'affaires en 2024 (61 sur 367 millions d'euros[18]). Depuis 2015, le groupe est présent à Madagascar *via* des filières rachetées ou développées sur place, comme Panagora (réseau de distribution), Pick'N'Eat (restauration rapide), ou encore Maurilait (production de produits laitiers)[19].

À l'inverse, Maurice n'a reçu en moyenne que 6,54 millions d'euros par an d'investissements en provenance des trois autres îles de l'OIO, essentiellement de La Réunion et de Madagascar, soit seulement 1,7 % du total des investissements reçus par Maurice entre 2015 et 2024 (530 M€ en moyenne annuelle). Ces éléments confirment que Maurice est un investisseur net au sein des économies de l'OIO. Sur la période considérée, l'île a investi près de trois fois plus à La Réunion (10,90 M€ contre 3,66 M€ en moyenne annuelle), quatre fois plus à Madagascar (10,63 M€ contre 2,67 M€) et une fois et demie plus à Mayotte (0,32 M€ contre 0,21 M€) que ces territoires n'ont investi à Maurice (voir Table 4). Parmi les groupes régionaux présents à Maurice, on peut citer le distributeur réunionnais Vindemia, récemment racheté par le groupe ultramarin **Bernard Hayot**.

Table 4 Moyenne annuelle des flux d'investissements directs entre 2015 et 2024 entre les îles de l'OIO (millions d'euros)

Depuis \ Vers	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte	Total / Monde
La Réunion		*Pas de données*	3,66 M€	*Pas de données*	*Pas de données*
Madagascar	*Pas de données*		2,67 M€	*Pas de données*	*Pas de données*
Maurice	10,90 M€	10,63 M€		0,32 M€	104,95 M€
Mayotte	*Pas de données*	*Pas de données*	0,21 M€		*Pas de données*
Total / Monde	*Pas de données*	308,63 M€	530,67 M€	*Pas de données*	

Élaboration EY - Source : Bank of Mauritius (données internes)

Alors que les investissements mauriciens dans la région se concentrent majoritairement sur le secteur manufacturier, les flux d'investissements régionaux vers Maurice sont plus diversifiés. Sur l'ensemble de la période 2015-2024, l'île Maurice a investi 145 millions d'euros dans le secteur manufacturier des trois autres îles de l'OIO, sur un total de 218 millions d'euros, soit 66,41 % des investissements. Ces flux ont essentiellement bénéficié à La Réunion (87,77 M€) et à Madagascar (57,71 M€). Le secteur des services administratifs et de support occupe la deuxième place, avec 22,65 millions d'euros investis par Maurice entre 2015 et 2024, représentant 10,37 % du total. Ces investissements sont quasi exclusivement dirigés vers Madagascar (22,54 M€). À l'inverse, les investissements des îles de l'OIO vers Maurice, sur la même période, apparaissent plus diversifiés. Ils se concentrent en priorité sur les activités immobilières (17,8 M€, soit 27,30 % du total), le commerce de gros et de détail (9,60 M€, soit 14,71 %) ainsi que sur le secteur de l'information et de la communication (8,03 M€, soit 12,30 %).

[13] IBL, « Chiffres financiers clés »
[14] France Info (2023), « Sauvetage de Run Market : l'autorité de la concurrence autorise la reprise de Make Distribution par le groupe mauricien IBL »
[15] L'Éco austral (2024), « IBL entre au capital d'Air Austral »
[16] L'Éco austral (2024), « La Région s'oppose à la vente du terrain du Lux par l'État »
[17] Région Réunion (2026), Étude sur la stratégie d'attractivité de La Réunion (extraits)
[18] Eclosia (2025), Annual report 2024
[19] Eclosia, « Madagascar »

Éclairage comparatif avec les Caraïbes

Les petites îles insulaires de la Caraïbe sont confrontées au même défi de suivi des échanges de commerce de service. Pour y remédier, la communauté caribéenne (CARICOM) (dont la Martinique est membre associé) et la CNUCED ont signé en septembre 2025 un partenariat inédit qui vise notamment à opérationnaliser la stratégie d'appui aux petits États insulaires en développement (PEID). Celui-ci capitalise sur des initiatives en cours comme un projet conjoint sur les statistiques de service en commerce entre CARICOM et la Commission économique des Nations-Unies pour l'Amérique latine et les Caraïbes (CEPALC). Il vise à renforcer les systèmes statistiques des États membres du CARICOM en matière de suivi et d'analyse de commerce en services. Il offre des opportunités d'apprentissage en collaboration avec la CNUCED et son programme TrainForTrade, l'OMC et la Division Statistiques des Nations-Unies. Il fournit aussi un appui-conseil pour orienter le déploiement du Système d'Information des Statistiques en Commerce de Services de la CNUCED en prenant compte la particularité de chaque île[20].

Solliciter un accompagnement au titre des petites îles insulaires, notamment pour le renforcement des capacités de suivi et d'analyse du commerce des services, pourrait être une bonne pratique à répliquer pour l'OIO. Il en est de même s'agissant d'un partenariat à nouer avec la CNUCED (*via*, sans doute, la COI) (voir recommandation 4.2.2 Paragraphe 2.3).

2.1.3. Le tourisme inter-îles est majoritairement non professionnel et représente une part importante des mobilités de personnes dans l'OIO

Précisions méthodologiques

Sauf indiqué autrement dans le texte, la mobilité des personnes est assimilée dans cette section au tourisme, lequel inclut tout déplacement hors du domicile habituel pour une durée d'au moins une nuit et d'au plus un an, conformément à la définition de l'Organisation mondiale du tourisme (UNWTO)[21]. Le tourisme englobe les mobilités pour motifs personnels, professionnels ou autres.

Les données utilisées dans cette section reposent sur le nombre de touristes déclarés par les territoires d'accueil (Observatoire Régional du Tourisme de La Réunion, IEDOM, INSEE, Statistics Mauritius, Ministère du Tourisme de Madagascar, complétés par UN Tourism) et ont fait l'objet de retraitements afin d'être présentées de manière agrégée. Faute de données disponibles sur le tourisme régional à destination de Madagascar, cette section se concentre principalement sur La Réunion, Maurice et Mayotte.

Le tourisme inter-île représente une part importante des mobilités de personnes dans la région, mais est toujours bien inférieure aux échanges avec l'Hexagone

À l'exception de Mayotte, particulièrement bien connectée à La Réunion, la part régionale du tourisme dans les îles de l'OIO se situerait autour de 11 %[22]. Entre 2015 et 2024, La Réunion a accueilli en moyenne 48 391 touristes par an en provenance de Mayotte, de Madagascar et de Maurice, sur un total de 453 610 touristes (10,7 %). Cette proportion oscille entre 13,1 % en 2015 et 6,6 % en 2020, au cœur de la crise sanitaire. Sur la même période, Maurice a reçu en moyenne 122 371 touristes issus des trois autres îles de l'OIO, sur un total de 1 071 487 visiteurs (11,4 %), avec un pic en 2015 (13,6 %) et un creux en 2020 (3,4 %). La part régionale du tourisme à Mayotte apparaît nettement plus élevée. Les touristes en provenance de La Réunion représentent à eux seuls 39,3 % de l'ensemble des visiteurs du territoire.

[20] UNCTAD and CARICOM sign first cooperation agreement to support Caribbean resilience | UN Trade and Development (UNCTAD)
[21] UN Department of Economic and Social Affairs (2010), International Recommendations for Tourism Statistics (p9-10)
[22] Faute de données disponibles, ce chiffre ne prend pas en compte le tourisme régional vers Madagascar, ni vers Mayotte

Table 5 Moyenne annuelle du nombre de touristes entre 2015 et 2024 entre les îles de l'OIO

Depuis \ Vers	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte
La Réunion		*Pas de données*	109 614	24 843*
Madagascar	3 481**		11 701	*Pas de données*
Maurice	17 905**	*Pas de données*		*Pas de données*
Mayotte	27 005**	*Pas de données*	1 056	
OIO	**48 391**	*Pas de données*	**122 371**	*Pas assez de données*
Reste du monde* **	405 219	*Pas de données*	949 116	*Pas assez de données*
Total / Monde* **	453 610	227 051	1 071 487	63 228
Part OIO sur total	10,67 %	*Pas de données*	11,42 %	*Pas de données*

*Notes : * pas de donnée disponible pour 2020-21 ; ** Inclut des estimations pour la période 2015-20*
**** Comprend l'Hexagone, pour Mayotte et La Réunion. Le nombre de touristes comprend tout voyage hors du domicile habituel pour au moins une nuit et au plus un an (définition de l'ONU).*
Élaboration EY – Source : Observatoire Régional du Tourisme de La Réunion, IEDOM, INSEE, Statistics Mauritius, Ministère du Tourisme de Madagascar, UN Tourism

Globalement, la part régionale du tourisme dans les îles de l'OIO demeure bien inférieure à celle liée à la France hexagonale et aux autres pays européens. En 2024, seulement 45 % des 1,382 million de touristes venus à Maurice provenaient de la France hexagonale (24,6 %), du Royaume-Uni (11,4 %) et de l'Allemagne (9 %), les trois principaux territoires d'origine à l'exception de La Réunion (10,2 %)[23]. Le lien avec l'Hexagone est encore plus marqué dans les territoires d'outre-mer. En 2024, 49,4 % des touristes se rendant à Mayotte provenaient de l'Hexagone, une proportion qui atteint 80,8 % à La Réunion[24].

Les mobilités de personnes dans l'OIO concernent principalement des motifs non professionnels

Dans les territoires de l'OIO, la part du tourisme à motif professionnel varie entre 2,4 % et 24,7 % du total[25]. Si, globalement, le tourisme non professionnel (affinitaire, d'agrément ou autre) reste majoritaire, des variations notables apparaissent selon les territoires, en lien avec leurs caractéristiques propres. À Mayotte, par exemple, la forte proportion de tourisme d'affaires (24,7 %) s'explique par d'importants besoins en expertises techniques (déploiement d'infrastructures, missions techniques de l'État, *etc.*), qui génèrent de nombreux déplacementsprofessionnels, ainsi que par un développement plus limité des infrastructures touristiques de loisirs comparativement à Maurice ou à La Réunion.

Ces facteurs se sont accentués après la tempête Chido de novembre 2024 : en mars 2025, 61 % des établissements touristiques de la région du Grand Nord étaient encore fermés, et 57 % des hébergements restants étaient occupés par des équipes d'intervention et de sécurité, ainsi que par du tourisme d'affaires[26]. À La Réunion, à l'inverse, où les infrastructures touristiques de loisirs sont plus développées et où les besoins en expertise professionnelle sont davantage couverts par l'économie locale, la part du tourisme d'affaires s'élevait à 6,5 % en 2024[27].

[23] Statistic Mauritius (2025), Digest Tourism Year 2024
[24] Observatoire Régional du Tourisme de La Réunion (2025), Fréquentation Touristique Bilan 2024
[25] Faute de disposer de données à un niveau de granularité plus fin, les proportions de tourisme d'affaires sont calculées à partir de l'ensemble des touristes, quel que soit leur territoire d'origine (au sein de l'OIO ou en dehors).
[26] IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique Mayotte 2024 (p141)
[27] Observatoire Régional du Tourisme de La Réunion (2025), Fréquentation Touristique Bilan 2024

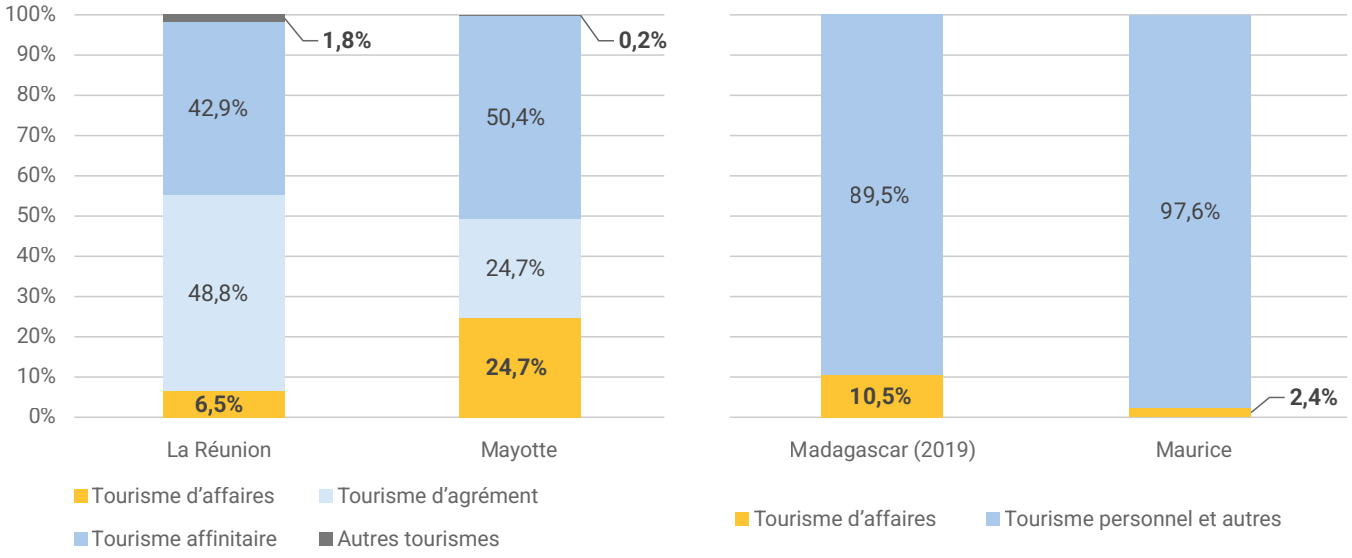


FIGURE 7

Proportion de touristes par motif dans les îles de l'OIO en 2024 (sauf mentionné autrement)

Notes : les données de UN Tourism ne présente pas le même degré de granularité que celles de l'IEDOM et de la Région Réunion, expliquant une différence de présentation. Les dernières données disponibles concernant Madagascar sont de 2021, mais les données de 2019 ont été préférées pour exclure un éventuel effet COVID.
Élaboration EY —Source : Observatoire Régional du Tourisme de La Réunion, IEDOM, UN Tourism

2.2 Identification des principaux acteurs et des principales initiatives mondiales/régionales, françaises et locales pour renforcer l'intégration des îles de l'OIO

2.2.1 A l'échelle mondiale/régionale, les initiatives d'intégration peinent à dépasser la dualité de l'espace insulaire, caractérisé par une logique régionale africaine, d'une part, et une appartenance européenne, d'autre part

Les mobilités de personnes dans l'OIO concernent principalement des motifs non professionnels

Les îles de l'océan Indien occidental constituent un espace où se sont développées de nombreuses initiatives d'intégration économique régionale, témoignant d'une volonté de coopération au-delà des disparités structurelles entre les territoires. Situées au sud-est du continent africain, Madagascar et Maurice s'inscrivent dans des espaces économiques régionaux, qui recouvrent en partie l'océan Indien, tels que le Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA), la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) et la Zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf).

Le COMESA est une organisation intergouvernementale créée en 1994 et dotée d'une union douanière depuis 2009[28]. Le COMESA vise à stimuler le commerce intra-africain et à renforcer la coopération économique entre ses 21 États membres[29], en facilitant notamment l'accès en franchise de droits pour les exportations régionales. En 2023, les échanges avec les pays

[28] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019), Intégration régionale et participation d'outre-mer français une analyse comparative de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)
[29] Burundi, Comores, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Kenya, Libye, Madagascar, Malawi, Maurice, Ouganda, République démocratique du Congo, Rwanda, Seychelles, Soudan, Somalie, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

membres représentent près de 12 % des exportations de Maurice et 4 % de ses importations mondiales[30]. Pour sa part, Madagascar réalise environ 6 % de ses exportations et 4 % de ses importations avec les États membres du COMESA[31] . Ainsi, bien que les exportations de Maurice vers le COMESA soient comparables en volume à celles réalisées vers les îles de l'OIO, le niveau des importations de Maurice est, quant à lui, cinq fois plus élevé avec le COMESA qu'avec les îles de l'OIO. Par ailleurs, le niveau des exportations de Madagascar vers le COMESA est 2,5 fois supérieur à celui réalisé avec les îles de l'OIO, tandis que les importations sont similaires dans les deux cas[32] .

En parallèle, Madagascar et Maurice s'insèrent dans la SADC, organisation regroupant 16 États membres[33] . Ayant établi sa zone de libre-échange en 2008[34], cette zone permet notamment à Madagascar et à Maurice d'exporter leurs produits sans droits de douane vers la majorité des pays membres. En 2023[35], Madagascar et Maurice entretiennent des échanges commerciaux soutenus avec les pays membres de la SADC. Pour Madagascar, les échanges intra-SADC représentent environ 10 % des importations (461 M€ sur un total de 4 447 M€) et près de 4 % des exportations (137 M€ sur 3 074 M€). De son côté, Maurice présente une intégration encore plus marquée, avec près de 10 % de ses importations (562 M€ sur 5 806 M€) et près de 17 % de ses exportations (357 M€ sur 2 125 M€) réalisées avec les partenaires de la SADC. Les exportations de Maurice vers la SADC sont donc près de 3 fois plus importantes que celles réalisées vers les îles de l'OIO, tandis que les importations de Maurice depuis la SADC sont près de 14 fois supérieures à celles en provenance des îles de l'OIO. Du côté de Madagascar, les exportations vers la SADC sont plus de deux fois plus élevées que celles à destination des îles de l'OIO, et les importations depuis la SADC sont cinq fois plus importantes que celles en provenance des îles de l'OIO.

Madagascar et Maurice sont également pleinement intégrées dans la ZLECAF, un accord majeur visant à stimuler le commerce continental par la création d'un marché commun africain[36]. Entrée en vigueur en 2019, la ZLECAf ambitionne d'éliminer progressivement les droits de douane sur 90 % des marchandises et de réduire les obstacles au commerce des services, favorisant ainsi la compétitivité et les investissements sur le continent. Maurice a ratifié l'accord en octobre 2019 et figure parmi les premiers États à avoir démarré les échanges commerciaux en janvier 2021. Madagascar, pour sa part, a ratifié l'accord en novembre 2024. Grâce à cette intégration, les deux pays de l'océan Indien accèdent à un vaste marché continental de plus de 1,2 milliard d'habitants et à un PIB cumulé supérieur à 2 700 milliards d'euros, ouvrant la voie à de nouvelles opportunités de diversification commerciale, d'investissement et de développement industriel.

Toutefois, les îles françaises de La Réunion et de Mayotte demeurent en marge de ces dynamiques, leur statut de régions ultrapériphériques de l'Union européenne les excluant des dispositifs de la SADC ou du COMESA. Cette nonadhésion traduit un décalage entre proximité géographique et intégration économique, et souligne la dualité de l'espace insulaire de l'océan Indien, partagé entre une logique régionale africaine et une appartenance européenne, avec en toile de fond un phénomène de *« spaghetti bowl »* (enchevêtrement des accords commerciaux régionaux).

[30] Maurice a exporté 218 M$ vers le COMESA contre 1 859M$ sur l'ensemble de ses exportations, et importé 257 M$ depuis le COMESA sur un total global de 6 250M$ (source : COMESA in Figures - COMSTAT Data Hub)
[31] Soit 74 M$ d'exportations vers le COMESA sur un total de 1 268 M$, et 175M$ d'importations depuis le COMESA sur 4 499M$ au total (source : COMESA in Figures - COMSTAT Data Hub)
[32] Cf. section 2.1.1
[33] Afrique du Sud, Angola, Botswana, Comores, République démocratique du Congo, Eswatini, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, Seychelles, Tanzanie, Zambie et Zimbabwe.
[34] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019), Intégration régionale et participation d'outre-mer français_une analyse comparative de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)
[35] Statistics Database | SADC
[36] Sorgho, Zakaria (2023), Développement industriel de l'Afrique : Comment la zone de libre-échange continentale Africaine (ZLECAf) peut-elle y contribuer ? (FERDI Document de travail, No. P333)

La COI et l'IORA couvrent plus largement la zone de l'océan Indien occidental en incluant La Réunion, mais elles endossent davantage un rôle de dialogue politique intergouvernemental et de coopération économique que d'espace d'intégration régionale commerciale

Créée en 1984, la Commission de l'océan Indien (COI) est une organisation inter-gouvernementale visant à renforcer la coopération et le développement durable au sein de l'océan Indien. La COI regroupe cinq membres : Madagascar, Maurice et les Seychelles depuis sa création, les Comores et la France, au titre de La Réunion, depuis 1986. Mayotte en est en revanche exclue du fait de la contestation de la souveraineté française sur le territoire par certains membres de l'organisation. En 1996, la COI, dans le cadre d'un *programme régional intégré de développement des échanges* (PRIDE), avait envisagé la création d'un cadre d'intégration commerciale régionale propre à l'espace insulaire, soutenue par l'instauration d'un certificat d'origine « COI ». Cependant, ce dispositif n'a jamais débouché sur la mise en place effective d'un cadre commercial[37] . A défaut d'avoir initié la création d'une zone de libre-échange effective ou d'un marché commun, la COI s'est progressivement repositionnée comme un acteur de la coopération régionale (en matière de traitement des déchets[38], de sécurité alimentaire[39], de gestion des écosystèmes, ou encore d'éducation) et un facilitateur du commerce et des investissements régionaux.

Elle joue notamment un rôle d'appui à l'Union des Chambres de Commerce et d'Industrie de l'océan Indien (UCCOI), aujourd'hui Cap Business Océan Indien, et de soutien au développement des infrastructures essentielles aux échanges (transport aérien et maritime, connectivité numérique)[40] . Récemment en octobre 2025, les membres de la COI ont lancé le **Comité des douanes de l'océan Indien** avec l'appui du Secrétaire général de la Commission. Ce Comité est doté d'une feuille de route axée sur : i) la facilitation des échanges commerciaux (avec notamment la création d'un portail régional de partage d'information règlementaires en matière d'import / export et la mise en place de cellules de conseil aux entreprises à l'échelle régionale), ii) la sécurisation des échanges et, iii) le renforcement des synergies régionales en lien avec les projets de la COI[41] .

L'IORA (Association des pays riverains de l'Océan Indien) constitue un autre cadre de coopération économique régionale dans l'océan Indien, visant à renforcer la coopération économique et les investissements étrangers dans la zone de l'océan Indien. Créée en 1997, l'organisation regroupe 23 États membres[42] et 10 partenaires de dialogue[43] , reflétant la diversité géopolitique de l'espace indo-océanique. Parmi ses membres figurent notamment La Réunion, Madagascar et l'île Maurice. Cependant, Mayotte demeure également exclue de cette instance régionale, la France y siégeant strictement au nom de La Réunion. En comparaison avec la COI, le rôle de l'IORA se limite principalement à offrir un cadre d'échanges et à animer des groupes de travail, comme son forum d'affaires[44], sans porter d'actions opérationnelles visant à renforcer la coopération économique[45, 46] .

---

[37] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019), Intégration régionale et participation d'outre-mer française une analyse comparative de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)

[38] Voir par exemple le projet « GDZCOI » (2014-2017), qui a permis de diffuser les bonnes pratiques de la région en matière de gestion intégrée des zones côtières et de sensibilisation à la pollution des côtes (source : COI (2019), Plan d'action de réduction et de gestion des déchets dans les pays de la commission de l'océan indien)

[39] Voir encadré « Table 8 Focus sectoriel : la sécurité alimentaire »

[40] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019)

[41] COI (2025), "Communiqué pour relever les défis communs de la sécurité et renforcer le commerce régional, les États membres de la COI lancent un Comité des douanes de l'océan Indien"

[42] Australie, Bangladesh, Comores, France (via La Réunion), Inde, Indonésie, Iran, Kenya, Madagascar, Malaisie, Maldives, Maurice, Mozambique, Oman, Seychelles, Singapour, Somalie, Afrique du Sud, Sri Lanka, Tanzanie, Thaïlande, Émirats arabes unis, Yémen.

[43] Chine, Égypte, Allemagne, Italie, Japon, Russie, Arabie saoudite, Corée du Sud, Turquie, États-Unis

[44] IORA, "Indian Ocean Rim Business Forum"

[45] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer volet 1 bassin océan Indien, Rapport d'information n° 763 (2023-2024)

[46] Notamment, une conférence de 2 jours s'est tenue en 2019 sur les sujets de modernisation des échanges commerciaux au sein de l'océan Indien. Lors de la conférence, les membres ont pu échanger sur les opportunités émergentes en matière de commerce et d'investissement dans la région, la facilitation du commerce et les outils pour promouvoir le commerce régional.

Éclairage comparatif avec les Caraïbes

La coopération caribéenne se matérialise au sein de trois organisations régionales, avec des périmètres et des degrés d'intégration disparates : la Communauté caribéenne (Caricom), l'Organisation des Etats de la Caraïbe orientale (OECO) et l'Association des Etats de la Caraïbe (AEC).

Plus ancienne organisation créée en 1973, la Caricom regroupe 15 pays membres, principalement des Etats issus de l'Empire britannique. En 2001, le Traité révisé de Chaguaramas a institué le CSME (Caribbean Single Market and Economy) qui visait à mettre progressivement en place un marché unique à horizon 2015[47], mais la mise en place de ce dernier a pris du retard. La France est observatrice au CARICOM. La Martinique est devenue membre associé en février 2025, une adhésion facilitée notamment par un engagement à s'impliquer dans des projets concrets. Ceci a constitué une inflexion de la Caricom, historiquement anglophone[48].

Créée en 1981, l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) se caractérise par un degré d'intégration plus approfondi en raison de son union économique qui favorise la libre circulation des personnes et l'usage d'une monnaie commune entre ses membres fondations. A l'égal de la COI, elle regroupe un nombre limité de membres (douze), tous insulaires, dont trois DROM-COM (Martinique, Guadeloupe et Saint-Martin) comme membres associés. Bien que les trois DROM-COM soient exclus de l'application des normes supranationales de par leur statut institutionnel et leur appartenance au régime communauté européen, l'OECO constitue un cadre privilégié de coopération régionale, où leur participation aux programmes est réclamée (à l'inverse de Mayotte pour la COI).

Des modalités différenciées d'adhésion sont à relever entre régions. Dans les Caraïbes, la Martinique a été le premier des DROM à adhérer à l'OECO en son nom propre, avec une délégation de pouvoirs au Président du Conseil Régional en 2016 pour signer le texte de l'Accord au nom de la République française[49]. La Guadeloupe (2019) et Saint Martin (2025) ont suivi. Dans l'Océan Indien, la démarche d'insertion régionale de la Réunion a conduit la France à adhérer à la COI en 1986 comme membre plénier au nom de la Réunion[50]. Les discussions sur l'inclusion progressive de Mayotte à des programmes de coopération multi-îles gagneraient à se poursuivre dans le cadre de la prochaine présidence de la COI (notamment en poursuivant le dialogue bilatéral sur ce sujet avec les Comores)[51].

Corollairement à ce niveau d'intégration plus avancé, l'OECO se caractérise par un degré d'institutionnalisation plus sophistiqué composé d'organes (Autorité, Conseil des ministres, assemblée, conseil des affaires économiques, commission) et des institutions (cour suprême, banque centrale, autorité d'aviation civile) tandis que le cadre institutionnel de la COI est plus souple, articulé autour de quelques organes aux fonctions resserrées[52] (Sommet des chefs d'Etats et de gouvernement, Conseil des ministres, Comité des officiers Permanents de liaison, Secrétariat Général). Une réflexion a été initiée sur l'intérêt d'une évolution statutaire de la COI pour devenir une Communauté[53] avec une plus grande force politique et diplomatique.

Créée en 1994, l'AEC englobe un périmètre géographique plus large couvrant l'ensemble des pays d'Amérique centrale et du Sud bordant le littoral, du Mexique à la Guyane, en plus des membres de la Caricom. Son degré d'intégration est moindre, elle se limite davantage à un forum intergouvernemental favorisant le dialogue régional, notamment sur des enjeux de développement et de gestion des risques naturels[54]. La Martinique et la Guadeloupe y ont adhéré en tant que membre associé en 2014.

La COI : instance de dialogue politique et de coopération, au rôle inachevé en matière d'intégration économique et commerciale

La COI se distingue de ces organisations caribéennes par une plus forte disparité entre ses membres en termes de niveau de revenu et de superficie territoriale (inclusion de Madagascar « île-continent » de l'océan indien).

Le format actuel de la COI, comme instance intergouvernementale de dialogue politique et de coopération semble être en l'état la forme la plus adaptée. Si dès la signature du Traité de Victoria, la question économique et commerciale apparaît comme deuxième axe de coopération, la COI a un rôle toutefois imparfait en termes d'intégration économique. La dualité de l'espace insulaire et la disparité des cadres juridiques disparates, associant quatre Etats ACP et l'Etat français au nom de la Réunion, ainsi que d'appartenance aux accords commerciaux régionaux (notamment des quatre Etats ACP à la SADC et à la COMESA) rendent difficile la concrétisation de l'une des différentes formes d'intégration économique telles que formulées par B. Balassa (1961) (zone de libre-échange, union douanière, marché commun ou union monétaire). Il convient cependant de relever qu'à la fin de la décennie 1990, la COI, dans le cadre du « programme régional intégré de développement des échanges » précédemment décrit, avait développé ce concept de zone de libre-échange avec à la clef un certificat d'origine « COI », toujours usité par certains opérateurs dans leur commerce bilatéral. Ce concept avait ainsi été mis en lumière lors de **la déclaration finale du sommet de la COI du 3 décembre 1999[55] et la présidence française de la COI d'alors[56]**. Ce concept de zone de libre-échange a été relancé comme proposition phare par plusieurs acteurs (par exemple lors du CEO Summit de 2025 ou par le Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan Indien).

Pour séduisant qu'il soit, son opérationnalisation se heurte toutefois à plusieurs limites dans la pratique. Au surplus, il nécessiterait de réunir des conditions de succès (voir de plus amples détails dans les recommandations IV. Recommandations) qui, force est de constater, depuis près de 30 ans n'ont pu être réunies. Dans un esprit de réalisme, la présente étude ne recommande donc pas d'avancer sur la voie d'une zone économie préférentielle, ni l'ajout d'un mécanisme d'intégration économique et commercial régional. Elle préconise de poursuivre l'effort d'approfondissement des relations commerciales dans le cadre de l'APE, avec une meilleure promotion des spécificités des îles de l'Océan Indien occidental et d'explorer davantage le potentiel de coopérations renforcées.

---

[47] CSME, Traité Révisé de Chaguaramas Instituant la Communauté des Caraïbes, y Compris le Marché Unique de la Caricom

[48] Sénat (2025), Rapport au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer (1) sur la coopération et l'intégration régionales des outre-mer volet 2 : bassin océan Atlantique, r25-1131.pdf

[49] Intégration régionale et participation de l'outre-mer français : une analyse comparative de l'Organisation des Etats de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI) (2019)[50]Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019)

[50] Selon le Protocole d'adhésion de la France au traité de Victoria du 10 janvier 1986.

[51] Pas de compromis, mais «une évolution» sur la question de l'intégration de Mayotte à la commission de l'océan Indien

[52] Source précitée.

[53] CCOI – Vème Sommet 2025 - COI-VemeSOMMET-OUVRAGE2025.pdf (de la Commission à la Communauté - page 62)

[54] La coopération et l'intégration régionales des outre-mer - volet 2 : bassin océan Atlantique - Sénat

[55] Prononcé le 3 décembre 1999 - Déclaration finale du sommet des chefs d'Etat ou de gouvernement de la C | vie-publique.fr. Ce dernier concluait "A l'instar d'ensembles préférentiels constitués par les pays environnants, le Sommet confirme la nécessité pour les Etats membres de la COI de finaliser une zone de libre-échange à laquelle pourrait s'associer la Réunion. Il a décidé de créer un groupe de travail pour étudier toutes les implications et les mesures qui s'avéreraient nécessaires du fait de cette association.".

[56] Déclaration de M. Jacques Chirac, Président de la République, sur le rôle de la Commission de l'Océan indien, son devenir institutionnel dans la perspective d'un développement de la coopération régionale et l'aide internationale et européenne aux pays de l'Océan indien, Saint Denis de la Réunion, le 3 décembre 1999 : "Voilà pourquoi notre Commission veut engager son Programme Régional Intégré de Développement des Echanges, afin d'instaurer une zone de libre-échange. L'Océan Indien est depuis des siècles le lieu d'intenses échanges. Ses pays ont raison de s'engager dans l'aventure de l'intégration régionale. Ensemble, ils seront plus forts pour défendre leurs intérêts, pour s'adapter, réussir leur mise à niveau et prendre part au grand mouvement d'échanges qui marque notre temps. Même si, pour le moment, le commerce à l'intérieur de la Commission de l'Océan Indien demeure insuffisant, en raison notamment de la trop grande similitude des productions économiques. Sans doute conviendrait-il d'impliquer davantage les acteurs directs, et d'abord les entreprises, dans cette stratégie de développement d'un grand marché régional. C'est un point que nous pourrions approfondir" (Source : elysee-module-9382-fr.pdf).

En l'absence d'espace d'intégration commerciale au sein de l'OIO, un accord économique européen couvrant cinq pays d'« Afrique orientale et australe » (AfOA) a été mis en œuvre et sert de cadre commercial aux échanges entre les îles africaines et les îles françaises

Depuis 2012[57], des accords commerciaux avec l'Union européenne (UE) favorisent les échanges entre les îles souveraines de l'océan Indien et les territoires français (La Réunion et Mayotte)[58]. En effet, un APE de l'espace AfOA avec l'UE ou APE UE-AfOA, favorise les échanges et les investissements intrarégionaux dans la zone. Cet accord se limite aux Comores, à Madagascar, à Maurice, aux Seychelles et au Zimbabwe[59]. Bien que directement concernées par l'accord, les îles françaises (c.-à-d. les collectivités territoriales) sont restées à l'écart de ces négociations[60], principalement conduite par l'État et les instances européennes (voir développements dans la section 3.3).

L'APE UE–AfOA prévoit notamment l'élimination totale des droits de douane et des contingents sur les importations en provenance des pays de l'AfOA. En contrepartie, les États de l'AfOA procèdent à une libéralisation partielle et progressive de leurs marchés, selon des calendriers spécifiques négociés individuellement[61]. Ainsi, Madagascar a ouvert 81 % de ses importations aux produits européens, Maurice 96 %, les Seychelles 98 % et le Zimbabwe 80 %[62]. **La réciprocité de cette libéralisation n'est toutefois ni complète ni immédiate** du côté africain, les États de l'AfOA ayant notamment choisi de préserver une partie de leur marché intérieur en excluant certains produits dits «sensibles» de la libéralisation tarifaire. Ces exclusions concernent des secteurs jugés stratégiques. Par exemple, Madagascar maintient des protections sur la viande, le lait, le sucre, les céréales, les huiles, les boissons ou encore les produits chimiques et textiles[63].

L'APE UE–AfOA a eu un impact globalement positif, mais inégal, sur les échanges commerciaux entre les territoires de l'OIO. D'après plusieurs analyses contrefactuelles[64], les exportations totales de l'Union européenne vers Madagascar et Maurice seraient actuellement supérieures de 30 % et de 32 %, respectivement, grâce à l'APE. Les exportations européennes de produits manufacturés, notamment les machines, les équipements et les produits métalliques, en auraient été les principales bénéficiaires. En sens inverse, les importations totales de l'Union européenne en provenance de Madagascar et de Maurice seraient plus élevées de 2 % et de 93 % sous l'effet de l'accord. Cette progression concernerait surtout les produits agricoles et les biens faiblement transformés. Au total, le PIB de Madagascar et celui de Maurice seraient respectivement supérieurs de 0,05 % et de 0,48 % du fait de l'APE. En revanche, ces mêmes études concluent que l'impact de l'APE UE–AfOA demeure négligeable pour les économies de Mayotte et de La Réunion.

Limité jusqu'ici aux échanges de marchandises, l'APE a donné lieu à des négociations, qui ont été conclues en juin 2026, en vue de son extension à treize chapitres commerciaux. La signature de cet accord modernisé et la mise en vigueur par les deux parties, conformément à leurs procédures respectives, sont les prochaines étapes pour soutenir sa mise en œuvre. Les parties prenantes avaient effectivement engagé, depuis 2019, des négociations visant à élargir cet accord afin d'en faire un partenariat économique complet avec de nouveaux chapitres relatifs notamment au commerce des services, à l'investissement, au développement durable, à la concurrence, et visant entre autres à moderniser les règles d'origines applicables à l'accord.

Ces négociations ont impliqué l'UE et les quatre États appliquant l'accord[65]. Elles ont donné lieu à quinze sessions de négociation et ont été parachevées en juin 2026[66]. En tant qu'ALE moderne et inédit en Afrique subsaharienne, il couvre non seulement le commerce des biens, mais aussi les services, l'investissement, le commerce numérique, les indications géographiques et la coopération sectorielle, tout en soutenant la transformation locale, la transformation industrielle et la création de valeur ajoutée dans les États AfOA.

Il contient aussi des dispositions relatives au commerce et au développement durable un mécanisme de règlement des différends, et prévoit une implication accrue de la société civile dans sa mise en œuvre.

[57] Date de l'entrée en vigueur de l'accord, signature en 2009
[58] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019), Intégration régionale et participation d'outre-mer français, une analyse comparative de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)
[59] EUR-Lex - 22012A0424(01) - EN - EUR-Lex
[60] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer volet 1 bassin océan Indien, Rapport d'information n° 763 (2023-2024)
[61] Ibid.
[62] Commission européenne, APE - Afrique orientale et australe
[63] Ibid.

Éclairage comparatif avec les Caraïbes et le Pacifique

Signé en octobre 2008, l'accord de partenariat économique Cariforum-UE se distingue de l'APE intérimaire AfOAUE signé en 2012 couvrant un champ plus large. Il ne se limite, en effet, pas seulement au commerce des marchandises et comprend des engagements sur le commerce des services, les investissements, les questions liées au commerce telles que la politique de concurrence, les marchés publics, les droits de propriété intellectuelle ainsi que les aspects liés au développement durable[67]. Il se distingue aussi en ayant été le premier accord commercial dans lequel l'UE a inclus un protocole distinct sur la coopération culturelle, qui vise à améliorer les conditions régissant l'échange d'activités, de biens et de services culturels.

L'APE prévoit des asymétries en faveur des pays ACP, telles que l'exclusion des produits sensibles de la libéralisation (17 % des produits dotés d'une protection permanente contre la concurrence), de longues périodes de libéralisation, des règles d'origine flexibles et des garanties et mesures spéciales pour l'agriculture, la sécurité alimentaire et la protection des industries naissantes. Alors que les marchés de l'UE sont immédiatement et pleinement ouverts, les États du Cariforum ont 15 à 25 ans pour s'ouvrir aux importations de l'UE. Au niveau du commerce des services, le CARIFORUM ouvre 65 à 75 % de ses marchés, tandis que l'UE ouvre 90 % de son marché des services. Des discussions sont en cours pour moderniser le protocole sur les règles d'origine et les indications géographiques.

Un APE a aussi été conclu entre l'UE et le Pacifique (Fidji, Papouasie – Nouvelle-Guinée, Samoa, Iles Salomon). Il ouvre les échanges de marchandises avec l'UE, tout en prévoyant une ouverture asymétrique et progressive des marchés des îles du Pacifique aux produits de l'UE[68].

A noter que les effets des accords de partenariats économiques différeraient d'une région à l'autre : l'APE UEPacifique favorisaient une progression des exportations intra-zone des PEID, tandis que le commerce intra-zone dans le cadre du Cariforum-UE semblait être plus impacté[69] .

La mise en vigueur attendue de l'APE AfOA-UE offre la possibilité de mettre en oeuvre un accord plus complet.

[64] Voir notamment : LSE Consulting (2021), Sustainability Impact Assessment in Support of Negotiations with Partner Countries in Eastern and Southern Africa in view of Deepening the Existing Interim Economic Partnership Agreement et Stender et al. (2020), The trade effects of the economic partnership agreements between the European Union and the African, Caribbean and Pacific group of states: Early empirical insights from panel data (German Institute of Development and Sustainability)
[65] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019), Intégration régionale et participation d'outre-mer français, une analyse comparative de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)
[66] Conclusion des négociations en vue d'approfondir l'Accord de partenariat économique UE-Afrique orientale et australe | EEAS
[67] L'accord de partenariat économique UE-CARIFORUM | Access2Markets
[68] L'accord de partenariat économique intérimaire UE-États du Pacifique | Access2Markets
[69] Didier Laurent. Les accords commerciaux préférentiels : quels enseignements pour les petites économies insulaires de l'océan Indien ?. Carnets de Recherches de l'océan Indien, 2022, 8, pp.71- 89. ff10.26171/carnets-oi_0804ff. ffhal-03710061

Parallèlement, à l'échelle européenne, deux programmes INTERREG visent à renforcer l'intégration des RUP - La Réunion et Mayotte - dans leur environnement régional par des programmes de coopération opérationnels. Le plus large, le **programme INTERREG VI Océan Indien**, dont l'autorité de gestion est la Région Réunion, concerne La Réunion, Mayotte, Madagascar, les TAAF, Maurice, les Maldives, l'Australie, les Comores, le Mozambique, l'Inde, le Kenya, les Seychelles et la Tanzanie (et l'Afrique du Sud depuis décembre 2025). Il mobilise une enveloppe de 62,2 millions d'euros pour la période 2021-2027, répartis en quatre priorités thématiques, dont la plus importante est la recherche collaborative et la coopération économique, à laquelle 29,9 millions d'euros sont alloués[70].De nombreux projets de coopération économique ont été validés dans ce cadre, à l'image d'un programme de « coopération régionale entre ports de la zone Sud-Ouest de l'océan Indien, d'Afrique de l'Est et australe » (2 247 000 euros), destiné à harmoniser les bonnes pratiques de gestion entre les principaux ports de la région et à renforcer les compétences dans les métiers portuaires, ou encore un programme de « renforcement de l'offre touristique inter îles durable dans l'océan Indien » (267 000 euros) *via* un appui à l'association des Îles Vanille[71]. Le programme INTERREG VI fait suite au programme INTERREG V Océan Indien pour la période 2014-2020, qui avait mobilisé un montant similaire (63,2 millions d'euros).

Plus restreint, le **programme INTERREG VI Canal du Mozambique**, géré par le Département-Région de Mayotte, se concentre sur Mayotte, La Réunion, les Comores, Madagascar, le Mozambique, la Tanzanie et les Seychelles. Il mobilise 10,2 millions d'euros pour la période 2021-2027 autour de quatre thématiques également (développement économique des entreprises, développement durable, développement social et inclusif, et gouvernance)[72]. Il a permis de financer plusieurs programmes de coopération économique régionale, tels que le projet « SAETECH (Structuration et animation de l'écosystème Tech, Mayotte dans sa région) », qui vise à soutenir le développement régional par l'innovation et les technologies de l'information et de la communication, à travers des actions de formation, le développement d'infrastructures et l'appui aux PME (477 000 euros). Cette édition s'inscrit également dans la suite du programme INTERREG V Mayotte-Comores-Madagascar, géré par la préfecture de Mayotte, et qui avait mobilisé 12 millions d'euros sur la période 2014-2020.

2.2.2 À l'échelle nationale, la France soutient la coopération économique régionale à travers des dispositifs de coordination et de financements aux ressources variables, portés par les autorités de l'État et par ses opérateurs

> ***L'État a mis en place des instances de coordination, une architecture diplomatique ainsi que des dispositifs de financement dédiés à la coopération régionale des Outre-mer, malgré des ressources limitées***

Depuis les années 2000, la France a multiplié les instances et plateformes de coordination en vue de favoriser l'insertion des outre-mer dans leur environnement régional. À ce titre, on peut citer la Loi d'orientation pour l'outremer, dite « LOOM »[73] , adoptée en 2000, qui a institué les **Conférences de coopération régionale**[74] . Cette conférence, qui réunit annuellement les représentants de l'État et des collectivités territoriales, vise à faciliter la coordination des politiques et des programmes de coopération menés par l'État et les collectivités. La dernière édition, présidée par la ministre des Outre-mer, s'est tenue à La Réunion fin novembre 2025. Plus récemment, en 2019, une **Plateforme de coopération de la France de l'océan Indien** (PCFOI)[75] a été créée à l'initiative de la Présidence de la Région Réunion et du ministère en charge de l'Outre-mer, en

[70] Interreg Indian Ocean
[71] Région Réunion (2025), Troisième bulletin d'informations du programme Interreg VI
[72] Interreg Canal du Mozambique 2021-2027
[73] Loi n° 2000-1207 du 13 décembre 2000 d'orientation pour l'outre-mer
[74] Initialement instituée par la seule zone Antilles-Guyane, une conférence de coopération régionale a été également créée en 2001 pour la zone océan Indien, par la loi n° 2001-616 du 11 juillet 2001 relative à Mayotte
[75] Création de la plateforme de coopération de la France de l'océan Indien - 2019

vue d'animer et de mutualiser l'information entre les acteurs publics français de la zone (AFD, Conseils Départementaux, Ambassadeurs, Préfets de Mayotte et de La Réunion). Cette plateforme demeure néanmoins un dispositif informel et à portée limitée, sa création s'appuyant avant tout sur une déclaration d'intention plutôt que sur un acte réglementaire[76]. Enfin, d'autres instances moins spécialisées de l'État participent également à la structuration de la coopération régionale des Outre-mer. C'est notamment le cas du **Comité interministériel de l'Outre-mer** qui, réuni le 18 juillet 2023, a formulé plusieurs recommandations visant à renforcer l'intégration économique des DROM dans leur environnement régional. Sa **mesure 9** propose à ce titre de « définir une stratégie […] pour développer les échanges commerciaux des territoires […] de l'océan Indien », l'enjeu étant « d'identifier les freins aux échanges et de mettre en place une stratégie opérationnelle pour fluidifier et diversifier les échanges commerciaux des territoires ultramarins.[77] »

Pour animer et coordonner les politiques de coopération régionale dans les outre-mer, l'État s'est également doté d'une architecture diplomatique et de ressources financières dédiées, bien que limitées. Dès 2002, plusieurs **ambassadeurs délégués à la coopération régionale**, dont un pour la zone de l'océan Indien, ont été nommés. Leur mission consiste à faciliter la coordination entre l'action diplomatique de l'État et les initiatives d'internationalisation portées par les collectivités territoriales. À ce titre, ils organisent notamment les conférences de coopération régionale.

Ils sont appuyés par les **conseillers diplomatiques auprès des préfets de région** (CDPR), créés en 2016. Placés sous l'autorité des préfets, ces derniers assurent une liaison directe entre les collectivités territoriales, les services déconcentrés de l'État et le ministère de l'Europe et des Affaires étrangères[78]. Deux CDPR sont actuellement basés à La Réunion et à Mayotte. Enfin, sur le plan financier, la loi LOOM a institué cinq **fonds de coopération régionale** (FCR) pour la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane, Mayotte et La Réunion. Bien que ces fonds constituent les principaux instruments budgétaires d'appui à la coopération régionale, les crédits disponibles demeurent limités : la loi de finances pour 2024 ne prévoit que 0,97 million d'euros pour l'ensemble des FCR[79]. Plus largement, la **Délégation pour l'action extérieure des collectivités territoriales** (DAECT) du MEAE (aujourd'hui intégrée à la Délégation pour les collectivités territoriales et la société civile, ou DCTCIV), disposait d'un budget de 13 millions d'euros en 2023 pour soutenir l'ensemble des activités de coopération décentralisée des collectivités territoriales (DROM et autres collectivités françaises)[80].

L'État a mis en place des instances de coordination, une architecture diplomatique ainsi que des dispositifs de financement dédiés à la coopération régionale des Outre-mer, malgré des ressources limitées

Par l'intermédiaire de l'Agence française de développement (AFD), la France déploie d'importants moyens financiers dans la zone de l'océan Indien pour stimuler les échanges économiques et l'intégration régionale. En 2023, l'activité opérationnelle de l'AFD atteignait 790 millions d'euros d'engagements et 454 millions d'euros de versement[81]. L'AFD s'est ainsi affirmée, aux côtés de l'Union européenne, comme un acteur central du financement de la coopération régionale ultramarine, notamment depuis l'adoption en 2019 de la stratégie « Trois océans », qui structure l'action de la France dans les bassins Atlantique, Indien et Pacifique[82]. Dans sa stratégie 2025-2030[83], le groupe AFD a par ailleurs renouvelé son engagement de « *mobiliser les entreprises françaises pour la réalisation des ODD dans les pays en développement* », en lien avec la volonté de l'exécutif de mieux aligner les approches diplomatiques, économiques et partenariales de la France[84].

Concrètement, au-delà de son activité bancaire, l'AFD mobilise plusieurs fenêtres de subvention pour soutenir les échanges économiques dans l'océan Indien, issues notamment du Programme 209[85].

[76] Sénat (2024), La coopération et l'intégration régionales des outre-mer volet 1 bassin océan Indien, Rapport d'information n° 763 (2023-2024)
[77] Gouvernement français (2023), Conclusions du comité interministériel des Outre-mer du 18 juillet 2023
[78] MEAE, Les Conseillers Diplomatiques auprès des Préfets de Région
[79] Sénat (2024)
[80] Ibid.
[81] AFD (2024), Bilan d'activité - Océan indien
[82] AFD (2019), Stratégie Trois Océans
[83] AFD (2025), Stratégie 2025-2030 Groupe AFD
[84] Relevé de décisions du Conseil présidentiel pour les partenariats internationaux du 6 avril 2025.
[85] Le programme 209 du budget de l'État, « Solidarité à l'égard des pays en développement », finance des actions de coopération bilatérale (via le MEAE ou ses opérateurs), de coopération multilatérale (contributions volontaires aux agences onusiennes, OIF) et de coopération européenne. Il dispose de 2,131 milliards d'euros d'autorisation d'engagement au PLF 2025 (source : Projet annuel de performances annexé au PLF 2025 – Programme 209).

Le Programme de renforcement des capacités commerciales (**PRCC**), à titre d'exemple, constitue l'un des principaux instruments d'aide pour le commerce de l'AFD. Le PRCC fournit principalement de l'assistance technique aux institutions publiques (y compris aux organisations régionales) ainsi qu'aux acteurs des filières économiques des pays bénéficiant de l'aide publique au développement (APD) française. Plus de 3 millions d'euros ont ainsi été apportés à Cap Business Océan Indien dans le cadre du PRCC depuis 2021[86]. L'AFD peut également mobiliser des subventions directement à destination des acteurs des DROM. Ces financements incluent la Facilité de financement des collectivités territoriales (**FICOL**), qui soutient des projets de développement conçus et réalisés par les collectivités territoriales françaises dans le cadre de la coopération décentralisée, ainsi que le **COREOM**[87] et le **I-OSC**, destinés aux projets de coopération portés par des organisations de la société civile.

Enfin, l'AFD développe des activités partenariales en soutien aux échanges économiques dans l'océan Indien. À titre d'exemple, une convention de partenariat tripartite a été signée en 2023 entre Business France, l'AFD et l'Economic Development Board (EDB) de Maurice[88] . Doté d'un budget d'environ 340 000 euros, financé à parts égales par l'AFD et Business France, ce programme prévoit un accompagnement technique et stratégique sur une période de deux ans, avec pour objectif notamment la création de passerelles d'investissement et d'échanges commerciaux entre La Réunion et Maurice.

2.2.3 À l'échelle locale, les initiatives publiques, parapubliques et privées se multiplient pour développer les échanges économiques entre les îles

> ***Les DROM, dont les compétences en matière d'action internationale ont été progressivement élargies, occupent un rôle grandissant dans la structuration et la coordination de la coopération économique régionale dans l'OIO***

Plusieurs textes législatifs, adoptés depuis les années 2000, sont venus élargir les compétences des DROM afin de renforcer la « coopération décentralisée » de la France. La loi LOOM de 2000 marque une étape importante en conférant aux collectivités ultramarines la capacité de solliciter l'autorisation de l'État pour négocier et mettre en œuvre des accords internationaux, afin de favoriser leur intégration dans leur environnement géographique. Elle permet en outre aux DROM de devenir membres associés ou observateurs au sein d'organisations internationales régionales. **La loi dite « Letchimy » de 2016**[89] étend davantage les attributions des DROM en leur reconnaissant, par exemple, la compétence de signer directement des conventions avec des États pour les besoins d'une « coopération territoriale ou régionale » (possibilité réservée jusque-là aux seuls outils européens). Elle clarifie également le statut des agents territoriaux affectés aux missions diplomatiques de la France. À l'issue de cette loi, le DépartementRégion de Mayotte a ainsi pu se doter d'un bureau dédié aux missions de coopération régionale, aujourd'hui composé de cinq agents selon les acteurs locaux interrogés. Enfin, **la loi dite « NOTRe » de 2015**[90], si elle supprime la clause générale de compétence des départements et des régions, consacre le rôle de cheffe de file de ces dernières en matière de développement économique, et notamment d'internationalisation des entreprises.

Pour structurer cette mission de coopération décentralisée, notamment en matière économique, les DROM ont formalisé des schémas d'internationalisation et développé plusieurs instances de coordination.

[86] AFD (2023), Programme de Renforcement des Capacités Commerciales
[87] La Guilde (2023), « Lancement du Programme CORÉOM : un dispositif dédié aux associations ultramarines »
[88] Strengthening Economic Development: Tripartite Partnership between AFD, Business France, and EDB - EDB Mauritius
[89] Loi n° 2016-1657 du 5 décembre 2016 relative à l'action extérieure des collectivités territoriales et à la coopération des outre-mer dans leur environnement régional
[90] LOI n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République

Depuis la loi NOTRe, le conseil régional de La Réunion et le Département-Région de Mayotte sont responsables de concevoir un **Schéma Régional de Développement Économique, d'Internationalisation et d'Innovation** (SRDEII). Ce document définit pour cinq ans les « *orientations en matière d'aides aux entreprises, de soutien à l'internationalisation et d'aides à l'investissement immobilier et à l'innovation des entreprises* ». Il peut à ce titre contenir « *un volet transfrontalier élaboré en concertation avec les collectivités territoriales des États limitrophes* »[91].

Parallèlement, les DROM participent à des instances de coordination de l'action de coopération économique au niveau local. Un **Comité pour l'insertion régionale de Mayotte** (CIRM), issu d'un accord signé en mars 2024 entre le Département-Région de Mayotte, le MEAE et le ministère chargé des Outre-mer, a ainsi été instauré sur l'archipel[92]. Il est chargé, entre autres, de proposer des orientations pluriannuelles en matière de coopération, de les décliner en feuilles de route annuelles, ou encore d'accompagner les agents territoriaux nouvellement chargés d'une mission de coopération régionale. La Réunion, quant à elle, a lancé en septembre 2022 le **Conseil Stratégique de l'Internationalisation des Entreprises** (CoSIE)[93], un outil de concertation qui rassemble régulièrement les principaux acteurs publics compétents de La Réunion (Région, préfecture, Team France Export, *etc.*).

D'un point de vue opérationnel, les agences de développement des DROM jouent un rôle central dans la mise en œuvre des politiques de coopération économique des collectivités d'outre-mer. À ce titre, on peut citer l'Agence de Développement et d'Innovation de Mayotte (ADIM) et La Réunion Développement, mandatées respectivement par le Département-Région de Mayotte et la Région Réunion pour soutenir l'attractivité des territoires et l'internationalisation des entreprises locales, entre autres missions. Ces agences s'inscrivent dans un réseau d'agences nationales, qui compte l'Economic Development Board de Madagascar (EDBM) et l'Economic Development Board (EDB) de Maurice, également chargées de promouvoir l'attractivité de Madagascar et de Maurice auprès des investisseurs internationaux. Certaines de ces agences ont par ailleurs soutenu, à l'issue du CEO Summit de 2025, la mise en place d'une association des Agences de Promotion des Investissements de la Zone Océan Indien[94].

Les DROM, dont les compétences en matière d'action internationale ont été progressivement élargies, occupent un rôle grandissant dans la structuration et la coordination de la coopération économique régionale dans l'OIO

Fondée en 2018, la Team France Export (TFE) constitue le guichet unique d'accompagnement des entreprises françaises dans leur développement à l'international. **Elle fédère les principaux acteurs publics de l'export,** notamment les conseils régionaux, les services de l'État, Business France, Bpifrance et les Chambres de Commerce et d'Industrie (CCI)[95]. Dans la zone océan Indien, la TFE s'appuie sur un réseau de conseillers internationaux implantés localement, ainsi que sur des relais territoriaux tels que les CCI de La Réunion et de Mayotte, La Réunion Développement ou encore l'ADIM. Le dispositif associe également le Club Export Réunion, des sections des Conseillers au Commerce Extérieur (CCE), des représentants de la French Tech (La Réunion, Madagascar, Maurice et Mayotte), ainsi que des chambres de commerce françaises à l'international comme la CCI France Madagascar (CCIFM) et la CCI France Maurice ou bien encore des volontaires internationaux en entreprise (VIE).

À La Réunion, la TFE est une initiative de la Région[96], dont la convention a été renouvelée et étendue lors de la Conférence de coopération régionale de l'océan Indien de novembre 2025[97]. Ce dispositif « France Export 2.0 », sous le pilotage de La Réunion Développement, vise à « *renforcer la détection des entreprises locales*

[91] Article L4251-13 du Code général des collectivités territoriales
[92] Département-Région de Mayotte (2025), "Le Département de Mayotte et l'État s'unissent pour renforcer leur présence régionale"
[93] Région Réunion (2022), "Le Conseil Stratégique de l'Internationalisation des Entreprises"
[94] "Déclaration commune mise en place d'une association des Agences de Promotion des Investissements de la Zone Océan Indien" (24 avril 2025)
[95] Team France Export, "Qui sommes-nous ?"
[96] Issue d'un vote en commission permanente le 12 novembre 2019 (source : Région Réunion)
[97] Outremers 360 (2025), "Renouvellement de la convention Team France Export La Réunion"

non exportatrices et à soutenir plus efficacement le développement international de celles déjà engagées à l'export ». Les entreprises accompagnées pourront bénéficier de soutiens financiers du Ministère des Outre-mer, *via* son partenariat avec Business France, ainsi que de la Région Réunion, notamment à travers le dispositif « Prime Export ». Enfin, le renouvellement de la convention s'accompagne d'un renforcement des moyens humains, avec le passage de 2 à 3,5 équivalents temps plein, faisant de la TFE La Réunion la mieux dotée des territoires ultramarins.

Plus généralement, les acteurs de la TFE proposent une large offre de services pour accompagner l'internationalisation des entreprises locales, participant à renforcer la coopération économique régionale. Les CCI offrent, par exemple, des missions d'appui et de conseils aux entreprises pour leur développement international et l'exportation de leur production (services de prospection, analyses de marché, conseil administratif et fiscal, aide à l'embauche, formations, *etc.*), en plus d'un réseau local et international d'entrepreneurs et de conseillers. De même, le Club Export Réunion propose à ses adhérents l'accès à des experts sectoriels et géographiques et l'intégration à un réseau d'entrepreneurs présents dans la région. Les communautés French Tech soutiennent plus spécifiquement le développement et l'internationalisation des start-up innovantes locales, mettant à leur disposition des outils de recherche de fond ou encore l'accès à un réseau d'entrepreneurs, d'acteurs institutionnels et de financeurs. On peut également citer le rôle de Bpifrance dans le soutien aux entrepreneurs locaux *via* des solutions d'accompagnement et de financement (subventions, prêts, lignes de crédit, prise de participation, garanties, *etc.*), et notamment dans leur activité d'exportation (crédit export, assurance-crédit, assurance change, *etc.*). À La Réunion, en 2024, Bpifrance a directement mobilisé 264 millions d'euros pour soutenir le développement de 811 entreprises, dont 4,7 millions d'euros en soutien à des activités d'exportation[98] . Les CCEF sont des acteurs bénévoles du dispositif d'aide à l'internationalisation des entreprises qui mettent leur expérience à l'international au service de la présence économique française dans le monde, y compris dans les quatre îles. Ils jouent un rôle de conseil des pouvoirs publics et d'appui aux entreprises et participent à l'attractivité de la France. Les VIE participent également au processus d'internationalisation des acteurs économiques français, comme par exemple à Maurice où réside une VIE du Club Export Réunion.

> ***En complément des initiatives de coopération institutionnelle, les entreprises locales s'organisent en réseaux d'échanges et de réflexions afin de renforcer les liens économiques entre les territoires.***

L'intégration économique régionale dans l'Océan Indien ne repose pas uniquement sur les initiatives publiques ; elle est également portée par des acteurs privés, à l'image de Cap Business Océan Indien, une association interprofessionnelle basée à Maurice. Fondée en 2005, cette organisation rassemble les chambres de commerce et d'industrie, ainsi que des organisations professionnelles des Comores, de Madagascar, de Maurice, de Mayotte, de La Réunion et des Seychelles[99] . Sa mission principale est de stimuler les échanges commerciaux régionaux. Cap Business Océan Indien représente un réseau de plus de 20 000 entreprises et organise annuellement le Forum économique des îles de l'océan Indien (FEIOI), avec le soutien de l'AFD. Ce forum constitue une plateforme de coopération inter-entreprises, favorisant les rencontres, les échanges d'idées et l'exploration d'opportunités commerciales dans tous les secteurs d'activité. La 15e édition du FEIOI, prévue aux Comores en avril 2026, portera sur la thématique « Renforcer les synergies régionales », afin de mettre en avant l'importance d'une collaboration renforcée entre les économies insulaires du sud-ouest de l'océan Indien.

D'autres acteurs participent à la coopération économique, comme le Carrefour des Entrepreneurs de l'océan Indien (CEOI). Le CEOI est une initiative entrepreneuriale, ayant adopté une approche de proximité et de réseautage. Le CEOI est une association régionale regroupant près de 1 400 cadres et de chefs

[98] Bpifrance (2025), Bilan d'activité La Réunion 2024
[99] Cap Business Océan Indien

d'entreprises, salariés issus de Madagascar, Maurice, La Réunion, les Comores et les Seychelles. Son objectif est de favoriser les échanges économiques régionaux entre les acteurs du secteur privé par l'organisation régulière de dîners-débats, de rencontres de réseautage, de missions entrepreneuriales et de forums et séminaires régionaux. Notamment, l'association avait organisé à Nosy Bé (Madagascar) en 2015, en partenariat avec le Conseil général de Mayotte, un séminaire régional consacré aux obstacles au commerce intrarégional. **Ces travaux ont permis d'identifier quatre freins majeurs à l'intégration économique régionale**[100] : la diversité des régimes fiscaux et douaniers, la disparité des normes tarifaires, les restrictions de circulation des opérateurs économiques et les insuffisances des liaisons inter-îles (aériennes et maritimes). En 2020, un cinquième obstacle a été ajouté : l'impact des accords commerciaux internationaux (SADC, COMESA) qui exposent les marchés régionaux à une concurrence externe importante. Les participants ont formulé **plusieurs propositions d'action**, parmi lesquelles la création d'une chambre économique Maurice-Madagascar, la mise en place d'une zone économique préférentielle régionale, le développement de structures commerciales bilatérales ou régionales dans les secteurs stratégiques (notamment sucrier et textile), ainsi que la création d'un label «Made in Indianocéanie» destiné à valoriser les productions locales sur les marchés africains et européens. Après 25 ans de travaux associatifs, le CEOI a également livré le fruit de ses réflexions et propositions dans un plan de développement de la coopération régionale privée pour la période 2025-2030[101] qui a été présenté en janvier 2026[102].

Ces structures s'inscrivent plus largement dans un écosystème de dispositifs et d'organisations sectorielles contribuant au développement des échanges régionaux. Sur le plan économique et industriel, les organisations patronales telles que l'Association pour le Développement Industriel de la Réunion (ADIR), l'Association des Manufacturiers Mauriciens[103] (AMM), le Syndicat des Industries de Madagascar (SIM)[104], le Groupement des Entreprises de Madagascar (GEM), Business Mauritius et la Chambre de Commerce et d'industrie de Maurice (*Mauritius Chamber of Commerce and Industry,* MCCI) constituent des plateformes de dialogue et de mise en réseau entre les îles. Dans le secteur du bâtiment et des travaux publics, la Fédération Réunionnaise du Bâtiment des Travaux Publics (FRBTP) à La Réunion[105] , Socetem Ingénierie à La Réunion et Mayotte[106] , le Comité de concertation et de coordination de l'apprentissage du bâtiment et des travaux publics (CCCA-BBTP)[107] favorisent la coopération autour de projets d'infrastructures régionaux. Enfin, dans le domaine de la recherche, de l'agriculture et du développement durable, le Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (CIRAD)[108], l'institut de recherche pour le développement (IRD)[109], l'institut français de recherche pour l'exploitation de la mer (Ifremer)[110], le centre national de la recherche scientifique (CNRS)[111] ainsi que l'université de La Réunion[112], le CHU Réunion[113], ou encore le Centre universitaire de Mayotte[114] développent des partenariats scientifiques, des programmes de recherche appliquée et des programmes d'échanges régionaux, notamment dans le cadre du programme d'échange universitaire de l'océan Indien (REUNION)[115], ou le réseau universitaire de l'océan Indien de l'IORA (UNIOR[116]).

---

[100] CEOI (2015), Conclusion des Rencontres pour la Structuration et le Développement de l'appui au Commerce Régional et aux Partenariats Régionaux Privés Nosy Bé du 1er au 05 Février 2015 (document interne)
[101] Plan régional 2025-2030 – Carrefour des Entrepreneurs
[102] Faibles échanges régionaux : Le CEOI mise sur un plan pour inverser la tendance
[103] Eco Austral, 2025, Partenariat en économie circulaire entre Maurice et La Réunion
[104] Organisant, notamment, l'évènement CEO Summit qui rassemble les dirigeants de l'Océan Indien
[105] La Voix de l'océan Indien, 2025, La Réunion : Une coopération régionale pour reconstruire Mayotte
[106] Technopole, 2025, SOCETEM
[107] CCA BTP, 2025, Le CCCA-BTP dans l'océan Indien : une mission stratégique à La Réunion et à Mayotte
[108] Cirad, 2025, Réunion, Mayotte et océan Indien
[109] IRD, 2025, Partenariat à la Réunion et Mayotte
[110] IFREMER, 2025, Partenariat - Délégation Ifremer océan Indien
[111] CNRS, 2025 Prospective océan Indien
[112] IRD, 2025, Partenariat à la Réunion et Mayotte
[113] Centre Hospitalier Universitaire de La Réunion, 2025, Coopération internationale |
[114] Centre universitaire de Mayotte, 2025, Partenariats - Centre Universitaire de Mayotte
[115] Université de La Réunion, 2025, Partir avec le Programme Regional Exchange UNiversity Indian OceaN (REUNION)
[116] Université de La Réunion, 2024, Lancement de IORA INDIAN OCEAN UNIVERSITY NETWORK (UNIOR) à Maurice avec l'Université de La Réunion, fondatrice du réseau

Les acteurs privés de la région se rencontrent par ailleurs dans le cadre de plateformes de partenariat privé-privé et d'autres occasions ponctuelles, organisées en marge de rencontres institutionnelles. C'est notamment le cas de la **Plateforme Privé-Privé (PPP) Réunion–Maurice**, qui constitue un espace privilégié de dialogue entre les acteurs économiques des deux îles, visant à renforcer la coopération économique bilatérale. Cette plateforme, créée en 2015 à l'initiative de l'ADIR, du Club Export Réunion et de Business Mauritius[117], se réunit généralement en marge des commissions mixtes Réunion–Maurice[118]. En 2022, les trois chambres consulaires de La Réunion (Agriculture, Commerce et Industrie, et Métiers de l'Artisanat) ont rejoint cette plateforme informelle, renforçant ainsi sa représentativité et sa portée économique[119]. Les acteurs privés de la région peuvent également échanger en marge d'événements officiels plus exceptionnels, comme lors de la **visite du Président de la République française à Maurice**, en novembre 2025. En parallèle de cette visite, un Forum des affaires a été coorganisé par le MEDEF International et Business Mauritius, réunissant des délégations de chefs d'entreprise des territoires de la région et de l'Hexagone. À l'issue de ce forum, une **charte entre Business Mauritius, le MEDEF International et le MEDEF Réunion** a été signée, marquant l'ambition des parties de « *construire la puissance économique régionale de demain* »[120] . Les French Tech de l'Océan Indien (La Réunion, Mayotte, Maurice, Madagascar) ont également signé un accord de coopération[121] , renforçant leur partenariat et le rôle de la Réunion comme Capitale French Tech de l'Océan Indien (elle avait été désignée première Capitale French Tech en Outre-mer). Le Club Export Réunion réalise aussi des missions d'affaires comme en 2023 à Madagascar.

Enfin, certains groupes privés, notamment mauriciens, ont engagé des stratégies de régionalisation de leurs activités, participant directement à l'intégration économique des îles de l'OIO. Le groupe mauricien **IBL** a, par exemple, récemment acquis l'enseigne réunionnaise Run Market et pris une participation au capital d'Air Austral. De son côté, le groupe **Eclosia** est solidement implanté à Madagascar à travers ses filiales Panagora, spécialisée dans la distribution, et Maurilait, active dans la production de produits laitiers. Des TPE et PME s'inscrivent également dans cette dynamique d'expansion régionale. C'est le cas, par exemple, de **Corexsolar**, producteur indépendant d'énergie présent à Maurice, La Réunion, Madagascar et à Mayotte, qui a développé plusieurs projets de centrales photovoltaïques et de stockage d'énergie, notamment à Dzaoudzi et Dzoumogne (Mayotte), à Aldis (La Réunion), ou encore aux Plaines des Roches (Maurice)[122] . Dans le secteur agroalimentaire, on peut notamment citer l'entreprise **Nutrima**, producteur d'aliments pour l'aquaculture de crevettes, issu d'un partenariat en 2006 entre l'Union réunionnaise des coopératives agricoles (Urcoopa) et Unima, le premier producteur et exportateur de crevettes à Madagascar. L'usine Nutrima, située à La Réunion, exportait plus de 80% de sa production à Madagascar avant de cesser son activité en 2024[123] . Plus récemment, en 2021, l'entreprise **Malakass** a implanté une unité de production de farine de manioc de haute qualité dans la région d'Atsimo-Andrefana, au sud de Madagascar[124] . La société de neuf employés, qui destine ses produits aux marchés local et international, distribue depuis peu ses produits à La Réunion. Certains acteurs locaux du numérique et du service aux entreprises ont également entrepris des démarches de régionalisation ces dernières années. L'entreprise **Isodom**, spécialiste réunionnais de l'accompagnement de la transformation numérique des entreprises, a par exemple créé en 2012 une filiale à Maurice, qui accompagne aujourd'hui les démarches environnementales de ses clients[125] . Une cartographie des principaux acteurs impliqués dans les échanges commerciaux au sein de l'océan Indien occidental est présentée en Annexe 5.6

[117] La Maison de l'Export (2018), « La plateforme privée Réunion / Maurice se rencontre »
[118] Issu d'un accord bilatéral sur la coopération signé en 2011 entre Maurice et la France, la commission mixte Réunion – Maurice est un outil de dialogue et de coopération bilatérale. Il regroupe ponctuellement les autorités politiques à haut niveau des deux territoires (ministre pour Maurice ; région, département et préfecture pour La Réunion) pour échanger sur des problématiques partagées (développement des territoires, énergies renouvelables, jeunesse, etc.) (source : Préfecture de La Réunion, "Coopération France-Maurice : Commission mixte Maurice - France/ La Réunion")
[119] CCI France -Maurice (2022), "Réunion / Maurice : la plateforme de partenariat privé-privé s'élargit"
[120] Outremers 360 (2025), "Forum des affaires à Maurice : Signature d'une charte fondatrice « une première brique pour construire la puissance économique régionale de demain » se réjouit Katy Hoarau, présidente du MEDEF Réunion"
[121] Les 4 French Tech de l'Océan Indien scellent une alliance historique ! - French Tech La Réunion
[122] Corexsolar, « Nos projets en cours »
[123] Club Export (2022), Le manifeste du Club Export Réunion (paroles d'exportateurs)
[124] Miarakap, « Malakass »
[125] Club Export (2022), Le manifeste du Club Export Réunion (paroles d'exportateurs)

03

Identification des principaux freins aux échanges économiques dans l'OIO

Résumé du chapitre

1. **Les barrières tarifaires et réglementaires spécifiques au cadre européen et français constituent un défi à surmonter dans les échanges économiques entre les DROM de La Réunion et de Mayotte et leurs voisins étrangers de l'OIO.** L'octroi de mer, qui s'applique à toutes les marchandises introduites dans les DROM, présente des taux variables selon les produits (allant de 0 % à 135 % à Mayotte), en plus d'un octroi de mer régional fixé à 2,5 %, ce qui complexifie la lisibilité du dispositif pour les acteurs mauriciens et malgaches. À cela s'ajoutent des barrières non tarifaires telles que les normes sanitaires et phytosanitaires (SPS) exigeantes, pouvant par exemple nécessiter l'obtention d'un certificat phytosanitaire d'origine (CPO), ou un marquage CE. Les procédures administratives liées à ces exigences, souvent jugées contraignantes, peuvent dissuader les exportateurs mauriciens et malgaches d'exporter leurs produits vers les îles françaises. Par ailleurs, le manque de mécanismes dédiés à la mobilité des acteurs économiques et universitaires freine encore la fluidité des déplacements intra-régionaux.

2. **La connectivité régionale reste limitée par des infrastructures insuffisantes et l'absence d'une vision commune pour les secteurs maritime, aérien, terrestre et numérique.** Les liaisons maritimes sont inégalement développées (par exemple, aucune ligne régulière ne relie Madagascar à Mayotte), les liaisons aériennes sont coûteuses (un aller simple Maurice–La Réunion dépasse souvent 250 $ pour 35 minutes de vol), et les liaisons numériques sont fragiles (un seul câble sous-marin relie les quatre îles). Ces contraintes sont exacerbées par des infrastructures locales inadaptées, malgré des investissements en cours, et un besoin de davantage de coordination inter-île, comme en témoigne l'absence de compagnies maritimes ou aériennes régionales.

3. **L'ancrage historique de l'Europe dans les échanges avec les îles de l'OIO, combiné aux asymétries des marchés insulaires de l'OIO réduit les opportunités d'échanges inter-îles dans la région.** Les échanges inter-îles demeurent marqués par l'héritage historique des configurations coloniales propres à chaque île de l'OIO - Maurice et Madagascar ayant été intégrées dans les systèmes britannique et français, tandis que La Réunion et Mayotte restent liées à l'Hexagone -, freinant ainsi le développement des échanges intrarégionaux. Par ailleurs, les îles présentent des disparités socio-économiques asymétriques, compliquant la formulation de projets ou de stratégies économiques communes. En 2024, le PIB par habitant à La Réunion était de 24 700 €, soit près de 50 fois celui de Madagascar (523 €), dont la population est 35 fois supérieure à celle de La Réunion.

4. **La coopération régionale fait face à un enjeu de coordination des acteurs publics et privés accompagnant les relations économiques inter-îles.** La coexistence de multiples initiatives de pilotage et d'accompagnement des échanges économiques inter-îles – organisations régionales (COI, IORA, SADC), structures économiques (Chambres de Commerce et d'Industrie, Cap Business Océan Indien, CEO Summit, Chambres Consulaires, fédérations professionnelles) –, ne s'appuyant pas sur un mécanisme d'ensemble, crée un paysage plus difficilement lisible pour les entreprises. De plus, la gouvernance reste fragilisée par l'absence de cadre de coopération inter-île, avec une vision d'ensemble partagée et une feuille de route opérationnelle, comme en témoignent les différends liés à la souveraineté française sur Mayotte, île exclue des projets de la COI ou de l'IORA. L'accès au financement est également difficile pour les entreprises ultramarines, qui sont souvent contraintes de recourir à des crédits locaux malgré l'existence de dispositifs nationaux ou européens, ces derniers leur semblant plus complexes et moins accessibles.

5. **D'autres freins s'ajoutent à ces difficultés,** comme la méconnaissance des complémentarités entre marchés insulaires, le manque de données économiques, la faible connaissance des avantages des accords de libre-échange, ainsi que des barrières linguistiques et culturelles.

Dans l'ensemble, tous les facteurs testés dans l'enquête sont estimés comme des freins plutôt que des facilitateurs, avec l'exception du facteur « mécanismes d'intégration économique et régionale / les accords commerciaux régionaux » qui en moyenne n'est perçu ni comme un frein ni comme un facilitateur.

Les freins les plus marqués concernent l'accès à l'information et la visibilité des marchés (moyenne de 1,73), ainsi que la réglementation et les normes (2,02), et la fiscalité douanière (2,09), tous identifiés comme des freins moyens par les acteurs interrogés. D'autres facteurs, tels que l'environnement politique et géopolitique (2,38), l'accès au financement (2,36) et la connectivité régionale (2,93), sont également perçus comme contraignants, se situant entre « frein moyen » et « ni frein ni facilitateur », mais restant plus proches du statut de frein. La taille et le pouvoir d'achat des marchés insulaires (2,70) tendent vers une position neutre, tout en demeurant légèrement perçus comme des freins. Enfin, les mécanismes d'intégration économique et régionale / les accords commerciaux régionaux constituent le facteur le moins contraignant (3,13) pour les acteurs interrogés, considéré comme neutre, sans pour autant être perçu comme un facilitateur. Dans l'ensemble, la lecture du graphique montre que la majorité des facteurs sont jugés comme des freins, avec une intensité variable, soulignant la nécessité d'actions ciblées.

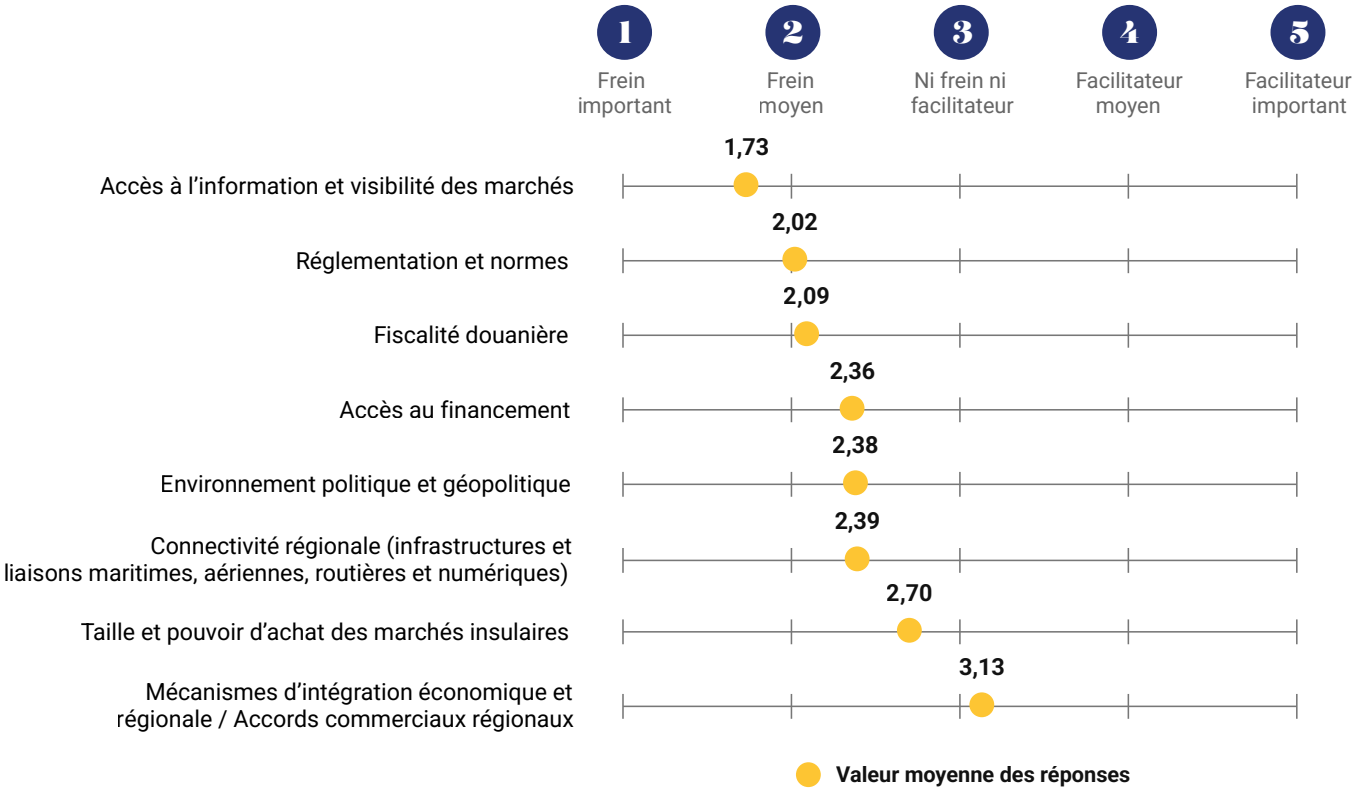


FIGURE 8

Évaluation des facteurs influençant les échanges commerciaux dans l'océan Indien occidental

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

3.1 En tant que départements français et régions ultrapériphériques (RUP) de l'Union européenne, La Réunion et Mayotte sont intégrées à un cadre juridique et normatif spécifique qui constitue un défi à surmonter dans les échanges avec les économies voisines de la région

Source de coûts supplémentaires et de formalités contraignantes, les barrières tarifaires et non tarifaires constituent un défi aux échanges des exportateurs étrangers avec Mayotte et La Réunion

En tant que territoires d'outre-mer, La Réunion et Mayotte font l'objet **de barrières tarifaires particulières, telles que le régime fiscal de l'octroi de mer ou la TVA qui constituent un défi aux importations de marchandises vers ces îles.** L'octroi de mer, qui s'applique notamment à toutes « *marchandises introduites dans les DROM en provenance de l'Hexagone ou d'autres pays* »[126], vise à protéger la production locale tout en générant des recettes fiscales pour les collectivités territoriales. Les entretiens réalisés mettent en lumière que cette taxe soulève certaines réticences de la part des entreprises étrangères à échanger avec La Réunion et Mayotte. Le rapport d'évaluation de l'octroi de mer de la Cour des comptes indique que les règles d'assujettissement, d'exonération et de déduction de l'octroi de mer présentent un certain niveau de complexité qui peut représenter un défi pour les petites entreprises[127]. A cela s'ajoute l'octroi de mer régional, fixé à 2,5 % à Mayotte[128] et à La Réunion[129]. Ressource essentielle pour les collectivités locales, il constitue aussi un instrument de politique économique, en contribuant au financement des services publics et à l'autonomie financière des territoires mahorais et réunionnais[130]. Cependant, la fixation de taux par produit pouvant notamment aller de 0 % à 135 % à Mayotte, peut rendre le dispositif plus complexe et moins lisible pour les acteurs économiques souhaitant échanger avec la région[131],[132]. Certaines mesures d'atténuation existent, telles que l'APE UE-AfOA, permettant à Maurice et Madagascar de bénéficier d'un accès en franchise de droits (0 %) pour tous les produits[133]. Par ailleurs, les taux de TVA locale réduits sont plus attractifs (8,5 % à La Réunion contre 20 % en Hexagone)[134], mais ces dispositifs restent moins compétitifs que les exonérations totales de droits de douane pratiquées par certains pays partenaires (notamment, Madagascar bénéficie d'une exonération totale de droits de douane pour 98 % de ses produits exportés vers la Chine[135]). Bien que génératrices de près d'un tiers des ressources des communes des outre-mer[136], ces réglementations tarifaires peuvent peser sur les exportateurs et importateurs concernés par les échanges avec La Réunion et Mayotte.

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« Puisque Maurice, Madagascar, Comores et Seychelles sont membres du COMESA, SADC et ZLECAF, ces accords de commerce facilitent le commerce. Le problème demeure les départements français qui imposent l'octroi de mer sur les importations dans une logique de protectionnisme. L'octroi de mer est un frein important pour le commerce avec Mayotte et l'île de la Réunion. »

[126] DGDDI (2025) Octroi de mer
[127] Cour des comptes (2024) L'octroi de mer, une taxe à la croisée des chemins
[128] Département-Région de Mayotte (2025) L'octroi de mer
[129] DGDDI Réunion (2022) Tarif D'Octroi De Mer Externe Direction Régionale Des Douanes Et Droits Indirects De La Réunion.
[130] Direction des Affaires juridiques (2024) Lettre de la DAJ – Octroi de mer : la Cour des comptes propose de refondre le dispositif fiscal
[131] Département-Région de Mayotte (2015) Harmonisation des taux d'octroi de mer applicables dans le Département de Mayotte
[132] DGDDI (2025) Vos échanges commerciaux avec Mayotte
[133] Voir section 2.2.1 A l'échelle mondiale / régionale, les initiatives d'intégration peinent à dépasser la dualité de l'espace insulaire, caractérisé par une logique régionale africaine d'une part et une appartenance européenne d'autre part
[134] Cour des comptes (2024) L'octroi de mer, une taxe à la croisée des chemins
[135] Ministère des affaires étrangères (2025) Signature et d'échange de lettres portant sur l'exemption de droits de douane entre Madagascar et la Chine
[136] ibid

D'après les personnes sondées dans l'enquête, la fiscalité douanière constitue le troisième obstacle majeur aux échanges. Elle est majoritairement perçue comme un frein (voir Figure 9) : deux tiers (66 %) des répondants (37 sur 56) l'identifient comme important ou moyen, contre 27 % l'estimant neutre (15), et seulement 7 % y voient un facilitateur (4). Parmi les entreprises répondantes, celles du secteur secondaire (industrie, bâtiment, énergie, *etc.*) ont très majoritairement identifié la fiscalité douanière comme un frein moyen ou important aux échanges (85 % d'entre elles), contre 65 % des entreprises du secteur tertiaire (services financiers et autres services aux entreprises ; information, communication et culture ; transports et logistique, *etc.*). Ce résultat reflète le fait que les services échappent aux droits de douane, contrairement aux échanges de biens.

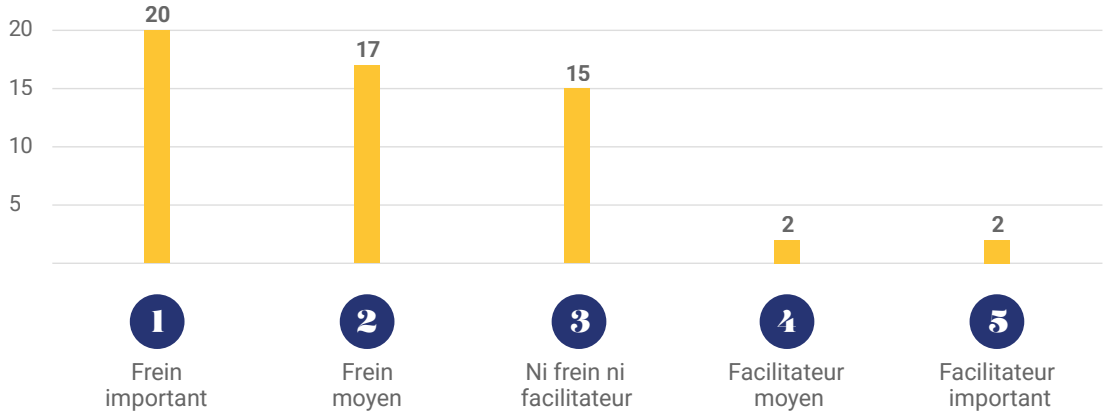


FIGURE 9

Évaluation du facteur « Fiscalité douanière » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY – Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Les normes sanitaires et phytosanitaires (SPS) appliquées à La Réunion et à Mayotte dans le cadre européen et français imposent un cadre de conformité qui peut s'avérer un défi pour les pays étrangers qui souhaitent exporter vers ces territoires. Ce dispositif, fondé sur la traçabilité, l'hygiène et la maîtrise des risques, vise à garantir la sécurité des consommateurs européens, la préservation des écosystèmes locaux, ainsi que l'intégrité du marché intérieur. En pratique toutefois, ces exigences peuvent se traduire par une forte charge documentaire et par des obligations techniques parfois difficiles à satisfaire pour les producteurs régionaux[137], dont les chaînes de production ne sont pas toujours adaptées aux règles européennes. La difficulté tient souvent moins au contenu même de la réglementation qu'au poids des démarches qu'elle implique, affectant en particulier les PME, les petits exportateurs et les échanges irréguliers. Notamment, les procédures liées à la mise aux normes phytosanitaires peuvent s'avérer être un défi pour les producteurs mauriciens et malgaches (exigence d'un certificat phytosanitaire, inspection officielle des lots avant exportation, mise en quarantaine, contrôles de conformité aux exigences phytosanitaires de l'Union européenne[138]). Par exemple, les ananas, dont Madagascar a produit 88,6 kilotonnes en 2022[139], ne peuvent être importés qu'à partir de matériel végétal produit dans des conditions sanitaires contrôlées, certifié indemne de virus[140] et reconnu indemne de la bactérie *Pantoea ananatis*. A leur arrivée, ils doivent ensuite être placés en quarantaine chez un producteur enregistré et agréé par le service de la protection des végétaux de La Réunion[141]. Toutes ces conditions doivent être certifiées et figurer dans un certificat phytosanitaire d'origine (CPO) accompagnant les marchandises[142]. Si l'autorité compétente du pays exportateur n'est pas en mesure de garantir le respect intégral de ces conditions, la délivrance du certificat est refusée et l'exportation devient impossible[143].

[137] CCI Mayotte (2021), Études portant sur l'amélioration de la desserte maritime de Mayotte. Document interne.
[138] Commission européenne (2019) Règlement D'exécution (UE) 2019/2072 de la Commission du 28 novembre 2019 établissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre du règlement (UE) 2016/2031 du Parlement européen et du Conseil, en ce qui concerne les mesures de protection contre les organismes nuisibles aux végétaux, abrogeant le règlement (CE) no 690/2008 de la Commission et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/2019 de la Commission
[139] Helgi Library (2024), Pineapple Production in Madagascar | Helgi Library
[140] Pineapple mealybug wilt-associated, un virus commun de l'ananas, dont la certification doit se faire par indexation
[141] Préfet de la Région réunion (2025), Arrêté n° SALIM.2025.8.D
[142] Ibid.
[143] CCI Mayotte (2021), Études portant sur l'amélioration de la desserte maritime de Mayotte. Document interne

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« La règlementation et normes européennes qui s'appliquent à l'ile de la Réunion et Mayotte sur des produits agroalimentaires avec des ingrédients d'origine animale sont un frein au commerce ».

Les entretiens révèlent en effet que les procédures liées au nombre élevé de conditions de mise en conformité peuvent limiter les exportateurs malgaches et mauriciens à exporter vers La Réunion et Mayotte. D'après les résultats de l'enquête, la réglementation et les normes sont perçues comme un frein par près de 73 % des répondants (41 sur 56), tandis que seuls 18 % les jugent neutres (10) et à peine 9 % les considèrent comme un facteur facilitateur (5) (voir Figure 10). À nouveau, parmi les entreprises répondantes, celles du secteur secondaire sont celles qui ont le plus majoritairement identifié la réglementation et les normes comme un frein moyen ou important aux échanges (85 % d'entre elles), contre 72 % des entreprises du secteur tertiaire. Ce résultat coïncide avec l'encadrement plus strict des échanges de biens (normes sanitaires, normes d'origine, *etc.*), en comparaison avec les échanges de services.

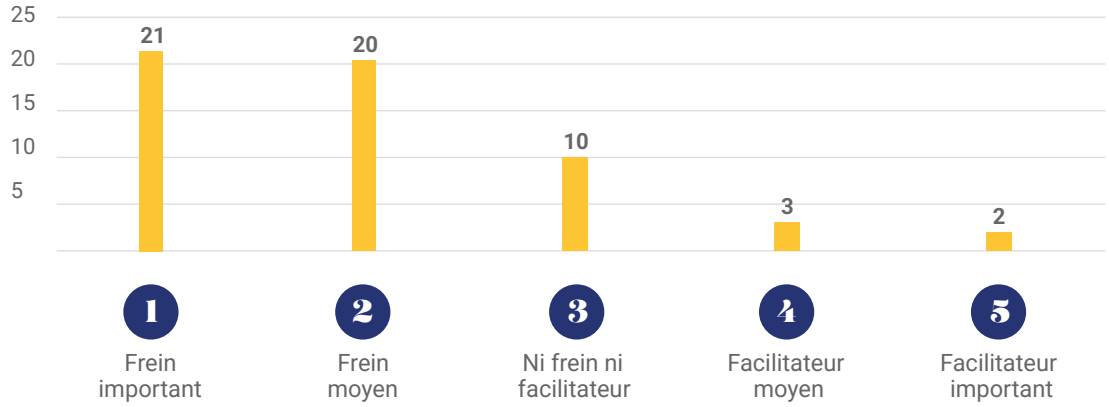


FIGURE 10

Évaluation du facteur « Réglementation et normes » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

En outre, pour leurs voisins Madagascar et Maurice, les obstacles techniques au commerce[144] (OTC) constituent un défi majeur aux échanges. Aux contraintes décrites plus haut s'ajoutent les obstacles techniques au commerce, jugés nombreux sur le marché de l'Union européenne[145]. Notamment, la procédure d'obtention du marquage « CE », l'ajout de la date de durabilité minimale, date limite de consommation et date de congélation, pays de provenance, indication de la quantité nette, énumération et indication quantitative des ingrédients et autres[146] sont des procédures souvent perçues comme lourdes et techniques par les personnes interrogées. Les entretiens révèlent que seules les grandes structures exportatrices, disposant de moyens logistiques et techniques importants, parviennent à s'y conformer, mais que celles-ci préfèrent orienter leurs flux vers des marchés où la demande est plus volumineuse, comme l'Europe continentale ou les États-Unis. Les petites entreprises régionales, quant à elles, restent largement exclues des échanges formels avec La Réunion et Mayotte, faute de pouvoir absorber la charge réglementaire imposée par les normes européennes. Ainsi, les certificats supplémentaires, les contrôles renforcés et les démarches administratives complexes tendent à rendre les exportations intrarégionales moins attractives pour les plus petites structures.

[144] Les OTC sont « des coûts supplémentaires consécutifs à l'adaptation de leurs produits aux nouvelles exigences réglementaires du pays destinataire » auxquels font face les entreprises exportatrices. (Commission européenne (2024) Qu'est-ce qu'un obstacle technique au commerce ?)
[145] European Commission (2020), Report from the Commission to the European Parliament and the Council on Trade and Investment Barriers
[146] Union européenne (2025) Règlement (UE) No 1169/2011 Du Parlement Européen Et Du Conseil

En outre, pour leurs voisins Madagascar et Maurice, les obstacles techniques au commerce[144] (OTC) constituent un défi majeur aux échanges. Aux contraintes décrites plus haut s'ajoutent les obstacles techniques au commerce, jugés nombreux sur le marché de l'Union européenne[145]. Notamment, la procédure d'obtention du marquage « CE », l'ajout de la date de durabilité minimale, date limite de consommation et date de congélation, pays de provenance, indication de la quantité nette, énumération et indication quantitative des ingrédients et autres[146] sont des procédures souvent perçues comme lourdes et techniques par les personnes interrogées. Les entretiens révèlent que seules les grandes structures exportatrices, disposant de moyens logistiques et techniques importants, parviennent à s'y conformer, mais que celles-ci préfèrent orienter leurs flux vers des marchés où la demande est plus volumineuse, comme l'Europe continentale ou les États-Unis. Les petites entreprises régionales, quant à elles, restent largement exclues des échanges formels avec La Réunion et Mayotte, faute de pouvoir absorber la charge réglementaire imposée par les normes européennes. Ainsi, les certificats supplémentaires, les contrôles renforcés et les démarches administratives complexes tendent à rendre les exportations intrarégionales moins attractives pour les plus petites structures.



Focus Madagascar

Pour des îles en développement dont les économies restent fragiles, comme Madagascar, dont 70 % de la population vit avec moins de 3 $ par jour[147], les barrières tarifaires comme non tarifaires constituent un obstacle structurel majeur à l'intégration commerciale. Les exigences en matière de traçabilité et les contrôles sanitaires ou phytosanitaires nécessitent des systèmes logistiques, documentaires et institutionnels que beaucoup d'acteurs locaux indiquent ne pas être en mesure de mobiliser. À Madagascar, la filière bovine illustre bien ces difficultés. L'absence d'un dispositif fiable d'identification et de traçabilité des animaux a conduit l'Union européenne à instaurer plusieurs embargos, de 2006 à 2011, sur les produits d'origine animale (à l'exception des produits de la pêche) pour non-respect des normes d'hygiène et de contrôle sanitaire[148],[149], afin de protéger les consommateurs européens des risques de santé publique[150]. Ces restrictions européennes ont ainsi fortement limité le potentiel d'exportation de marchandises pour Madagascar.

Des règles africaines plus flexibles et des accords européens présentés comme un soutien à leurs exportations, mais qui entravent en pratique les économies des îles françaises voisines

Madagascar dispose de réglementations jugées plus favorables pour le commerce extérieur que le cadre européen, mais celles-ci demeurent partielles. Malgré une stratégie anti-corruption et des politiques visant à accroître la compétitivité des exportations[151], les progrès paraissent encore limités. Malgré des efforts de dématérialisation, la dépendance encore importante à la documentation papier continue d'augmenter les coûts de transaction[152] et rallongent les délais d'exportation, ce qui complique le commerce des produits périssables[153]. Par ailleurs, le cadre législatif applicable aux douanes est resté inchangé depuis 2015[154], et la mise en place de l'Agence de promotion des exportations, bien que programmée depuis plusieurs années, n'a pas encore été concrétisée[155].

[147] World Bank Group (2025) Madagascar
[148] Razafinarivo Tsirinirina Donnah., et al. (2022) Electronic Identification of Cattle: Traceability for Food Safety in Madagascar. Acta Scientific Veterinary Sciences 4.5 : 102-107
[149] Commission européenne (2011) Décision D'exécution De La Commission Du 1er Juillet 2011 Abrogeant La Décision 2006/241/CE Concernant Certaines Mesures De Protection Relatives À Certains Produits D'origine Animale, À L'exclusion Des Produits De La Pêche, Originaires De Madagascar
[150] Commission des Communautés européennes (2006), Décision de la Commission du 24 mars 2006 concernant certaines mesures de protection relatives à certains produits d'origine animale, à l'exclusion des produits de la pêche, originaires de Madagascar (2006/241/CE)
[151] OMC (2025) Résumé du quatrième examen des politiques commerciales : Madagascar
[152] Ibid.
[153] Ibid.
[154] Ibid.
[155] Ibid.

Les réformes tarifaires engagées à Maurice depuis 2006, comme la réduction du nombre de bandes tarifaires de huit à quatre et la baisse du taux moyen des droits de douanes de 29 % à 13 %, ont contribué à instaurer un climat des affaires favorable à Maurice[156]. Le gouvernement a également renforcé la stabilité macroéconomique en s'attaquant aux importants déficits publics et à la montée de la dette publique[157]. Le gouvernement mauricien a par ailleurs mis en place des initiatives telles que le portail Mauritius Trade Easy, qui offre des informations détaillées sur les procédures d'importation et d'exportation ainsi que sur les impositions applicables[158].

L'accord de partenariat UE-AfOA s'appliquant aux îles de la zone tend paradoxalement à freiner l'internationalisation des économies des îles françaises. Les accords commerciaux, notamment les APE signés entre l'UE et les pays ACP (Afrique, Caraïbes et Pacifique), sont conçus pour renforcer les échanges Nord-Sud. Cependant, ceux-ci intègrent peu les particularités ultramarines et exposent les RUP à une concurrence accrue de la part de leurs voisins immédiats, notamment les pays d'Afrique orientale et australe (AfOA)[159]. L'UE accorde un accès à 100 % en franchise de droits et sans contingent à toutes les importations en provenance des pays de l'AfOA, tandis que les pays AfOA ne suppriment que partiellement et de manière progressive leurs droits de douane, ce qui fragilise les productions réunionnaises et mahoraises qui deviennent relativement plus chères et moins compétitives localement mais également à l'export. Aucun groupe de travail n'existe pour les RUP sur cet APE, malgré des demandes insistantes du président des RUP[160]. D'après l'enquête en ligne, des opinions contrastées ressortent en effet quant au rôle des mécanismes d'intégration économique et des accords commerciaux régionaux, tantôt perçus comme neutres (19 répondants, 34 %), tantôt comme un facilitateur (21 répondants, 38 %), tantôt encore comme un frein (15 répondants, 29 %) (voir Figure 11). Ceci peut s'expliquer par une connaissance variable de cet APE, ainsi que du périmètre jusqu'ici limité aux biens dans sa version intérimaire (l'accord renégocié, qui restera à entrer en vigueur, offre des perspectives d'approfondissement commercial avec un élargissement à treize chapitres commerciaux).

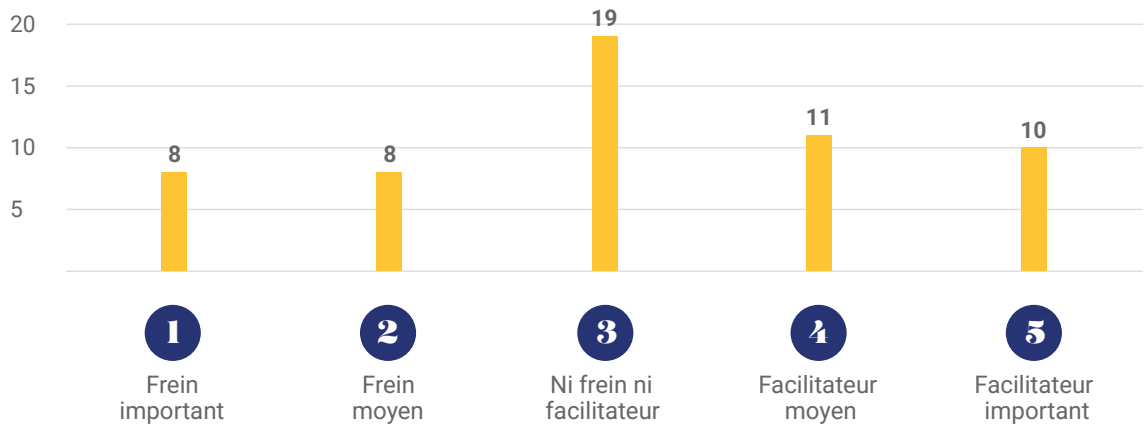


FIGURE 11

Évaluation du facteur « Mécanismes d'intégration économique et régionale / Accords commerciaux régionaux » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY – Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

[156] OECD (2024) Investment Policy Reviews: Mauritius 2024
[157] Ibid.
[158] OMC (2021) Résumé du quatrième examen des politiques commerciales : Maurice
[159] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[160] Ibid.

Le contrôle renforcé des visas pour accéder aux îles françaises freine les déplacements de professionnels et d'acteurs institutionnels, contrairement à Maurice et Madagascar où des régimes d'entrée plus permissifs facilitent davantage les dynamiques régionales

La question des visas d'affaires et des visas étudiants constitue un obstacle à la mobilité régionale dans l'océan Indien. Les résultats de l'enquête montrent que la mobilité touristique est relativement bien perçue : près de 68 % des répondants la jugent satisfaisante dans la région, contre seulement 20 % d'avis négatifs (11 % « non » et 9 % « plutôt non ») (voir Figure 12). En revanche, la mobilité d'affaires et la mobilité universitaire apparaissent moins satisfaisantes, avec respectivement 38 % et 27 % d'insatisfaction, ce qui suggère qu'il reste des marges importantes pour améliorer la fluidité des déplacements dans la zone. Les ressortissants mauriciens et malgaches rencontrent en effet des contraintes particulières pour obtenir un visa d'entrée vers les territoires français de la zone, malgré la proximité géographique et les liens économiques des îles. Le visa Schengen n'étant pas valable pour les DROM, les partenaires commerciaux et institutionnels régionaux doivent demander des visas spécifiques «outre-mer»[161], ce qui peut complexifier les démarches et dissuader les mobilités de personnes vers La Réunion et Mayotte.

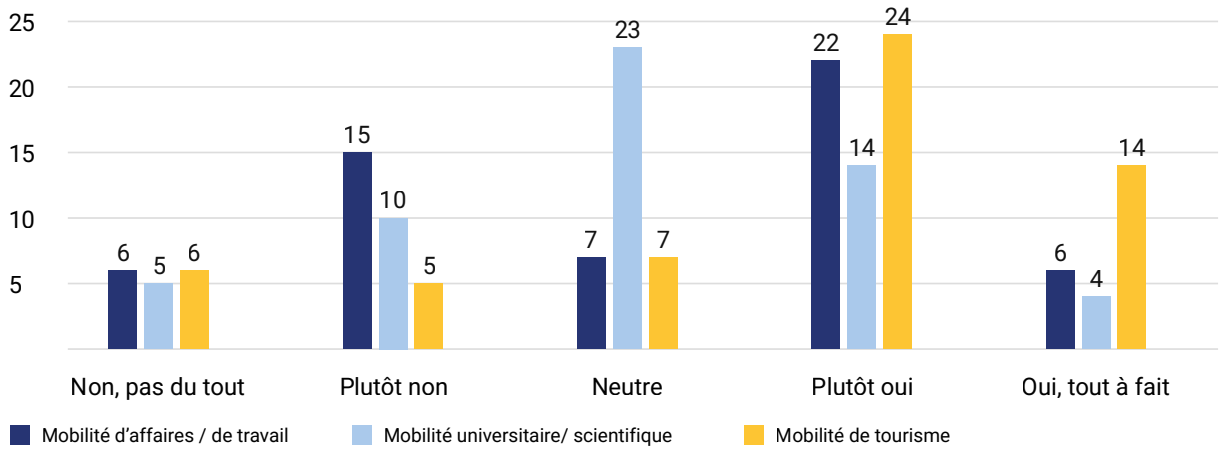


FIGURE 12

Réponse à la question « La facilité de mobilité des personnes dans le cadre des échanges économiques régionaux vous semble-t-elle satisfaisante entre Madagascar, Maurice, La Réunion et Mayotte ? »

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Bien qu'à La Réunion, les personnes titulaires d'un passeport mauricien soient exemptées de visa pour un court séjour (moins de 90 jours) sous certaines conditions[162], elles doivent déposer une demande spécifique pour tout séjour de longue durée. Les ressortissants de Madagascar, eux, ne bénéficient d'aucune exemption : ceux-ci doivent obtenir un visa, même pour une visite de courte durée[163]. À Mayotte, la situation est similaire : les Mauriciens sont exemptés de visa pour les séjours de courte durée, tandis que les Malgaches doivent toujours en demander un, quelle que soit la durée du séjour. De plus, un étranger possédant un titre de séjour délivré à Mayotte doit faire une demande de visa spécifique pour se rendre dans un autre département français, y compris La Réunion[164], freinant la mobilité des personnes et les échanges économiques dans la région.

[161] Ministère de l'intérieur (2025) Les visas pour l'outre-mer / Les visas / Immigration -
[162] Et notamment, de justifier de ressources financières suffisantes pour couvrir les besoins du séjour (source : france-visas.gouv.fr)
[163] France visas (2011) Arrêté du 26 juillet 2011 relatif aux documents et visas exigés pour l'entrée des étrangers sur le territoire de la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, La Réunion et de la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon
[164] Légifrance (2025) Arrêté du 4 février 2015 relatif aux documents et visas exigés pour l'entrée des étrangers sur le territoire de Mayotte

Les procédures douanières françaises peuvent également constituer un facteur de complexité. Si ces contrôles répondent à des impératifs de sécurité et de gestion des flux, plusieurs témoignages recueillis lors des entretiens et l'enquête indiquent que certains voyageurs de Maurice et Madagascar à destination de La Réunion ou de Mayotte perçoivent les démarches comme particulièrement exigeantes, comme la nécessité fréquente de justifier de leurs revenus. Selon un répondant de l'enquête : « *les Mauriciens qui vont à La Réunion doivent fournir beaucoup de documents, d'assurance, de visa, et d'un montant de cash ce qui enlève toute opportunité fluide de déplacement* » Ces exigences peuvent décourager certains dirigeants, cadres ou stagiaires de Madagascar et Maurice voulant travailler à Mayotte et à la Réunion, contribuant à freiner des potentiels échanges commerciaux entre les îles.

À Maurice, la réglementation est légèrement plus souple que celle des territoires français de la région. Les Français n'ont pas besoin de visa, quelle que soit la durée d'un séjour touristique[165]. Les personnes titulaires d'un passeport malgache peuvent obtenir un visa à leur arrivée à Maurice pour une durée pouvant aller jusqu'à deux semaines [166].

Éclairage comparatif avec les Caraïbes

Depuis le 1er octobre 2025, quatre États membres de la CARICOM (La Barbade, le Belize, la Dominique et Saint-Vincent-et-les-Grenadines) ont mis en place un régime de libre circulation renforcée pour leurs citoyens. Le dispositif élargit la mobilité au-delà des travailleurs qualifiés : les citoyens de ces quatre îles peuvent vivre, travailler et étudier librement dans les pays partenaires. Ils pourront accéder aux soins de santé primaires et d'urgence, à l'enseignement primaire et secondaire publics pour leurs enfants. Cette mesure rendue possible par la coopération renforcée permet à un groupe d'États (au moins trois) de progresser vers une intégration plus poussée, avant que d'autres pays puissent les rejoindre.

3.2 Une connectivité régionale restreinte, faute d'infrastructures adaptées et d'une vision régionale commune pour les secteurs maritimes, aériens, terrestres et numériques, entravant la mise en place d'un corridor économique dans l'océan Indien occidental

Une faible et coûteuse connectivité aérienne, maritime, domestique et numérique

La connectivité régionale est perçue majoritairement comme un frein : 57 % des répondants de l'enquête en ligne (32 sur 56) la classent comme un frein, important ou moyen (voir Figure 13). Environ 27 % (15 sur 56) l'identifient au contraire comme un facteur facilitateur, tandis que 16 % (9 sur 56) adoptent une position neutre. Cette distribution révèle une perception globalement négative, même si les avis restent relativement dispersés.

Les entreprises du secteur tertiaires ont majoritairement identifié la connectivité régionale comme un frein moyen ou important aux échanges (61% d'entre elles, contre 38% des entreprises du secteur secondaire), et en particulier les entreprises de services financiers et autres services aux entreprises (73%), soulignant certains obstacles aux mobilités d'affaires (irrégularité de certaines connexions aériennes, visas, *etc.*).

[165] Passport and Immigration Office (2025) Visa requirements
[166] Ibid

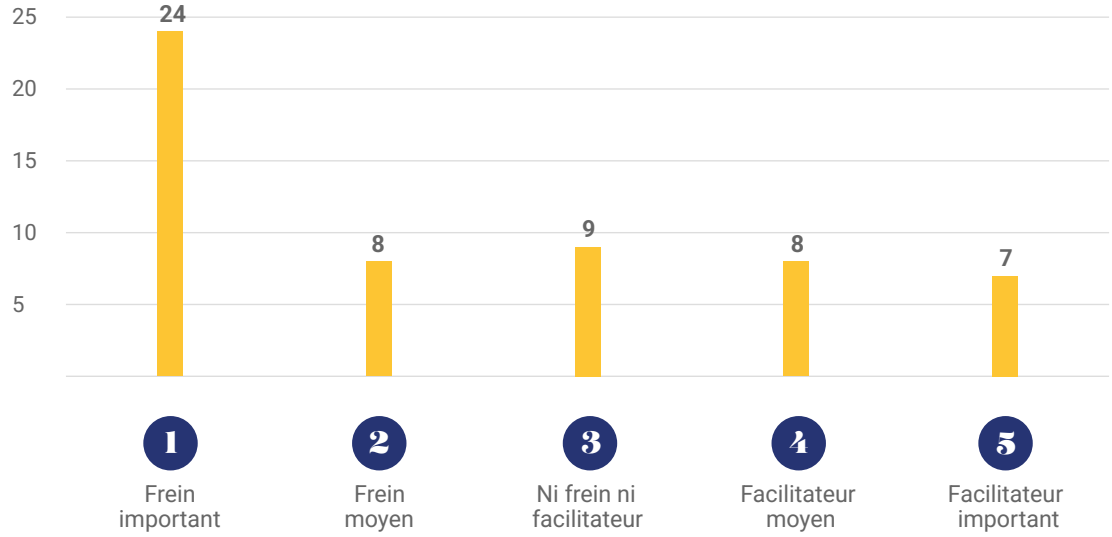


FIGURE 13

Évaluation du facteur « Connectivité régionale (infrastructures et liaisons maritimes, aériennes, routières et numériques) » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY – Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Les liaisons de fret maritimes entre les îles demeurent inégalement développées, marquées par de fortes disparités entre les ports. L'indice de connectivité maritime, mesurant le degré d'intégration d'un pays dans le réseau mondial du transport maritime de conteneurs, atteint 80,23 à Maurice et 66,85 à La Réunion, contre seulement 28,20 à Madagascar et 17,39 à Mayotte[167]. A titre comparatif, la France a un indice de 261,28, et la Jamaïque, ayant le plus grand port de l'île du CARIFORUM, a un indice de connectivité de 115,18[168]. Cette fragmentation se traduit par une offre de transports de biens par voie maritime irrégulière et limitée (*cf*. Table 6 Tableau récapitulatif des lignes de fret maritime entre les îles de l'OIO (en nombre de liaison directe par semaine)). A titre d'exemple, une liaison assure une connexion intermittente entre Longoni (Mayotte) et Port Louis (Maurice) : la liaison IOFEED 1 opérée par CMA-CGM assure une connexion environ tous les 20 jours[169], et MSC dessert Longoni environ deux fois par mois à partir de Port Louis, qui sert uniquement de port de transbordement pour cette liaison[170]. Il existe une liaison hebdomadaire CMA-CGM entre Tamatave (Madagascar) et Longoni, et Tamatave et Port Louis[171]. Une autre ligne, opérée par MSC, relie Port-Louis à Longoni deux fois par mois[172]. Par ailleurs, le trafic passagers est irrégulier : le port de La Réunion indique que les liaisons «inter-îles» n'ont alimenté aucun trafic en 2023[173]. Le port de Longoni a enregistré 6 escales de navires de croisière, transportant 4 150 passagers au total. Parmi eux, 3 771 passagers étaient en transit, soit 91 % du trafic, indiquant que Longoni est principalement utilisé comme port d'escale, plutôt que comme une destination touristique majeure[174]. Une liaison touristique bimensuelle subsiste entre Maurice et la Réunion[175].

[167] UNCTAD (2025) Liner shipping connectivity index
[168] Ibid
[169] CMA CGM (2024) East Africa / South Africa / Indian Ocean
[170] MCG – Mayotte Channel Gateway (2025) Compagnies maritimes - The Port of Longoni
[171] CMA CGM (2024) East Africa / South Africa / Indian Ocean
[172] Mayotte Channel Gateway (2021) Compagnies maritimes régulières
[173] Grand Port Maritime de La Réunion (2025) Trafic cumulé de marchandise
[174] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024
[175] Tiketi.com (2025) Ferry from Mauritius to Reunion Tickets, Schedule and Fare

Table 6 Tableau récapitulatif des lignes de fret maritime entre les îles de l'OIO (en nombre de liaison directe par semaine)

Depuis \ Vers	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte
La Réunion		5	3,5	1
Madagascar	2,5		2,5	2,5
Maurice	4	4,5		1,5
Mayotte	0,25	1,5	0,75	

*Notes : * Les données présentées dans ce tableau ont été établies à partir d'observations réalisées sur les sites officiels des principales compagnies maritimes desservant les ports des quatre îles étudiées (Île Maurice, La Réunion, Mayotte et Madagascar), à savoir **MSC**[176], **CMA CGM**[177], **PIL**[178] **et Maersk**[179]. L'analyse couvre **une période de référence de dix semaines sur l'année 2026**, permettant d'identifier les liaisons effectivement programmées et leur régularité sur cette période. Les résultats doivent être interprétés comme une photographie de la programmation observée, susceptible d'évoluer en fonction des ajustements opérationnels des compagnies maritimes.*

La question de la connectivité aérienne illustre également les limites de l'intégration régionale. Les entretiens mettent en évidence un déficit marqué de liaisons aériennes entre les principales îles. Certaines liaisons directes existent, comme entre La Réunion et Maurice (plusieurs vols quotidiens) mais les autres liaisons restent rares voire inexistantes (aucune connexion directe entre Maurice et Mayotte) (*cf*. Table 7 Tableau récapitulatif des lignes aériennes entre les îles de l'OIO (en nombre de vol direct par semaine). Bien que la compagnie aérienne EWA ait lancé en fin d'année dernière une ligne directe entre Dzaoudzi (Mayotte) et Tananarive (Madagascar), le débit de réalisation sera faible avec deux vols par semaine pendant la période des fêtes, et deux vols par semaine en période creuse[180]. A Mayotte, le trafic est faible, reposant majoritairement sur des déplacements à caractère familial (« tourisme affinitaire »[181], [182]). L'offre aérienne de la région demeure donc limitée selon les opérateurs et les saisons.

Table 7 Tableau récapitulatif des lignes aériennes entre les îles de l'OIO (en nombre de vol direct par semaine)

Depuis \ Vers	La Réunion	Madagascar	Maurice	Mayotte
La Réunion		4-9[183]	42-49	12-16
Madagascar	4-8[184]		3	1-2
Maurice	42-56	3		0
Mayotte	10-13	0-1	0	

*Notes : * Les fréquences de vols présentées dans ce tableau peuvent varier selon les saisons et les périodes de l'année. Les données ont été établies à partir d'observations réalisées sur **Google Flights**[185], couvrant une **période de référence de douze mois (année 2026)**, en tenant compte des vols directs effectivement proposés sur l'ensemble de l'année.*

[176] MSC, 2025, Search a schedule - MSC EN Shipping Schedules
[177] CMA CGM, 2025, Search port to port Schedules
[178] PIL - Pacific International Lines, 2025, Digital Solutions
[179] Maersk, 2025 Search for Shipping and Vessel Schedules | Maersk
[180] Aeroroutes (2025) Ewa Air Resumes Dzaoudzi – Antananarivo Route in NW25
[181] Mayotte Channel Gateway (2020) Port de commerce de Longoni, activité 2020
[182] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024
[183] Vers Antananarivo : 2 à 4 vols / semaine, vers Nosy Be : 1 à 4 vols / semaine (selon période), vers Toamasina : 1 vol / semaine
[184] Depuis Antananarivo : 2 vols / semaine, depuis Nosy Bé : 1 à 4 vols / semaine (selon période), depuis Toamasina : 1 à 2 vols / semaine
[185] Google Flights, 2025, Search

La connectivité numérique entre les îles de l'océan Indien demeure fragmentée. Si Maurice et La Réunion bénéficient déjà de liaisons sous-marines performantes *via* les câbles SAFE (South Africa Far East) et avec Madagascar de METISS (MElting poT Indianoceanic Submarine System) et LION (Lower Indian Ocean Network), Mayotte reste à la marge des grands projets régionaux, sans accès à SAFE ni à METISS[186]. Ce n'est qu'en 2012, avec la mise en service de l'extension LION 2 destinée à connecter le Kenya au réseau LION, qu'une liaison a enfin pu être établie avec Mayotte[187]. Ainsi, un seul câble sous-marin relie ces 4 îles, augmentant leur vulnérabilité face aux accidents, sabotages ou pannes, survenus plusieurs fois sur le réseau LION 2[188] et fragilisant davantage les relations commerciales.

Les coûts élevés du transport maritime dans la zone constituent également un frein aux échanges commerciaux régionaux[189]. Un participant de l'enquête affirme que « *les coûts de transport entre les sites sont exorbitants* ». Selon un rapport de la CNUCED, les économies en développement et particulièrement celles d'Afrique et d'Océanie, paient en moyenne entre 40 % et 70 % de plus pour le transport international de leurs importations que les économies développées[190]. En effet, tandis que la distance entre Madagascar et les Etats-Unis est 30 fois plus élevée qu'entre Madagascar et Mayotte, l'envoi d'un conteneur de 40 pieds de Madagascar vers Mayotte coûte seulement 2,1 fois moins cher que vers les États-Unis (1 073$ vers Mayotte et 2 341$ vers les États-Unis, contre 4 116$ vers la France métropolitaine)[191]. Ce déséquilibre contribue à favoriser les échanges avec les marchés développés, au détriment du commerce inter-îles.

De même, le transport aérien dans l'océan Indien souffre de coûts disproportionnés. Dans l'océan Indien, les distances imposent l'utilisation d'avions, réduisant ainsi la rentabilité des liaisons. Le fret aérien est sous-développé, les itinéraires étant majoritairement calqués sur les besoins touristiques, et non commerciaux[192]. Faute d'alternatives viables, certains exportateurs font transiter leurs produits par La Réunion avant de les renvoyer vers Maurice par bateau[193]. Le coût au kilomètre entre Maurice et La Réunion serait même l'un des plus élevé au monde (malgré un temps de vol de 35 minutes, les billets entre Maurice et La Réunion dépassent régulièrement 250$ pour un aller simple[194].)[195]

Les liaisons inter-îles demeurent ainsi irrégulières et coûteuses malgré la proximité géographique des îles de l'océan Indien, empêchant la mise en place des conditions nécessaires à l'émergence d'un véritable corridor économique régional[196]. Dans l'océan Indien occidental, une dynamique négative autoentretenue contribue au niveau élevé des coûts de transport. À des volumes d'échanges structurellement faibles et déséquilibrés entre les îles, avec notamment le risque de retours de conteneurs à vide depuis les territoires qui exportent peu comme Mayotte, répond une fréquence réduite et irrégulière des lignes de transport. Cette situation décourage les petits chargeurs et réduit encore la régularité des connexions régionales. *In fine*, la faiblesse des volumes empêche la réalisation d'économies d'échelle et accroît les coûts unitaires de transport.

[176] MSC, 2025, Search a schedule - MSC EN Shipping Schedules
[177] CMA CGM, 2025, Search port to port Schedules
[178] PIL - Pacific International Lines, 2025, Digital Solutions
[179] Maersk, 2025 Search for Shipping and Vessel Schedules | Maersk
[180] Aeroroutes (2025) Ewa Air Resumes Dzaoudzi – Antananarivo Route in NW25
[181] Mayotte Channel Gateway (2020) Port de commerce de Longoni, activité 2020
[182] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024
[183] Vers Antananarivo : 2 à 4 vols / semaine, vers Nosy Be : 1 à 4 vols / semaine (selon période), vers Toamasina : 1 vol / semaine
[184] Depuis Antananarivo : 2 vols / semaine, depuis Nosy Bé : 1 à 4 vols / semaine (selon période), depuis Toamasina : 1 à 2 vols / semaine
[185] Google Flights, 2025, Search
[186] BAD (2012) Les pays de la COI – Étude phare sur l'intégration régionale
[187] Submarine Cable Networks (2024) LION & LION 2
[188] Mayotte hebdo (2023) Incident sur les câbles sous-marins : les travaux sur Lion-2 sont terminés - Mayotte Hebdo
[189] Africa RISE (2024) Logistique et connectivité maritime Document interne
[190] UNCTAD (2015) Chapter 3: Freight Rates and Maritime Transport Costs - Review of Maritime Transport 2015
[191] FWFreight (2025) Freight Shipping from Madagascar to Reunion
[192] COI (2013), Les ailes de l'IndianOcéanie
[193] Ibid.
[194] 247€ pour un vol Saint-Denis vers Maurice, Air Austral (2025) Vol pas cher vers Maurice - billets d'avion pas cher vers Maurice avec Air Austral
[195] COI (2013), Les ailes de l'Indian Océanie
[196] Un corridor économique est un espace structuré autour d'un axe de transport régional, conçu pour faciliter la circulation des marchandises et des services, ainsi que pour stimuler le développement économique et social des territoires traverses, BAfD (2013) Développement de corridors économiques en Afrique

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« Le cout du transport entre les Iles est exorbitant. »

« Le tourisme dans l'océan Indien est bloqué par un espace aérien trop cher et manquant de connectivité. L'idée du passe vanille était excellente mais elle a été abandonnée. »

« Il y a de nombreux vols, mais le vol entre Maurice et la Réunion est ridiculement cher pour 200 km en vol. »

« Les Mauriciens qui vont à La Réunion doivent fournir beaucoup de documents, d'assurance, visa, et [justifier un certain] montant de cash, ce qui enlève toute opportunité fluide de déplacement. »

« La politique de visa de la France rend compliqué l'accès à la Réunion pour des citoyens de Madagascar. »

Des infrastructures locales encore inadaptées, mais en amélioration grâce à des investissements en cours

Une part importante de la faible connectivité inter-îles provient du déficit d'infrastructures locales, tant maritimes qu'aériennes ou terrestres. Les délais de traitement sont particulièrement longs et tendent à doubler, voire tripler, pour les échanges entre Mayotte et La Réunion[197].

Les infrastructures portuaires de La Réunion et de Maurice sont actuellement inadaptées pour faciliter des échanges réguliers. A La Réunion, les entretiens mettent en évidence que les infrastructures actuelles du Grand Port ne permettent pas d'exploiter pleinement son potentiel d'échanges : le manque de foncier restreint les possibilités d'expansion, et les infrastructures portuaires sont souvent saturées[198], et ce, malgré le financement de 8 millions d'euros destiné à l'achat et à la modernisation d'un dock flottant par l'AFD[199]. A titre d'exemple, bien que La Réunion ne traite que 376 799 EVP dont un tiers en transbordement[200], le port de Kingston (Jamaïque, île du CARIFORUM) atteint 19 258 363 EVP[201] avec les deux tiers en transbordement, soit près de 50 fois plus pour une population seulement trois fois supérieure.

À Maurice, des lenteurs importantes sont liées à la congestion des conteneurs au Grand Port. Celui-ci est régulièrement confronté à des problèmes structurels, notamment des portiques hors service, entraînant plusieurs jours d'indisponibilité portuaire chaque année. Les opérations de manutention au port ont connu des interruptions récurrentes, estimées à près de deux semaines cumulées en 2023/2024[202].

Par ailleurs, plusieurs quais enregistrent un taux d'occupation annuel avoisinant ou atteignant 100 %, mettant en évidence la saturation du port et le manque d'infrastructures pour accueillir davantage de navires[203]. Une modernisation des équipements est néanmoins en cours.

[197] Sénat (2024), La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[198] Ibid.
[199] IEDOM (2024), Rapport annuel économique de La Réunion 2024
[200] Port de La Réunion (2024), Rapport d'activité
[201] The Port Authority Jamaïca (2023), Annual report 2022-2023
[202] Mauritius Port Authority (2024), Annual report 2023-2024
[203] Ibid.



Focus Mayotte

Les infrastructures domestiques mahoraises sont jugées inadaptées aux besoins actuels. A travers les entretiens, plusieurs acteurs signalent des situations récurrentes de congestion : à la sortie du port, les capacités de distribution sont limitées à 70-100 rotations de camions par jour, et le stationnement désordonné des poids lourds provoque l'immobilisation de conteneurs sur les quais durant plusieurs jours. Les infrastructures routières sont limitées, en raison d'un réseau dégradé et de l'absence de transports collectifs (en cours de mise en service)[204]. Le sous-équipement matériel (un seul quai pleinement fonctionnel, le deuxième quai étant en état de délabrement[205]) et la saturation logistique accentuée par le manque de foncier[206] et les effets dévastateurs du cyclone Chido[207],[208], limitent fortement la capacité d'absorption du Port[209]. Par ailleurs, la faible portée de la piste (moins de 2000 mètres), contrainte par sa proximité avec le lagon, empêche l'aéroport d'accueillir de grands transporteurs de passagers ou de fret[210]. Cependant, des projets visent à améliorer la situation actuelle : la loi pour la refondation de Mayotte (2025) prévoit la transformation du Port en Grand Port Maritime[211], ainsi qu'un projet de construction d'un nouvel aéroport sur Grande-Terre, perspectives qui pourraient constituer une étape décisive vers une meilleure structuration logistique de l'île.

À Madagascar et Mayotte, la connectivité par voie terrestre reste limitée et peu fiable. Le réseau routier malgache, largement dégradé en dehors des zones centrales autour d'Antananarivo, souffre d'un manque chronique d'entretien et de ressources publiques. Cette détérioration compromet la circulation des biens et des personnes, générant des inefficiences importantes dans les chaînes de valeur agricoles[212]. Certaines régions deviennent même inaccessibles pendant la saison des pluies. De même, le réseau ferroviaire ne dessert qu'une très petite partie de Madagascar : 836 km de lignes en 2018, reliant Antananarivo à Toamasina, Ambatondrazaka et Antsirabe, et une autre ligne Fianarantsoa–Manakara[213]. Les infrastructures de Mayotte sont inadaptées aux besoins actuels, avec des congestions fréquentes au port, un réseau routier dégradé et un sous-équipement matériel limitant la capacité logistique[214],[215]. L'aéroport, contraint par une piste courte, ne peut accueillir de grands transporteurs de passagers ou de fret[216].

[204] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024
[205] Mayotte Channel Gateway (2025) Services
[206] MEAE, MINT (2023) A/S : Mesure 9 du CIOM : établir sous six mois une stratégie de développement des échanges commerciaux des territoires de l'Atlantique et de l'Océan Indien. Document interne
[207] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024
[208] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[209] AFD (2009) Etude sur la desserte maritime de l'océan indien. Document interne
[210] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024
[211] Ministère des Outre-mer (2025) Loi de programmation pour la refondation de Mayotte et loi organique : un engagement historique et une ambition collective
[212] Africa Rise (2024) Évaluation de la valeur du maïs dans les îles de l'océan Indien. Document interne
[213] ibid
[214] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[215] AFD (2009) Etude sur la désserte maritime de l'océan Indien. Document interne
[216] IEDOM (2025) Rapport annuel économique de Mayotte 2024

Un besoin de meilleure coordination concernant la connectivité entre les États insulaires

Les acteurs locaux soulignent **un besoin marqué de développement du cabotage régional**. Cette demande s'explique par un oligopole des transporteurs maritimes, qui se traduit par une forte répercussion sur les coûts. La domination de quelques grands armateurs mondiaux[217], principalement CMA-CGM (15 % du volume total de trafic conteneurisé au Port de Maurice, 80 % du trafic du Port de Mayotte[218]), mais également MSC (52.6 % du trafic de Maurice, 20 % de Mayotte) et Maersk dans une moindre mesure (27.2 % du trafic de Maurice)[219] entraîne une hausse des coûts de fret, ce qui réduit la fréquence et la régularité des échanges régionaux[220]. Bien que la création d'une ligne de cabotage régional constitue un projet ancien, régulièrement évoqué par les acteurs économiques locaux (dans le cadre de la COI[221], du CIOM, demande accentuée durant la crise de la Covid[222]), ce projet n'a jusqu'à présent pas été concrétisé. Les entretiens révèlent que le niveau de demande actuel ne permet pas d'atteindre un volume suffisant pour assurer des liaisons régulières, qui ouvriraient la voie vers une baisse structurelle des prix.

À cela s'ajoute une coordination stratégique entre les ports de la zone dont le potentiel reste à mieux exploiter. L'Association des Ports des Îles de l'Océan Indien (APIOI), qui regroupe l'ensemble des ports membres de la COI, a pour objectif de créer une dynamique de coopération entre les ports de la région. Cette association a déjà mis en place des initiatives de coopération entre les ports de l'océan Indien, notamment pour faciliter l'élimination des déchets dans les îles[223]. Un plan d'action pour le Range Sud a été défini, articulé autour des priorités de verdissement portuaire, de souveraineté numérique, de plateformes logistiques éco-responsables et d'adaptation des compétences.

Toutefois, l'intégration effective des ports de la zone nécessite d'être davantage approfondie pour favoriser une dynamique régionale cohérente. Plusieurs entretiens ont rapporté la tentation pour chacun des ports de poursuivre une ambition de devenir un pôle régional, ce qui, tout en stimulant la compétitivité locale, peut freiner la consolidation d'une vision régionale partagée. Notamment, les stratégies des deux ports principaux reposent sur des logiques similaires, qui ne sont pas toujours compatibles : le port de Port Louis, soutenu par son partenariat avec CMA-CGM, renforce sa fonction de hub régional, tandis que le Grand Port de La Réunion cherche à obtenir un statut similaire de hub logistique de transbordement régional[224]. Pour La Réunion, cette approche vise à anticiper les effets des perturbations des grandes routes commerciales, notamment celles liées à la fermeture partielle du canal de Suez, en valorisant la position stratégique de La Réunion comme porte d'entrée de l'Europe et référence de l'axe Asie-Afrique[225]. Les entretiens suggèrent une possible rivalité entre les ports de Maurice et de la Réunion, ce qui a limité jusqu'ici une approche régionale capitalisant sur les complémentarités portuaires.

A l'image de la connectivité maritime, plusieurs entretiens soulignent **l'absence de compagnies régionales aériennes et une concentration du marché aérien régional, dominé par un petit nombre d'acteurs**. Le trafic réellement régional demeure marginal : il ne représente que 24 % du total (soit 640 034 passagers en 2012), dont plus de la moitié est captée par Air Mauritius (53 %)[226]. A La Réunion, 48 % du trafic aérien est capté par Air Austral[227]. Ce déséquilibre peut s'expliquer par la fragilité structurelle des transporteurs régionaux (Air Mauritius, Madagascar Airlines, Air Seychelles et Air Austral), tous confrontés à des difficultés financières[228],[229],[230]. Le projet « Alliance Vanille », accord de coopération entre les compagnies aériennes de la COI, bien qu'officiellement lancé en 2015[231], n'a pas abouti à des résultats concrets à ce jour.

[217] BAD (2012) Les pays de la COI – Étude phare sur l'intégration régionale
[218] Mayotte Channel Gateway (2020) Port de commerce de Longoni, activité 2020
[219] Mauritius Port Authority (2024) Annual report 2023-2024
[220] Africa Rise (2024) Évaluation de la valeur du maïs dans les îles de l'océan Indien. Document interne
[221] COMESA (2023) Atelier de validation de l'étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États insulaires de l'océan Indien du COMESA
[222] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[223] COI, UNECA (2025) Plan d'action de l'économie circulaire dans les Etats insulaires d'Afrique et de l'océan Indien 2025-2030
[224] Grand Port Maritime de La Réunion (2024) Projet Stratégique 2024-2028
[225] Grand Port Maritime de La Réunion (2023) Projet Stratégique 2019-2023
[226] COI (2013) Les ailes de l'IndianOcéanie
[227] https://www.france-accdom.org/site/CONGRES/2021/AIRAUSTRAL.pdf
[228] Conseil régional de La Réunion (2023) Délibération de la Commission permanente
[229] Cour des comptes de Madagascar (2020) Projet de rapport definitif n°06/20- rod/adm/airmad du 25 septembre 2020 sur l'audit de performance de la compagnie Air Madagascar
[230] ibid
[231] COI (2015) Vers une alliance des transporteurs aériens de l'Indianocéanie sous l'impulsion de la COI - Commission de l'océan Indien

Les échanges intrarégionaux restent faibles malgré un isolement qui suggérerait une plus grande solidarité régionale

L'éloignement géographique des îles par rapport aux grands centres économiques mondiaux crée une situation paradoxale, caractérisée par des échanges importants avec les continents et des relations commerciales intrarégionales limitées. Malgré l'intensité de l'activité de certains ports de la région, une part importante du trafic concerne le transbordement[232] (67 % au Grand Port de La Réunion[233], 84 % au port de Port Louis[234]) : la majorité des îles joue un rôle clé dans la redistribution des marchandises en provenance du Moyen-Orient et d'Asie vers d'autres marchés africains, tout en facilitant la réexportation de produits africains vers l'Asie[235], [236], [237]. Ces îles restent un intermédiaire dans ces échanges et ne profitent pas directement de leur emplacement stratégique. Ce phénomène est largement identifié comme le « paradoxe de la distance »[238], [239] : l'éloignement vis-à-vis du reste du monde conduit les territoires à concentrer leurs efforts sur les échanges avec les grands pôles économiques mondiaux, au détriment du commerce intra-zone. L'analyse des flux commerciaux montre ainsi que **la majorité des échanges des îles de l'OIO s'effectue avec l'Europe continentale, les Etats-Unis, l'Asie orientale[240] et dans une moindre mesure l'Afrique australe, plutôt que les îles immédiatement voisines**.

Cette situation s'inscrit par ailleurs dans une logique de « dépendance aux sentiers » [241], nourrie par l'héritage historique des îles et par les différents cadres réglementaires en vigueur dans la région, qui influencent durablement les choix économiques des acteurs locaux. D'une part, La Réunion et Mayotte demeurent traditionnellement tournées vers la métropole et le marché européen, tandis que Maurice et Madagascar, longtemps intégrés aux réseaux coloniaux britannique et français, ont conservé des liens étroits avec le marché européen. D'autre part, la dualité économique et réglementaire de la région, partagée entre un espace UE et un espace intégré aux zones économiques africaines, incite les exportateurs à se spécialiser sur un débouché géographique. De fait, la mise en conformité avec le cadre UE et français entraîne des coûts importants pour les entreprises, qui sont ensuite encouragées à orienter leur production vers le marché européen, par ailleurs perçu comme plus vaste et plus stable que le marché local. À l'inverse, les entreprises qui choisissent de cibler les marchés africains, notamment à Maurice et à Madagascar, et qui bénéficient pour cela des facilitations prévues par les accords de libre-échange en vigueur, tendent à se détourner d'autres marchés à l'export. À terme, les investissements passés et l'apprentissage accumulé par les entrepreneurs de l'océan Indien en dehors de la région orientent durablement leurs stratégies d'internationalisation, au détriment d'une logique de proximité géographique, qui favoriserait le commerce intra-zone.

Les échanges intrarégionaux restent faibles malgré un isolement qui suggérerait une plus grande solidarité régionale

La taille et le pouvoir d'achat des marchés insulaires suscitent des perceptions partagées : environ 46 % des répondants de l'enquête (26 sur 56) l'identifient comme un frein, important ou moyen, tandis que les avis neutres constituent la catégorie la plus fréquente (18 répondants, soit 32 %). Seule une minorité, représentant environ 21 % des participants (12 sur 56), y voit un facteur facilitateur. L'ensemble reflète une appréciation mitigée mais, globalement, davantage orientée vers une perception de frein.

---

[232] Pratique qui consiste au transfert d'une marchandise depuis un moyen de transport vers un autre, à un port intermédiaire, sans passer par une zone de stockage.
[233] Port Réunion (2024) Rapport d'activité 2024
[234] Mauritius Port Authority (2024) Annual report 2023-2024
[235] Organisation mondiale du commerce (2021) Examen des politiques commerciales
[236] IEDOM (2024) Rapport annuel économique 2024 Mayotte
[237] IEDOM (2024) Rapport annuel économique 2024 La Réunion
[238] Schweitzer M. (2017) Mutations et perspectives pour les économies des territoires français de l'océan Indien
[239] IEDOM (2014) Echanges régionaux des départements français de l'océan Indien : identification des facteurs de frein et des éléments de soutien à l'aide d'un modèle de gravité
[240] Voir partie 2.1.1 Echanges de biens
[241] La dépendance aux sentiers est un concept qui désigne le fait que les choix passés influencent fortement les choix présents et futurs, même lorsque d'autres options seraient théoriquement plus efficaces, Palier, B. (2014). Path dependence (dépendance au chemin emprunté) dans L. Boussaguet, S. Jacquot et P. Ravinet Dictionnaire des politiques publiques.

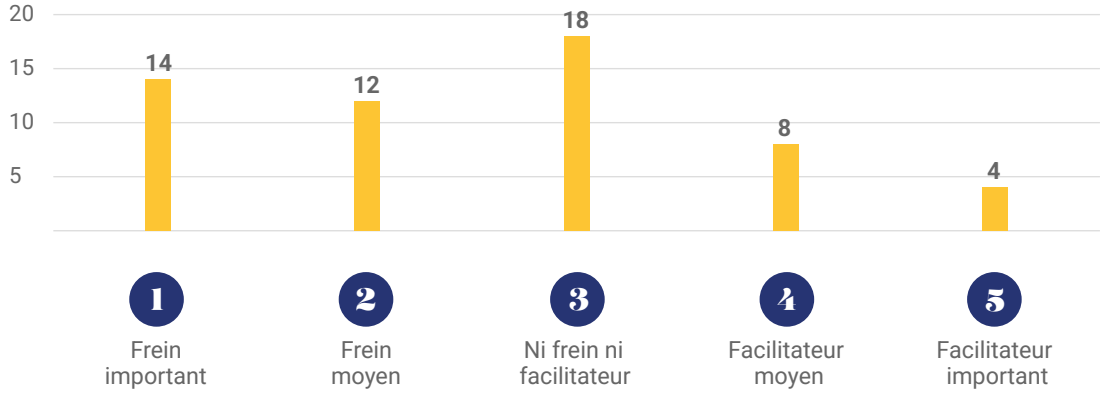


FIGURE 14

Évaluation du facteur « Taille et pouvoir d'achat des marchés insulaires » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux d'après l'enquête en ligne

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Les îles présentent des vulnérabilités socio-économiques qui se manifestent différemment selon les particularités socio-économiques de chaque territoire. À Mayotte et à Madagascar, le niveau de vie limité (l'IDH de Mayotte est de 0,554 en 2019[242], celui de Madagascar de 0,528[243]) ainsi que la taille relativement faible de la population de Mayotte (329 000 habitants[244]) réduisent fortement l'attractivité des territoires, surtout en comparaison avec La Réunion, qui bénéficie d'un marché intérieur proche du million d'habitants, et dont l'IDH est de 0,84[245]. La production locale, déjà limitée, reste peu orientée vers l'exportation et nécessite la structuration de filières capables de soutenir une véritable montée en capacité[246]. A titre d'illustration, Mayotte ne dispose d'aucun abattoir pour les bovins[247]. Bien que Madagascar concentre l'essentiel des terres arables de la région ainsi que la majorité de la population de la région, le pays demeure confronté à une forte insécurité alimentaire et à des niveaux de malnutrition parmi les plus élevés au monde[248], [249] (Voir le « Focus sectoriel : la sécurité alimentaire »).

À Maurice, la dette publique élevée (87 % du PIB en 2024)[250] et le vieillissement de la population (la moyenne d'âge a augmenté de 10 ans en 25 ans [251]) freinent le développement économique de l'île. La Réunion, malgré un marché plus vaste, voit également le pouvoir d'achat des ménages s'éroder. La création d'emplois et l'évolution du pouvoir d'achat progressent à un rythme inférieur (+1,2 %) à celui de l'inflation (+2,8 %) en 2024[252]. Ces contraintes pèsent à la fois sur le pouvoir d'achat et sur les capacités productives des territoires insulaires. Elles s'ajoutent à un déficit important de production locale : ces territoires importent largement davantage qu'ils n'exportent, en particulier pour des biens alimentaires stratégiques[253]. Dans ce contexte, envisager une dynamique d'exportation devient d'autant plus difficile.

[242] INSEE (2025) L'essentiel sur… Mayotte
[243] PNUD (2023) Profil pays – Madagascar (Rapport sur le développement humain)
[244] INSEE (2025), « L'essentiel sur… Mayotte »
[245] IEDOM (2024) Rapport annuel économique 2023
[246] CCI de Mayotte (2024) Livre blanc sur l'industrie à Mayotte
[247] DAAF Mayotte (2018) Conjoncture et évolution des prix des produits agricoles
[248] World Food Programme (2024) Madagascar country strategic plan (2024-2028)
[249] FAO (2026) FAO GIEWS Country Brief on Madagascar -
[250] FMI, (2025) L'économie mauricienne dépend de la viabilité de ses finances publiques
[251] Worldometer (2025) Mauritius Demographics 2025
[252] INSEE (2024) Bilan économique 2024 – La Réunion
[253] Voir partie 2.1.1 Échanges de biens

Les divergences entre les structures économiques des îles de l'OIO se manifestent non seulement par des complémentarités, mais aussi par d'importantes asymétries socio-économiques, ce qui peut entraver la mise en correspondance entre une offre et une demande régionales. La Réunion, Mayotte et Maurice ont un niveau de développement supérieur à celui de Madagascar : leur PIB par habitant est respectivement **47 fois**, **20 fois** et **22 fois** plus élevé que celui de Madagascar (en 2024, le PIB par habitant s'élevait à 24 700 euros à La Réunion[254], à 11 396 euros à Maurice[255], à 10 600 euros à Mayotte[256] et à 523 euros à Madagascar). Mayotte, malgré un PIB par habitant faible à l'échelle française, affiche néanmoins un niveau économique nettement supérieur à celui de Madagascar. Cette hétérogénéité se traduit également par des écarts marqués de niveau de vie et de pouvoir d'achat : les territoires les plus peuplés, en particulier Madagascar (31 964 956 habitants en 2024[257]), sont aussi ceux où les revenus sont les plus faibles, ce qui réduit leur capacité à importer des biens et services à haute valeur ajoutée produits dans la région. À l'inverse, les îles disposant d'une population moins importante (comme La Réunion, avec 896 200 habitants en 2025[258], soit 35 fois moins qu'à Madagascar) disposent d'un pouvoir d'achat plus élevé et présentent des coûts de production nettement supérieurs. Ces disparités, qui ne s'articulent pas toujours de manière complémentaire, peuvent compliquer la formulation de projets ou de stratégies économiques réellement partagés.[259]

Les vulnérabilités structurelles des économies des îles de l'OIO constituent un frein majeur aux IDE, en particulier pour les investissements inter-îles. D'après les entretiens, la faible profondeur de marché[260] des économies de l'OIO réduit leur attractivité aux investissements internationaux. A titre d'illustration, Maurice a un score de profondeur de marché de 31,8 (70e pays sur 125)[261], tandis que Madagascar affiche un score de seulement 6,7 (114e pays sur 125). En comparaison, la France atteint 77,6 (11e sur 125) et la Nouvelle-Zélande, territoire insulaire du Pacifique, se situe à 37,7 (55e sur 125). Par ailleurs, les vulnérabilités structurelles des économies des îles de l'OIO ne contribuent pas à créer un climat des affaires propice aux investissements. Notamment, les nombreux risques propres à la région accentuent cette situation[262]. Il existe cependant plusieurs actions pour stimuler les investissements en outre-mer, telles que le Plan Innovation Outre-mer dans le cadre de France 2030 ou l'association Outre-mer Network avec son initiative « Innovation Outre-mer »[263], mais les besoins en investissement de la part des acteurs publics et des grands groupes privés restent importants dans la région.

[254] Insee (2024), L'essentiel sur La Réunion
[255] World Bank (2024) GDP per capita (current US$) - Madagascar, Mauritius
[256] Insee (2024), L'essentiel sur Mayotte
[257] Banque mondiale (2024) Population, total - Madagascar | Data
[258] INSEE (2024) Après deux décennies de stabilité, la fécondité recule - Insee Flash Réunion - 288
[259] Schweitzer M. (2017) Mutations et perspectives pour les économies des territoires français de l'océan Indien
[260] La profondeur de marché est la capacité d'un marché à absorber des ordres d'achat ou de vente portant sur des montants importants sans provoquer de variations significatives des prix. La profondeur des marchés est étroitement liée à la notion de liquidité : plus un marché est profond, plus il est possible d'exécuter des transactions importantes rapidement sans impact notable sur les coûts. Source : Qu'est-ce que la Profondeur du Marché : Définition et Signification | Capital.com France.
[261] eXcapital (2023) Venture Capital and Private Equity Country Attractiveness Index
[262] Voir développements sur la partie « menaces » dans la section 4.1
[263] Réalités industrielles – Août 2023 - Les industries des outre-mer et leurs transitions



Focus Madagascar

« A Madagascar, il y a une instabilité locale. Une fromagerie française a été brûlée pendant le coup d'État récent, cela freine la volonté d'échanger avec les Malgaches ».

Bien qu'étant un pays de plus grande envergure démographique, Madagascar demeure un marché fragile du fait de sa vulnérabilité face aux crises récurrentes qui touchent son économie et fragilisent sa croissance (chocs climatiques, mouvements sociaux, hausse des coûts, chaînes d'approvisionnement perturbées, crise de la Covid[264]). Les entretiens révèlent que les acteurs des autres îles manifestent une réticence à collaborer directement avec l'État malgache, lui préférant des partenariats *via* des organisations de la société civile ou des représentants locaux.

Cette mise à distance s'explique également par les capacités limitées de l'État à répondre à certaines vulnérabilités politiques et sécuritaires. Les moyens disponibles ne suffisent pas pour faire face à des enjeux tels que la pêche illégale, le trafic de drogue, la gouvernance ou la falsification de documents[265]. Ces fragilités politiques ont un impact direct sur l'attractivité et l'environnement des affaires du pays : elles dissuadent une partie des investisseurs et freinent la dynamique économique du pays. D'après l'indicateur B-READY de la Banque mondiale, qui évalue la capacité d'un environnement national à soutenir le développement du secteur privé, Madagascar se situe dans le quintile le plus bas[266]. Cette position témoigne d'un cadre réglementaire et opérationnel parmi les moins favorables à l'échelle internationale, qui contribue à limiter la capacité du pays à attirer et sécuriser les investissements.

3.3 Une coopération régionale freinée par la fragmentation politique et des moyens opérationnels limités

Une coordination politique encore en construction, caractérisée par une multiplicité d'initiatives et une coopération entre états parfois limitée

L'environnement politique et géopolitique est majoritairement perçu comme un frein par les répondants de l'enquête, avec une prédominance des évaluations en «frein moyen» (26), complétées par un nombre non négligeable de réponses indiquant un «frein important» (11) (voir Figure 15). Les perceptions neutres restent marginales (11), tandis que les appréciations positives, facilitateur (3) ou facilitateur important (5), demeurent très minoritaires. Ces résultats révèlent une impression largement négative, les perceptions de frein surpassant largement les avis neutres ou favorables. Parmi les entreprises consultées, 100% des organisations de 250 salariés et plus ont identifié l'environnement politique et géopolitique comme un frein moyen ou important aux échanges, contre 51% seulement des entreprises de moins de 250 salariés. Ce résultat confirme l'idée que les grands groupes sont davantage exposés aux évènements macroéconomiques que les petites structures.

[264] OMC (2025) Examen des politiques commerciales de Madagascar
[265] BAD (2012) Les pays de la COI – Étude phare sur l'intégration régionale
[266] World Bank Group (2024) Business Ready

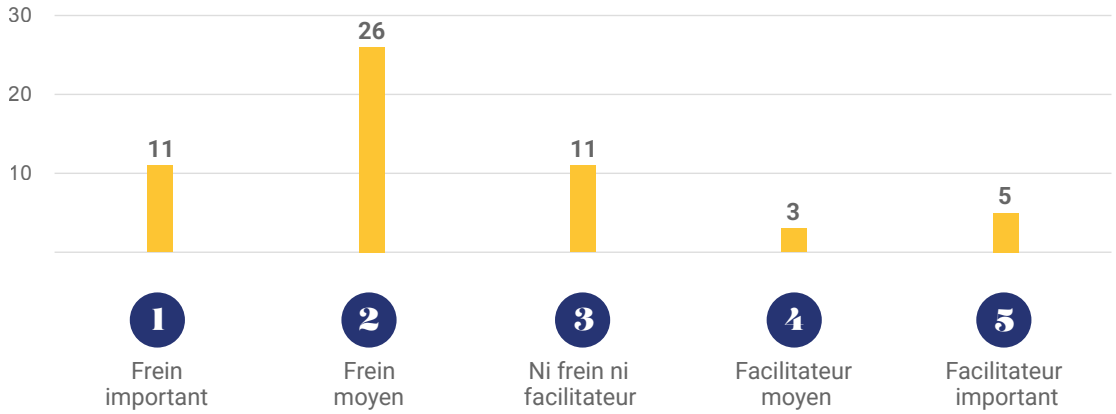


FIGURE 15

Évaluation du facteur « Environnement politique / géopolitique » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Afin de dynamiser les échanges économiques intra-régionaux, les entretiens soulignent l'intérêt de renforcer davantage la coordination et la concertation entre les acteurs impliqués dans le pilotage et l'accompagnement des échanges. La diversité des acteurs français impliqués (élus locaux, région, département) témoigne d'un engagement fort en faveur de la coopération collective, mais cette pluralité peut parfois rendre la répartition des compétences moins lisible pour les États voisins[267]. À l'échelle régionale, la richesse des initiatives – qu'il s'agisse des organisations régionales (COI, IORA, SADC), des structures économiques (Cap Business Océan Indien, CCI, CEO Summit, CEOI, Club Export Réunion) ou des dispositifs publics-privés (COSIE, Team France Export, Business France, Comité mixte Réunion–Maurice, *etc.*) – constitue un atout pour le dynamisme économique, tout en laissant entrevoir des améliorations possibles pour rendre l'environnement plus clair et cohérent pour les entreprises locales, un élément mentionné lors des entretiens. Même au sein du secteur privé, les grands groupes expriment le souhait d'une meilleure coordination interne sur ces enjeux, démontrant que la question dépasse le cadre institutionnel. Dans son ensemble, le dispositif de pilotage et d'accompagnement des échanges inter-îles manque d'un cadre intégrant l'ensemble des acteurs impliqués.

Certains mouvements d'investissements croisés peuvent, en raison de leurs dimensions économiques et sociétales, susciter des réactions politiques, révélant parfois des différends entre acteurs régionaux. Par exemple, le groupe mauricien IBL, implanté depuis quelques années à La Réunion *via* sa filiale Edena, a vu ses investissements sur l'île recevoir un accueil partagé. La récente reprise par le groupe des activités de production et de distribution de Coca-Cola à La Réunion a notamment entraîné des réactions défensives de la part du Conseil régional[268], tout comme le projet de vente par l'État à IBL d'un terrain accueillant un hôtel de luxe (évoqué précédemment)[269]. Ces différends peuvent, dans une certaine mesure, peser sur les opportunités d'investissements croisés.

[267] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[268] BELLO Huguette (2025), Délibérations de la Commission Permanente du Conseil Régional du vendredi 13 juin 2025 : motion relative aux Brasseries de Bourbon
[269] BELLO Huguette (2024) Délibérations de la Commission Permanente du Conseil Régional du vendredi 6 septembre 2024 : motion relative au projet de vente du terrain hébergeant l'hôtel « Le Lux »

Par ailleurs, les entretiens mettent en lumière des marges de progression en matière de coopération au sein des instances de gouvernance régionales. Les acteurs consultés soulignent que le mode de décision fondé sur le consensus et l'unanimité[270], conjugué à certains différends internes, notamment autour de la reconnaissance de la souveraineté française à Mayotte, peuvent parfois ralentir la prise de décision commune. Certains acteurs font également ressortir la nécessité pour la COI de consolider et de valoriser son rôle essentiel en tant que communauté d'intégration régionale, tout en poursuivant sa mission de soutien et de promotion des projets stratégiques au bénéfice de ses États membres. Parmi les bonnes pratiques, il convient de souligner que la COI a opportunément défini un plan de développement stratégique 2023-2033 couvrant une composante économique (axe 2)[271], décliné opérationnellement *via* un plan d'actions prioritaires 2025-2029[272].



Focus Réunion

Bien que la région et le département soient associés de plein droit aux délégations représentant la France au sein des organisations internationales de l'océan Indien, le constat d'une prise en compte insuffisante de la position des collectivités territoriales, notamment au sein d'institutions comme la COI, demeure. Plusieurs rapports[273], [274], confirmés par certains acteurs locaux consultés, font état d'un mode de représentation dit « réservé »[275], spécifique à la France au sein de la COI. Ce mode de représentation, centré sur les institutions de l'État (Présidence de la République, ministère de l'Europe et des Affaires étrangères, ambassade régionale CDPR), contraste avec une approche dite « déléguée », qui confierait davantage la fonction de représentation internationale à des responsables issus des collectivités territoriales.

Ce mode de représentation réservé apparait également dans le cadre des accords régionaux conclus avec l'Union européenne. En effet, les négociations APE-AfOA semblent se dérouler sans la participation active des DROM[276]. Selon un rapport publié en 2021 par le CESER de La Réunion[277], la Région aurait initialement été tenue à l'écart des discussions engagées à la fin de l'année 2019 sur l'approfondissement de l'accord, et n'en aurait été informée qu'au cours de l'année 2020. D'après les acteurs locaux interrogés, la Région aurait depuis échangé avec le MEAE et le Secrétariat général des affaires européennes (SGAE) concernant son intégration au sein de «l'équipe France», chargée de préparer le mandat de délégation de la France afin que UE négocie l'extension de l'accord en son nom. Les discussions à ce sujet sont toutefois encore en cours. Toujours selon les acteurs locaux consultés, le CESER de La Réunion aurait pu assister à certaines séances de négociations de l'APE UE-AfOA, mais ce en tant qu'organisation de la société civile, sans mandat de représentation de la collectivité territoriale.

[270] Sénat (2022), Coopération entre les États membres de la Commission de l'océan Indien
[271] COI-Plan-de-developpement-strategique-2023-LR.pdf
[272] 1.2.-Annexe-1-_250406_Plan-dactions-prioritaires-COI-2025-29_vuCOPL01-25.pdf
[273] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[274] Galy K., Lesales M., Salmon J-M. (2019) Intégration régionale et participation d'outre-mer français une analyse comparative de l'Organisation des États de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)
[275] ibid
[276] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[277] CESER La Réunion (2021), La réouverture des négociations de l'accord de partenariat économique (APE) entre l'Union Européenne et les pays de l'Afrique orientale et australe

Un élément illustrant les limites de la coordination régionale concerne l'exclusion récurrente de Mayotte des dispositifs de coopération, tels que la COI ou l'IORA. La majorité des entretiens, en particulier ceux menés avec des interlocuteurs français, converge pour identifier ce point comme un obstacle majeur à l'intégration régionale. La contestation de la souveraineté française à Mayotte par les Comores[278] est source de divergence politique avec la France au sein de la COI. Dans ce contexte, aucune relation formelle n'existe entre la COI et Mayotte. D'après les entretiens, les Comores exercent une vigilance étroite sur toute interaction potentielle avec ce territoire. Si cette situation génère des tensions sensibles, elle demeure néanmoins un sujet non traité au sein de la COI, l'organisation s'abstenant par principe de discuter des différends bilatéraux entre États membres. Au-delà de l'exclusion de Mayotte des projets de la COI, ce désaccord historique a des répercussions très concrètes sur le fonctionnement de l'organisation, comme avec la mise en échec de l'Accord de Victoria révisé[279]. En effet, après la ratification du texte par les Comores, des tensions avec la France au sujet de Mayotte ont conduit au retrait du projet de ratification française en 2023, bloquant de fait l'entrée en vigueur complète de la réforme[280], freinant la modernisation de la COI.

Au-delà de ces obstacles historiques, on peut souligner les efforts de rapprochement de la collectivité de Mayotte avec ses îles voisines via **sa politique de coopération décentralisée**[281]. Le Département-Région de Mayotte a ainsi ouvert une antenne de représentation à Antananarivo au sein de l'Ambassade de France en janvier 2020[282], [283]. Cette antenne, suspendue en 2020 en raison de la Covid, devrait être pleinement fonctionnelle au second semestre 2026. La mission de cette antenne est de constituer un point d'appui permanent pour l'identification de projets de coopération, la coordination avec les autorités malgaches, et le suivi des partenariats grâce à la présence d'un chargé de mission dédié. Dans la même dynamique, le Département-Région a installé un bureau à Maurice. Enfin, dans le cadre du Programme INTERREG VI canal du Mozambique 2021-2027, le Département-Région de Mayotte a signé onze conventions-cadres avec onze régions malgaches en juin 2022[284]. Plus récemment, en avril 2024, le Département-Région de Mayotte a signé une convention avec la région malgache Boeny (Mahajanga), qui a permis de lancer un projet de production de fourrages déshydratés sur le territoire malgache, destinés à être importés à Mayotte et à alimenter le bétail mahorais[285].

---

[278] Le préambule de la Constitution des Comores indique « faire du retour de l'Ile de Mayotte dans son ensemble naturel, une priorité nationale », et son article 6 précise que « le territoire de l'Union des Comores se compose des îles et îlots de Mwali (Mohéli), Maoré (Mayotte), Ndzuwani (Anjouan) et Ngazidja (Grande Comore) » (source : Constitution de l'union des Comores)
[279] Adopté en 2020 pour renforcer le fonctionnement de la COI, la révision de l'Accord de Victoria visait à élargir les domaines d'action de la COI, de clarifier les rôles du Secrétariat général et des OPL, ou encore d'assouplir partiellement la règle d'unanimité.
[280] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
[281] ibid
[282] Département-Région de Mayotte (2020) Coopération décentralisée : le conseil départemental de Mayotte ouvre un bureau à Madagascar, communiqué de presse
[283] Département-Région de Mayotte (2020) Tananarive : le bureau de Mayotte à Madagascar officiellement inauguré
[284] Outremers360° (2022) Coopération régionale : Mayotte signe 11 conventions cadre avec des régions malgaches
[285] Département-Région de Mayotte (2024) Création d'une filière de fourrage agricole entre Mayotte et Madagascar
[286] Schweitzer M. (2017) Mutations et perspectives pour les économies des territoires français de l'océan Indien
[287] COI (2015) Revue de presse Edition spéciale Alliance Vanille
[288] Club export Réunion, ADIR, Business Mauritius, CMA, Mauritius Chamber of Agriculture, MCCI (2022) Plateforme privé privé complétée. Document interne
[289] MEAE, MINT (2023) A/S : Mesure 9 du CIOM : établir sous six mois une stratégie de développement des échanges commerciaux des territoires de l'Atlantique et de l'Océan Indien. Document interne
[290] Le programme 209 « Solidarité à l'égard des pays en développement », porté par le Ministère de l'Europe et des Affaires Etrangères (MEAE), finance l'aide publique au développement française, incluant la coopération bilatérale, l'action humanitaire et les contributions aux organisations internationales.
[291] Le programme 123 « Conditions de vie outre-mer », relevant du ministère des Outre-mer (MOM), soutient l'amélioration de la cohésion sociale dans les territoires ultramarins.
[292] ibid

Une collaboration encore limitée réduit la portée des actions opérationnelles et des dispositifs de financement, qui pourraient pourtant mieux soutenir les acteurs économiques locaux

Les initiatives politiques menées dans la région rencontrent parfois des difficultés à se transformer en actions opérationnelles, ce qui peut limiter la pérennité des dynamiques encouragées par les instances de gouvernance, comme la COI. Outre l'absence d'une union douanière[286], les entretiens soulignent les limites de certaines initiatives régionales. Malgré les moyens financiers mobilisés, les entretiens font apparaître une perception d'impact local encore en deçà des attentes. Plusieurs initiatives ont par ailleurs été annoncées sans aboutir. L'Alliance Vanille, accord multilatéral de coopération destiné à améliorer la connectivité aérienne inter-îles, lancée en 2015 sous l'impulsion de la COI n'a pas été mise en place malgré de nombreux séminaires et des tentatives de coopération douanière et portuaire[287]. De même, signée en 2015 mais suivie de peu d'actions, la plateforme privé-privé entre Maurice et La Réunion a dû être renouvelée en 2022[288]. Dans l'ensemble, les entretiens laissent entrevoir un certain décalage entre les engagements politiques régionaux et la portée opérationnelle des actions menées.

L'accès aux financements demeure limité pour de nombreux acteurs locaux en raison d'un manque d'accessibilité et de visibilité des dispositifs existants. Près de deux tiers des répondants (34 sur 56) perçoivent l'accès au financement comme un frein, qu'il soit important ou moyen (voir Figure 16). Les avis neutres restent limités (13), et seuls 10 participants l'envisagent comme un facteur facilitateur, confirmant une perception globalement négative de ce levier. D'après les entretiens, les entreprises situées outre-mer, qui disposent en moyenne de ressources techniques et financières plus restreintes que dans l'Hexagone, ne parviennent pas toujours à se positionner sur les dispositifs de financement. L'obligation d'avancer les dépenses et les délais de remboursement écartent de fait de nombreuses structures des financements INTERREG ou de l'aide au fret. Selon plusieurs personnes consultées, les exigences de Bpifrance, calquées sur celles appliquées sur le continent, ne tiendrait pas suffisamment en compte les réalités économiques propres aux territoires outre-mer[289]. L'absence d'un fonds de coopération régionale mobilisant à la fois des ressources du MEAE (P 209)[290] et du ministère des Outre-Mer (MOM) (P 123)[291] limite davantage les possibilités d'intégration des entreprises ultramarines dans leur environnement régional[292]. Ces difficultés touchent particulièrement les petites organisations : parmi les entreprises répondantes à l'enquête en ligne, 72% des structures de moins de 250 salariés ont identifié l'accès aux financements comme un frein important ou moyen, contre 43% des entreprises de plus de 250 salariés.

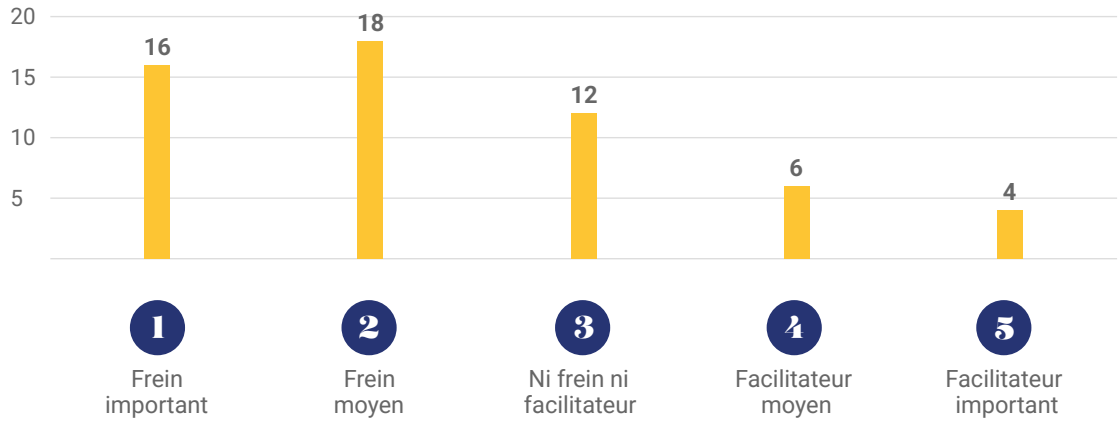


FIGURE 16

Évaluation du facteur « accès au financement » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

286, 287, 288, 289, 290, 291, 292

Malgré l'existence de dispositifs de subvention tels que le ticket modérateur appliqué par Business France dans le cadre du partenariat avec le MOM[293], **les dispositifs d'aide nationaux et régionaux sont encore difficiles d'accès ou simplement méconnus pour certains acteurs locaux[294]**. Les entretiens soulignent des besoins marqués d'accès à l'investissement pour les startups émergentes, qui ne trouvent pas d'offre adaptée pour accompagner leur développement[295]. Ainsi, les entreprises d'outre-mer se financent principalement auprès des banques locales ; c'est notamment le cas dans les DOM de l'océan Indien (Mayotte et La Réunion) où 92 % des crédits aux entreprises sont financés localement[296]. Par ailleurs, ces taux de crédits sont plus élevés dans l'Outre-mer qu'en Hexagone[297]. Ces observations mettent en évidence la nécessité d'adapter les mécanismes de financement afin de mieux répondre aux particularités des territoires ultramarins et d'assurer à leurs entreprises un accès lisible aux différentes possibilités de financement régionales et nationales.

De plus, il subsiste une incertitude concernant la pérennité des dispositifs de financement actuels. La COI repose largement sur des ressources extérieures : Union européenne, aux travers des deux programmes INTERREG Océan Indien et Canal du Mozambique, ainsi que les crédits de l'UE au titre du Fonds européen de développement (FED) et de l'instrument européen pour le voisinage, le développement et la coopération internationale (NDICI) (87 M€ perçus sur la période 2018-2022), Fonds vert pour le climat (53 M€), l'AFD, notamment *via* la stratégie Trois Océans (43 M€) ou la Banque mondiale (11 M€)[298]. Les projets sont ainsi majoritairement financés par ces bailleurs, et non par les États membres, ce qui rend plus incertaine la garantie d'une continuité des financements. L'exclusion de Mayotte de la COI ajoute une contrainte supplémentaire : le territoire ne peut bénéficier des projets portés par l'organisation. Mayotte doit donc recourir aux dispositifs européens, perçus comme plus complexes, en particulier les programmes INTERREG qui supposent la recherche de partenaires régionaux (un exercice difficile dans l'océan Indien considérant le statut controversé de Mayotte dans la zone), et impliquent des procédures administratives lourdes. D'après les entretiens, à l'issue des cycles de financement INTERREG, de nombreux projets s'interrompent faute de relais financiers des gouvernements. Si les entretiens témoignent d'un écosystème dynamique et de bailleurs actifs, ils pointent également l'absence de mécanismes permettant de pérenniser les projets régionaux ou de soutenir davantage les acteurs locaux.

[293] Subvention de 50 à 75% hors taxe pour soutenir des prestations d'accompagnement à l'international, pour des projets à valeur ajoutée locale, pour des TPE/ PME et ETI ultramarines autonomes, Team France Export (2025) DROM-COM : Appui à l'internationalisation des PME/ ETI des Outre-mer
[294] MEAE, MINT (2023) A/S : Mesure 9 du CIOM : établir sous six mois une stratégie de développement des échanges commerciaux des territoires de l'Atlantique et de l'Océan Indien. Document interne
[295] ibid
[296] IEDOM (2019) Le financement bancaire des outre-mer
[297] ibid
[298] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien

3.4 D'autres facteurs secondaires influencent également les échanges économiques dans l'OIO

Au-delà des principaux obstacles identifiés plus haut, d'autres facteurs freinent également le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'OIO.

Une méconnaissance des complémentarités entre les marchés insulaires accentuée par le manque de collecte de données économiques, ainsi qu'une méconnaissance des avantages offerts par les accords de libre-échange entravent la dynamique d'intégration régionale. De nombreux acteurs expriment leur frustration quant au manque d'informations sur les possibilités de coopération entre les différentes îles, ainsi que sur leur manque de compréhension des complémentarités et de la diversité des produits proposés. Ce constat va de pair avec le manque de collecte et de consolidation de données économiques fondamentales (comme sur le volume d'investissement entrant et sortants des DROM ou l'absence de comptabilisation des services exportés et importés entre les territoires), faisant obstacle à l'identification d'opportunités d'échanges. A cela s'ajoute une méconnaissance des facilités offertes par les accords de libre-échange, en particulier les APE et l'absence de guichet unique d'information. Ce déficit de connaissance peut encourager les acteurs économiques à recourir aux facilités offertes par la COMESA ou la SADEC, qui excluent La Réunion et Mayotte, au détriment des APE européens.

D'après l'enquête, l'accès à l'information et la visibilité des marchés est le facteur perçu comme le moins facilitateur des échanges économiques et commerciaux (voir Figure 8). En effet, 28,6 % des répondants considèrent ce facteur comme un frein moyen, tandis que 19,6 % le jugent comme un frein important. Au total, cela représente 48,2 % des participants (27 répondants) qui voient ce facteur comme un frein. A l'inverse, 26,8 % estiment qu'il constitue un facilitateur, tandis que 25 % des participants le voient comme neutre (ni frein ni facilitateur). Parmi les entreprises répondantes, celles appartenant au secteur tertiaire identifient en grande majorité l'accès à l'information et la visibilité des marchés comme un frein important ou moyen aux échanges (70% d'entre elles, contre 46% pour les entreprises du secteur secondaire). Cette observation coïncide avec le manque de données constatées en matière d'échanges de services dans la région (soir section 2.1.2), souligné à plusieurs reprises lors des entretiens.

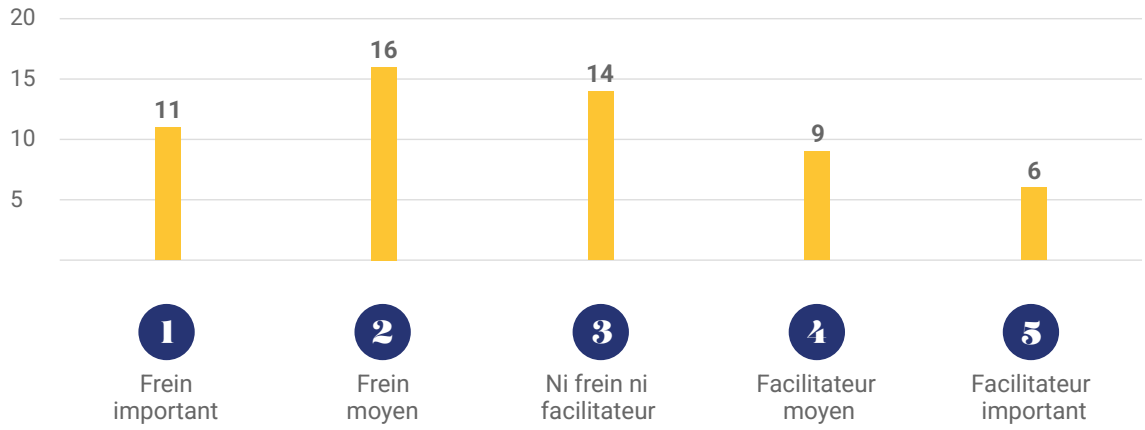


FIGURE 17

Évaluation du facteur « Accès à l'information et visibilité des marchés » comme facilitateur / frein aux échanges commerciaux

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Des facteurs linguistiques, culturels, historiques voire anthropologiques ont également été identifiés comme des éléments susceptibles de freiner les relations économiques entre les îles, tant lors des entretiens que dans le cadre de l'enquête. Cette réalité se manifeste notamment dans les échanges entre La Réunion et Maurice, où persiste un climat de concurrence régionale, parfois teinté de méfiance à l'égard des investissements d'une île vers l'autre. Par ailleurs, la barrière linguistique a été citée par plusieurs acteurs consultés comme un obstacle supplémentaire aux interactions économiques.

D'autres risques menaçant les échanges commerciaux sont également identifiés dans l'enquête, tels que **les risques climatiques**. A titre d'illustration, Mayotte ne peut approvisionner certains produits en raison de contraintes climatiques spécifiques[299]. De plus, du fait de leur nature insulaire, ces territoires présentent une vulnérabilité accrue à la montée du niveau des eaux, ce qui est susceptible d'affecter les infrastructures portuaires. L'évaluation du risque climatique comme menace aux échanges régionaux dans l'OIO révèle une perception majoritairement modérée d'après l'enquête : près de la moitié des répondants (46,3 %) jugent ce risque « moyennement » préoccupant. Toutefois, 24,4 % estiment qu'il s'agit d'une menace faible, tandis que 17,1 % le considèrent comme fort et 7,3 % comme très fort. Seuls 4,9 % ne voient aucune menace.

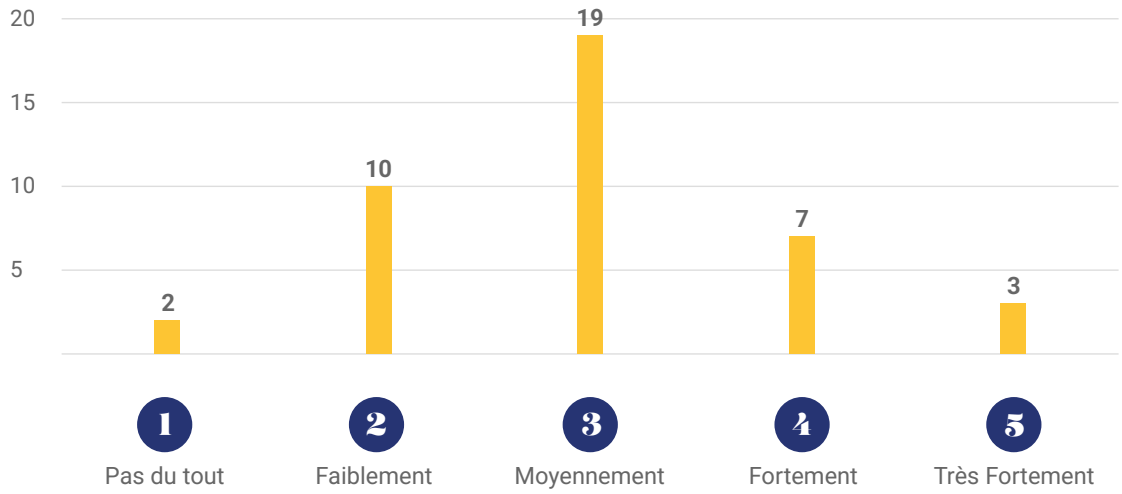


FIGURE 18

Évaluation du risque «risques climatiques» comme menace aux échanges régionaux dans l'OIO

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Dans un parcours opérationnel d'échange, de la prospection jusqu'à la distribution, plusieurs freins structurels et organisationnels génèrent des coûts supplémentaires et allongent considérablement les délais pour les entreprises exportatrices de la région. Ces obstacles se manifestent à chaque étape du processus et compliquent les interactions commerciales avec les autres acteurs de la zone océan Indien occidental, où les chaînes logistiques, réglementaires et commerciales sont souvent fragmentées, hétérogènes ou insuffisamment coordonnées. Cette situation crée un environnement d'échange moins fluide, dans lequel les entreprises doivent composer avec des incertitudes élevées, des écarts de pratiques entre pays et un manque de dispositifs facilitant le passage d'une étape à l'autre.

Ainsi, plusieurs facteurs viennent ralentir et fragiliser la dynamique des échanges intrarégionaux. Tout au long du parcours opérationnel d'un échange commercial, de la prospection à la distribution, divers obstacles génèrent des coûts additionnels et prolongent les délais pour les entreprises exportatrices de la région souhaitant collaborer avec les autres acteurs de la zone océan Indien occidental.

[299] Sénat (2024) La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien

PROSPECTION	COMMANDE	CONFORMITÉ	TRANSPORTS	DÉDOUANEMENT	DISTRIBUTION
• Visibilité limitée des marchés : manque de données, multiplicité d'acteurs, absence de guichet unique. • Méconnaissance des complémentarités économiques entre îles. • Méconnaissance des facilités offertes par les accords de libre-échange. • Difficultés d'accès au financement et dispositifs peu lisibles. • Taille et pouvoir d'achat réduits des marchés insulaires, faible profondeur des marchés. • Différences culturelles, linguistiques, historiques ou anthropologiques. • Exclusion de Mayotte de certains dispositifs de coopération régionale.	• Contraintes de mobilité des professionnels (visas, procédures douanières). • Absence de plateformes régionales de mise en relation exportateur - importateur dans la région.	• Procédures administratives lourdes associées à la mise aux normes européennes (OTC). • Incapacité de certains États (ex. Madagascar) à garantir traçabilité et certifications exigées par l'UE. • Différences réglementaires fortes entre zone UE et AfOA. • Cadres réglementaires différents entre îles. • Manque de ressources des PME pour se mettre en conformité.	• Connectivité régionale irrégulière (maritime, aérienne, routière, numérique) • Coûts élevés du fret maritime et aérien. • Infrastructures portuaires saturées ou insuffisantes • Réseaux routiers/ferroviaires dégradés (Madagascar, Mayotte). • Connectivité numérique incomplète (Mayotte exclue de certains câbles). • Vulnérabilité climatique (cyclones, montée des eaux).	• Barrières tarifaires dont la lisibilité peut s'avérer complexes pour les PME (TVA, octroi de mer). • Complexité administrative, lenteur des procédures (ex. dépendance au papier à Madagascar).	• Coûts logistiques élevés, amplifiés par les faibles volumes et retours à vide. • Congestion portuaire et routière (notamment à Mayotte). • Manque de capacité de stockage / manutention dans certains ports. • Vulnérabilités socio-économiques des îles réduisant la demande locale.

FIGURE 19

Freins liés au parcours opérationnel d'un exportateur souhaitant commercer dans l'océan Indien occidental

Source : Élaboration EY

04

Analyse « SWOT » et recommandations pour renforcer les échanges économiques entre les îles de l'OIO

4.1 L'analyse « SWOT » des liens économiques dans l'OIO laisse apparaître un certain nombre d'opportunités à exploiter

FORCES

L'existence d'**organisations régionales et de financements publics** souvent directement pour le renforcement des échanges économiques dans la région

Le **dynamisme de l'écosystème des entreprises locales** pour le renforcement des échanges économiques

Des **complémentarités entre les structures économiques des îles**

La **proximité linguistique** entre les îles

FAIBLESSES

Des **réglementations et normes** françaises et européennes qui constituent des défis à surmonter pour les îles voisines

Une **connectivité partielle** des îles, qui demeurent proches mais isolées

Des **structures socio-économiques vulnérables**

Une **coopération politique régionale fragmentée et incomplète** (absence de mécanisme intégrant l'ensemble des modalités et acteurs et de cadre de coopération global)

Des dispositifs de financement **peu visibles et difficilement accessibles** pour certains acteurs locaux

OPPORTUNITÉS

De nombreuses **opportunités de complémentarités sectorielles** (agriculture, gestion des déchets, etc.)

Un cadre commercial **UE-APE élargi et modernisé**

Un « **momentum** » **favorable à l'intégration économique régionale** (vision PR Maurice, conférence de coopération régionale, forums des affaires, CEO Summit, prochaine présidence française de la COI, etc.)

RISQUES

L'insécurité juridique et des incertitudes réglementaires (hétérogénéité et superposition des cadres normatifs, modernisation de lois)

La concurrence étrangère et interne

L'instabilité politique freinant le climat des affaires local

Les risques climatiques (cyclones, variabilité des précipitations, etc.)

Les forces de la région résident dans la proactivité des acteurs publics et privés locaux, la complémentarité de certaines structures économiques, ou encore la proximité linguistique des îles

Parmi les forces qui favorisent les échanges économiques dans l'OIO, on distingue notamment :

— **L'existence d'organisations régionales et de financements publics œuvrant directement pour le renforcement des échanges économiques dans la région**. Les programmes européens de coopération interrégionale (INTERREG en particulier) constituent des ressources importantes à exploiter pour renforcer l'intégration économique des îles de l'OIO. De nombreux acteurs interrogés ont souligné l'utilité de ces programmes, même si leurs modalités de mise en œuvre peuvent en limiter l'accès (en particulier la nécessité d'avancer les fonds de financement de projets). La COI, bien que contrainte par des ressources limitées et un portage politique variable entre États membres, constitue également une organisation utile pour l'intégration et la coopération régionale. Plusieurs acteurs consultés ont ainsi souligné le progrès que constituait la création récente du Comité des douanes de l'océan Indien vers le renforcement des liens commerciaux dans la zone. D'autres acteurs publics, tels que les DROM, l'AFD et les membres de la TFE, disposent également de nombreux outils de financement pour soutenir les échanges économiques entre les îles, qu'il conviendrait d'exploiter au mieux (subvention Prime Export de la Région Réunion, facilités FEXTE ou FICOL, *etc.*).

— **Le dynamisme de l'écosystème des entreprises locales pour le renforcement des échanges économiques** : la multiplicité des initiatives de coopération économique intégrant les entreprises privées, ou portées directement par elles, reflète un véritable engagement des parties prenantes locales pour une meilleure intégration économique dans la région. Dans l'enquête en ligne, aux questions « Quelles mesures particulières avez-vous identifiées [pour renforcer les échanges économiques entre les îles de l'OIO] »[300] et « Pouvez-vous nous partager des expériences (ou « success stories ») de coopération économique réussie ? »[301], une majorité de réponses écrites évoque des initiatives comme le CEO Summit, le Forum Économique des îles de l'océan Indien, et plus largement les activités et échanges organisés par les chambres consulaires et les clubs / regroupements d'entreprises comme le Club Export Réunion et le Carrefour des Entrepreneurs de l'océan Indien (CEOI).

— **Des complémentarités entre les structures économiques des îles** : les structures économiques des territoires de l'OIO présentent d'importantes différences, qui peuvent constituer des sources de complémentarité pour la construction de chaînes de valeur régionales. Madagascar dispose par exemple de vastes capacités agricoles, halieutiques et minières, tandis que Maurice et La Réunion offrent des industries de transformation performantes et un capital technologique avancé. La structure de la main-d'œuvre diffère également entre les territoires. Le salaire mensuel moyen varie par exemple fortement dans la région, allant d'environ 41 euros à Madagascar[302,303] à 2 260 euros à La Réunion[304]. Les économies de l'OIO se distinguent également par des pyramides des âges contrastées, influençant la taille de la population active et les capacités de production. Ainsi, la proportion de population de plus de 15 ans économiquement active atteint 86,4 % à Madagascar, contre 64,9 % à Maurice[305], où le vieillissement démographique contribue à des pénuries de main-d'œuvre. Madagascar peut ainsi constituer un vivier naturel de main d'œuvre pour la région.

— **La proximité linguistique entre les îles** : au sein d'un bassin régional aux influences culturelles diverses, la **francophonie** apparaît comme l'un des principaux dénominateurs communs des territoires de l'OIO, et plus largement parmi les membres de la COI. Audelà de La Réunion et de Mayotte, le français est reconnu comme langue officielle à Madagascar et bénéficie de dispositions juridiques privilégiées à Maurice. Selon l'Observatoire de la langue française de l'OIF, la part de francophones dans la population totale est de 26 % à Madagascar et de 73 % à Maurice[306], des chiffres tendanciellement en hausse (20 % à Madagascar et 72 % à Maurice en 2010). Cette proximité linguistique relative facilite la communication des affaires entre les îles et constitue un facteur favorisant les échangeséconomiques. Elle encourage également la constitution d'un marché régional pour l'industrie culturelle et créative (émissions, films, *etc.*).

[300] Question 13 de l'enquête en ligne (23 réponses écrites)
[301] Question 14 de l'enquête en ligne (23 réponses écrites)
[302] Le salaire minimum d'embauche est pour sa part passé à 300 000 ariary (environ 60 euros) dans le secteur non agricole et à 304 300 ariary pour le secteur agricole avec un effet rétroactif au 1er mars 2026. Source: Décret n°2026-1352 du 02 juin 2026 (site FI.SE.MA.) [fisema.mg], [fisema.mg]
[303] Source : INSTAT (2024), Enquête permanente auprès des ménages INSTAT_Epm21-22_06-2024.pdf
[304] INSEE (2025), "Les salaires dans les entreprises à La Réunion en 2023"
[305] Banque Mondiale (2025), « Labor force participation rate »
[306] Observatoire de la langue française (2022), Estimation du nombre de francophones dans le monde 2022

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« La mise en place du comité régional des douanes rattaché à la COI est une excellente initiative. Maintenant, il faut que ça soit suivi de faits et de réalisations concrètes pour fluidifier et simplifier les échanges entre les îles. »

« Le CEO Summit à Tana en décembre 2024 était un moment d'échange important entre délégation réunionnaise et malgache surtout. A renouveler. »

« Les projets financés par les bailleurs [publics] en général. Les projets INTERREG de l'UE [et] les projets de collaboration avec la COI sont des programmes facilitateurs d'échange entre les îles. [Par ailleurs,] les échanges avec les French Tech Réunion et Maurice, ou Madagascar peuvent faciliter les échanges pour l'innovation et ont prouvé leur efficacité sur des forums ou autres évènements exceptionnels. »

« Les échanges commerciaux suivent les opportunités offertes par les îles. La Réunion, par exemple, est un marché de tourisme important pour Maurice alors que Madagascar offre aux entreprises mauriciennes des possibilités pour réduire leurs coûts de production. »

Des faiblesses économiques et politiques limitant le potentiel d'échanges économiques inter-îles dans l'OIO

Un certain nombre de faiblesses et de freins aux échanges ont été identifiés au cours de l'étude. Ces obstacles, développés en détail dans la partie 3, concernent principalement :

— **Des réglementations et normes françaises et européennes exigeantes** : les échanges commerciaux entre Madagascar, Maurice, La Réunion et Mayotte doivent composer avec des dispositifs fiscaux et douaniers complexes, notamment l'octroi de mer et la TVA locale, qui génèrent des coûts supplémentaires et des formalités lourdes pour les exportateurs étrangers. La mise en conformité avec les normes sanitaires et phytosanitaires, ainsi que les exigences techniques européennes (marquage CE, traçabilité, certificats spécifiques), constituent des enjeux majeurs associés aux échanges intra-régionaux, particulièrement pour les petites entreprises et les producteurs régionaux. Enfin, la mobilité des professionnels se caractérise par des situations différenciées : d'un côté par des régimes français de visas spécifiques et des démarches administratives exigeantes, de l'autre, une situation plus souple observée à Madagascar et à Maurice. Ces facteurs limitent la fluidité des échanges et la compétitivité des économies locales dans la région.

— **Une connectivité partielle des îles, qui demeurent proches mais isolées** : La connectivité régionale dans l'océan Indien occidental reste un frein majeur aux échanges économiques inter-îles, en raison de liaisons maritimes, aériennes, terrestres et numériques inadaptées et coûteuses. A titre d'illustration, tandis que la distance entre Madagascar et les Etats-Unis est 30 fois plus élevée qu'entre Madagascar et Mayotte, l'envoi d'un conteneur de 40 pieds de Madagascar vers Mayotte coûte seulement 2,1 fois moins cher que vers les États-Unis (1 073$ vers Mayotte et 2 341$ vers les États-Unis, contre 4 116$ vers la France métropolitaine)[307]. Les infrastructures portuaires, aéroportuaires et routières locales sont souvent saturées ou dégradées, comme à Madagascar et Mayotte, où la congestion et le manque de foncier limitent la capacité logistique[308], malgré des projets d'investissement en cours visant à améliorer la situation.

— **Des structures économiques vulnérables** : Les fortes disparités structurelles des marchés insulaires freinent la dynamique commerciale au sein de l'OIO. L'isolement géographique et la divergence des modèles économiques des îles se traduisent par des échanges

[307] FWFreight (2025) Freight Shipping from Madagascar to Reunion
[308] Africa RISE (2024) Logistique et connectivité maritime Document interne

intrarégionaux limités, bien que la majorité des flux commerciaux transite déjà par leurs ports. Environ 46 % des répondants à l'enquête en ligne identifient la taille et le pouvoir d'achat restreints des marchés insulaires comme un frein important ou moyen, contre 21 % seulement qui y voient un facteur facilitateur. Les asymétries de développement illustrent ces contraintes : le PIB par habitant de La Réunion (24 700 €) est 47 fois supérieur à celui de Madagascar (523 €), tandis que les IDH varient de 0,84 à La Réunion à seulement 0,528 à Madagascar. Par ailleurs, les fragilités économiques et institutionnelles de Madagascar, marquées par une instabilité politique récurrente et un climat des affaires dégradé, alimentent la méfiance des acteurs régionaux et freinent les investissements inter-îles.

Une coopération politique régionale fragmentée et incomplète :

— **Le dispositif actuel de pilotage et d'accompagnement ne s'appuie pas sur un mécanisme avec une vue d'ensemble des modalités et acteurs.** La diversité des acteurs et dispositifs impliqués dans les échanges économiques inter-îles – institutions régionales (COI, IORA, SADC), structures économiques (CCI, Cap Business Océan Indien, CEO Summit) et dispositifs publics-privés (Team France Export, Business France) – illustre le dynamisme de la zone, mais rend parfois l'écosystème peu lisible pour les entreprises.

— **L'absence de vision partagée inter-îles** : La coopération au sein des instances de gouvernance régionales peut être renforcée afin de dynamiser davantage les échanges économiques intrarégionaux, notamment au sein de la COI. L'absence de vision partagée par l'ensemble des îles et acteurs impliqués, ainsi que d'une feuille de route opérationnelle commune couvrant les différentes modalités d'intervention limite l'optimisation de la coopération globale entre les îles de l'OIO. Par exemple, les différends internes, comme ceux concernant la reconnaissance de la souveraineté française à Mayotte, ont conduit à l'échec de la ratification de l'Accord de Victoria révisé en 2023, bloquant ainsi la modernisation de la COI.

— **Des dispositifs de financement qui demeurent peu visibles et difficilement accessibles pour certains acteurs locaux**. L'accès au financement est identifié comme un obstacle majeur par près des deux tiers des acteurs interrogés (34 sur 56), en raison de dispositifs perçus comme complexes, peu lisibles et peu adaptés aux réalités ultramarines. Les entreprises ultramarines, souvent dotées de ressources techniques et financières limitées, peinent à accéder aux dispositifs de financement. L'obligation d'avancer les dépenses et les délais de remboursement excluent de fait nombre d'entre elles des aides européennes et françaises. Par ailleurs, malgré l'existence de plusieurs dispositifs de financement, ceux-ci restent sous-exploités en raison d'un déficit de visibilité pour les acteurs locaux. Ainsi, les entreprises locales s'appuient principalement sur les banques et des solutions de crédit locales, faute de pouvoir mobiliser efficacement les mécanismes nationaux ou européens.

— **Des dispositifs de financement qui demeurent peu visibles et difficilement accessibles pour certains acteurs locaux**. L'accès au financement est identifié comme un obstacle majeur par près des deux tiers des acteurs interrogés (34 sur 56), en raison de dispositifs perçus comme complexes, peu lisibles et peu adaptés aux réalités ultramarines. Les entreprises ultramarines, souvent dotées de ressources techniques et financières limitées, peinent à accéder aux dispositifs de financement. L'obligation d'avancer les dépenses et les délais de remboursement excluent de fait nombre d'entre elles des aides européennes et françaises. Par ailleurs, malgré l'existence de plusieurs dispositifs de financement, ceux-ci restent sous-exploités en raison d'un déficit de visibilité pour les acteurs locaux. Ainsi, les entreprises locales s'appuient principalement sur les banques et des solutions de crédit locales, faute de pouvoir mobiliser efficacement les mécanismes nationaux ou européens.

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« [La] multiplicité des organismes sur cette coopération régionale provoque des effets [contradictoires]. [Les] îles [sont] concurrentes et non partenaires, avec des marchés et débouchés totalement différents »

Les opportunités sectorielles de renforcement économique dans l'OIO bénéficient d'un « momentum » favorable

Plusieurs opportunités de renforcement des échanges économiques se démarquent dans l'OIO :

— **De nombreuses opportunités de complémentarités sectorielles** : plusieurs secteurs économiques pourraient constituer des relais de renforcement des échanges économiques entre les îles de l'OIO, voire les piliers de futures chaînes de valeur régionales. Selon les répondants à l'enquête en ligne de l'étude, les secteurs présentant le plus grand potentiel de complémentarité sont l'**agriculture** (55 % d'opinions favorables) et la **gestion des déchets** (46 %). Les enjeux et opportunités offertes par ces deux secteurs sont développés dans les encadrés plus bas : Focus sectoriel : la sécurité alimentaire et Focus sectoriel : la valorisation des déchets. Viennent ensuite les secteurs du numérique (37,5 %), de la santé et de l'énergie (30 % d'opinion favorable chacun).

— **Un « momentum » favorable à l'intégration économique régionale :** l'actualité récente est marquée par de nombreux événements politiques et économiques qui remettent au premier plan la question de l'intégration économique dans l'OIO. La Réunion a ainsi accueilli en novembre 2025 une **Conférence de coopération régionale**, exceptionnellement présidée par la ministre des Outre-mer, mettant en avant les enjeux d'attractivité de la zone et d'internationalisation des entreprises. Fin novembre 2025, Maurice a également organisé un **Forum des affaires**, co-organisé par Business Mauritius et le MEDEF International, en marge de la visite officielle du Président de la République française ; cet événement s'inscrit lui aussi dans une dynamique régionale forte[309]. Parallèlement, une seconde édition du **CEO Summit** s'est déroulée en avril 2026 à Antananarivo[310] et le Forum économique des îles de l'océan Indien de Cap Business Océan Indien a mis fortement en lumière ces enjeux le même mois. Enfin, la **prochaine présidence française de la COI**, prévue pour la période 2026-2027, offre l'occasion de prolonger et d'approfondir cette dynamique d'intégration et de coopération économique régionale.

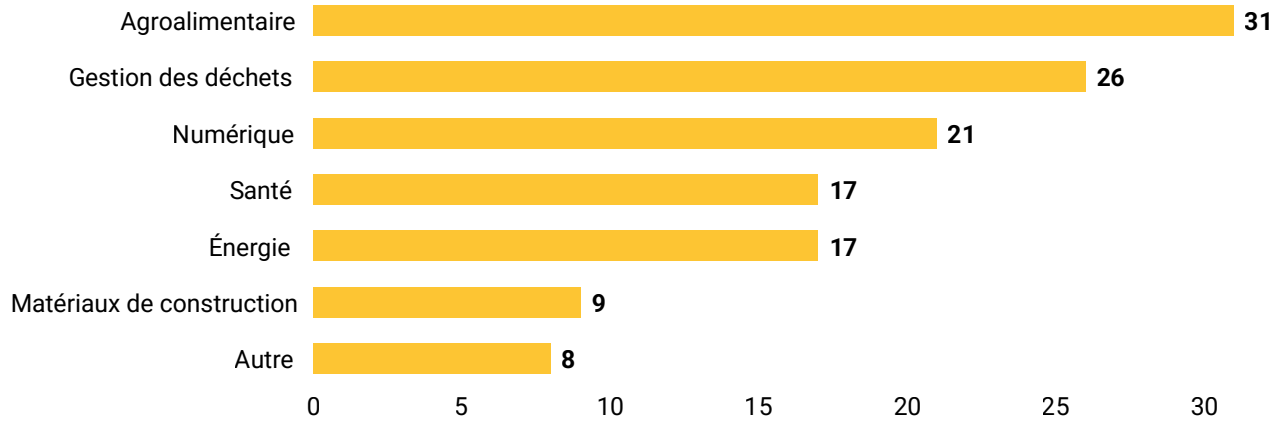


FIGURE 20

Secteurs économiques présentant le plus grand potentiel de complémentarité / synergie entre les îles de l'OIO, notamment en vue de réduire la dépendance aux importations en dehors de la région

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« Nous nous approvisionnons en légumes secs à Madagascar et avons réussi au fil des années à imposer nos critères qualités afin que les exportateurs malgaches soient alignés avec nos exigences (et les règles de l'UE). Cela a pris du temps mais est à présent en place »

[309] Outremers 360 (2025), "Renouvellement de la convention Team France Export La Réunion"
[310] CEO Summit édition 2 – CEO SUMMIT

Certains risques comme l'insécurité juridique, la concurrence étrangère ou le dérèglement climatique menacent également le renforcement des échanges économiques dans la région

Un certain nombre de risques pouvant affecter à l'avenir les efforts de renforcement des échanges ont été identifiés au cours de l'étude :

L'insécurité juridique et des incertitudes réglementaires : l'hétérogénéité et la superposition des cadres normatifs entre Madagascar, Maurice, Mayotte et La Réunion - ces deux derniers étant soumis, en plus du droit national, au droit européen - contribuent à une complexité et une abondance réglementaire qui ne facilitent pas les échanges commerciaux entre les îles. Ces cadres évoluent par ailleurs en permanence, renforçant le sentiment d'insécurité juridique parmi les investisseurs. À l'échelle régionale, certains acteurs interrogés ont par exemple exprimé des inquiétudes concernant l'extension de l'APE UE–AfOA. Du côté des DROM, ces préoccupations portent notamment sur la protection de filières historiques (comme le sucre), ainsi que sur la possibilité d'imposer ou non des clauses miroirs (par exemple en matière environnementale ou sanitaire). Des incertitudes existent également au niveau local. À Mayotte, la mise en œuvre du statut de Grand Port Maritime du port de Longoni[311], dans un contexte de contentieux juridiques liés à la délégation de service public[312], crée un climat d'incertitude susceptible de dissuader certains exportateurs et investisseurs de traiter avec l'île. Un autre exemple concerne la loi 2023-022 sur les investissements[313], adoptée en 2023 par Madagascar. Si ce texte modernise et clarifie le statut des investisseurs étrangers, ceux-ci perdent toutefois certains droits, notamment la possibilité d'accéder directement à la propriété foncière (article 18), remplacée par le recours à un bail emphytéotique. La mise en œuvre concrète de cette disposition pourrait constituer une nouvelle source d'insécurité juridique pour les investisseurs étrangers. Dans l'ensemble, sur une échelle de 1 à 5, les acteurs économiques interrogés évaluent le niveau de menace associé à l'insécurité juridique et aux incertitudes réglementaires à 3,61[314].

La concurrence étrangère : comme décrit dans la section 2.1.1, les biens produits en dehors de la région occupent une place prépondérante dans les importations des îles de l'OIO. La poursuite de l'ouverture des marchés, en particulier au bénéfice de territoires plus compétitifs ou bénéficiant d'avantages commerciaux (tels que les pays dits « ACP » [315] par rapport aux DROM), peut constituer un risque pour la structuration des industries locales et régionales. Dans ce contexte, la signature d'un accord de libre-échange entre l'Inde et l'UE en janvier 2026, ou encore le projet d'extension de l'APE UE–AfOA, qui inclut plusieurs pays ACP, peuvent être perçus comme des menaces pour les industries de Mayotte et de La Réunion. Ces projets viennent s'ajouter à un ensemble d'accords de libreéchange déjà existants dans la zone, comme ceux liant Maurice, la Chine et l'Inde, entrés en vigueur en 2021. Les répondants à l'enquête en ligne évaluent ainsi le niveau de menace associé à la concurrence étrangère à 3,54 en moyenne sur 5. Une différence notable apparaît toutefois entre La Réunion, où 82 % des répondants (9 sur 11) jugent cette menace forte ou très forte, et Maurice, où cette proportion atteint 41 % (7 répondants sur 17).

La concurrence interne : dans certaines filières clés telles que le textile, le tourisme, les produits de la mer ou encore le sucre, les économies insulaires peuvent se livrer à une compétition directe pour capter des parts de marché régionales. Cette rivalité peut alimenter une course au moins-disant économique et fiscal, au détriment de la construction de chaînes de valeur régionales intégrées.

L'instabilité politique : l'instabilité politique, comme celle récemment survenue à Madagascar, fragilise directement le climat des affaires local et les échanges inter-îles. Elle crée une forte incertitude pour les investisseurs, entraînant la suspension de projets d'investissement, voire leur délocalisation vers d'autres territoires, ce qui alimente un recul global de la production et de la croissance. À l'échelle régionale, cette instabilité peut également entraîner une dégradation de l'intégration économique : les partenaires deviennent plus réticents à s'appuyer sur un pays perçu comme risqué, limitant ainsi les échanges et perturbant les chaînes d'approvisionnement dans l'ensemble de la zone. Associée à l'instabilité politique, l'instabilité sociale affecte elle aussi le climat des affaires. Depuis plusieurs années, Mayotte connaît par exemple une situation de tension profonde, « liée aux inégalités sociales, au chômage, ainsi qu'aux difficultés d'accès aux droits et aux services publics », dans un contexte de forte croissance démographique, à la fois naturelle et migratoire. Ces facteurs, qui nourrissent un sentiment d'insécurité, se sont accentués après le passage du cyclone Chido et impactent négativement

[311] Prévu par la loi de programmation pour la refondation de Mayotte de 2025
[312] France Info (2025), "La justice ordonne la fin de la délégation du port de Longoni pour le 1er septembre 2026"
[313] Loi n°2023-002 sur les investissements à Madagascar
[314] Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)
[315] Les pays dits « ACP », aujourd'hui regroupés au sein de l'Organisation des États d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique (OEACP), constituent un ensemble d'États bénéficiant de relations économiques privilégiées avec l'Union européenne, notamment d'un accès facilité - et non réciproque - au marché européen.

les investissements, selon les acteurs locaux interrogés[316]. Les répondants à l'enquête en ligne évaluent à 3,51 en moyenne sur 5 le niveau de menace que représente l'instabilité politique dans l'OIO. Cette estimation monte à 3,67 pour les répondants basés à Mayotte, et 4 pour ceux implantés à Madagascar.

Les risques climatiques : les échanges économiques entre les îles de l'OIO sont fortement exposés à l'intensification des risques climatiques, qui menace directement la production locale, les chaînes logistiques régionales et la continuité des activités commerciales. La région est ponctuellement touchée par des cyclones, entraînant des interruptions du trafic maritime, la destruction d'infrastructures essentielles et d'importantes pertes agricoles. À Mayotte, par exemple, les pertes agricoles consécutives au passage du cyclone Chido en novembre 2024 ont été estimées à 296 millions d'euros[317]. La variabilité accrue des précipitations affecte également la densité et la régularité des rendements agricoles (notamment à Madagascar, voir Table 8 Focus sectoriel : la sécurité alimentaire, plus bas), ainsi que la disponibilité des ressources en eau nécessaires à certaines industries et à la production énergétique. Plus généralement, comme de nombreux territoires insulaires, les îles de l'OIO sont exposées à l'élévation du niveau de la mer, qui fragilise les zones côtières densément peuplées et industrialisées où se concentrent ports, zones franches et entreprises exportatrices. Cette situation augmente les coûts d'adaptation et le risque d'une désorganisation durable. La région est en outre confrontée aux défis liés à la préservation des écosystèmes marins, essentiels à l'économie bleue, ainsi qu'à la pollution plastique. Dans l'ensemble, sur une échelle de 1 à 5, les acteurs économiques interrogés évaluent le niveau de menace associé aux risques climatiques à 2,98.

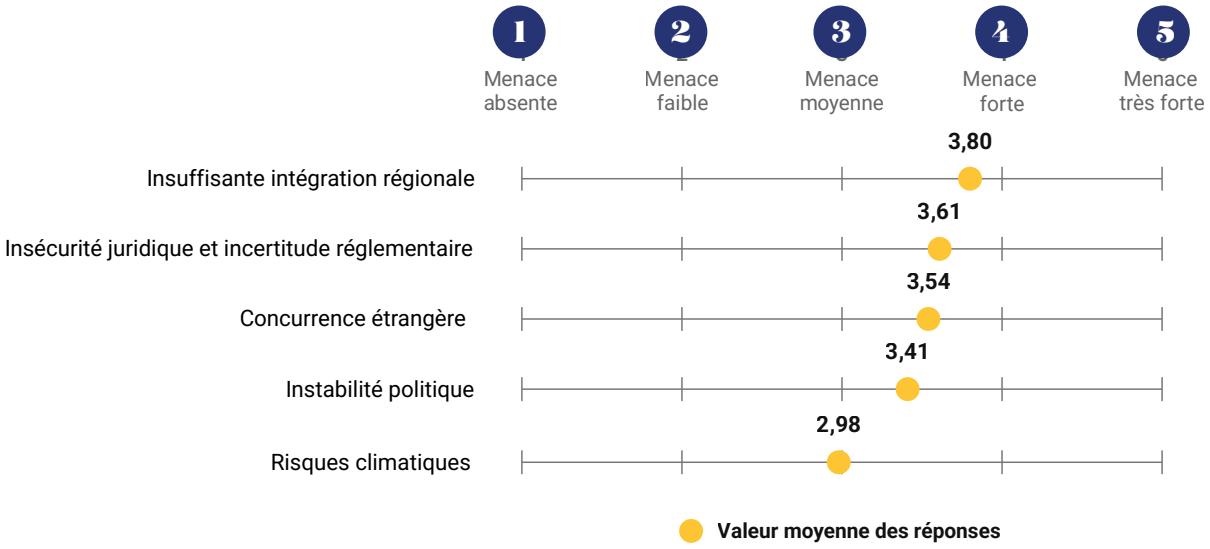


FIGURE 21

Évaluation des risques comme menaces aux échanges économiques régionaux

Élaboration EY –Source : Enquête en ligne «Étude sur le renforcement des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental» (56 répondants)

Extrait(s) de l'enquête en ligne

« Les effets du changement climatique, avec les risques de périodes fréquentes d'inondations, sècheresse et cyclones intenses touchent toutes les îles de l'océan Indien, pouvant causer des dégâts à l'agriculture et aux infrastructures productives et peuvent engendrer des risques importants de maladie dues aux moustiques (Dengue, Malaria, Chikungunya), affectant toutes les populations, les locaux comme les touristes. »

« [La] situation à Madagascar pour l'instabilité politique et [la] situation sociale à Mayotte [sont des risques communs]. »

[316] CESE (2025), Crise à Mayotte : le CESE appelle au respect urgent du principe d'égalité républicaine pour les citoyens mahorais
[317] IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique Mayotte 2024

Table 8 Focus sectoriel : la sécurité alimentaire

Focus sectoriel : la sécurité alimentaire

La valorisation des déchets à l'échelle régionale apparaît comme une nécessité écologique autant qu'une opportunité économique dans l'OIO. Faute d'infrastructures de tri et de recyclage, la grande majorité des déchets ménagers produits dans les îles de l'OIO est enfouie ou déposée dans des décharges à ciel ouvert :

- **À La Réunion**, le secteur de l'agriculture, de la sylviculture, de l'exploitation forestière et de la pêche contribue pour seulement **1,7 %** à la richesse produite localement. Le territoire réunionnais est particulièrement contraint : la surface agricole par habitant n'est que de 450 m², soit dix fois moins que dans l'Hexagone, et elle régresse sous l'effet de l'urbanisation (la surface agricole utilisée est passée de 42 814 hectares en 2010 à 37 563 hectares en 2023). Par ailleurs, la production agricole est historiquement concentrée sur quelques produits destinés à l'exportation, en particulier la canne à sucre, qui représentait 42 % de la production locale de végétaux en valeur en 2023 (132 M€ sur 313,9 M€). La production locale ne couvre ainsi que deux tiers des besoins alimentaires de l'île. Ce taux de couverture est encore plus faible pour les produits d'origine animale : 42 % pour les volailles, 20 % pour les bovins, ou encore 17 % pour les produits laitiers[318].
- **À Mayotte**, la production agricole représente **2,8 %** de la valeur produite sur le territoire. La production informelle est toutefois conséquente (près de 80 % de la production agricole ne serait pas déclarée) et contribuerait à la résilience alimentaire de l'île. Ainsi, selon la DAAF, la consommation de fruits et légumes frais serait couverte à plus de 90 % par la production locale, même si seulement 0,4 % de cette production intégrerait les circuits de commercialisation formels. En revanche, la production locale de viande et de produits animaux ne couvre qu'une faible part des besoins (moins de 10 % pour la volaille de chair, par exemple). Par ailleurs, Mayotte a subi d'importantes pertes agricoles liées au cyclone Chido en 2024 (estimées à 296 millions d'euros), impactant durablement le secteur (déracinement d'arbres fruitiers, *etc.*) [319].
- **À Maurice**, la production agricole représente environ **3 %** de la valeur produite sur le territoire. La spécialisation y est encore plus marquée qu'à La Réunion : près de 70 % des surfaces agricoles sont consacrées à la culture de la canne à sucre (sur 65 000 ha). Si Maurice est autosuffisant dans certains secteurs (légumes frais, volailles, œufs), le pays demeure dépendant des importations pour couvrir 77 % de ses besoins alimentaires[320].
- **À Madagascar**, le secteur agricole représente **27 %** du PIB national (incluant élevage, pêche et sylviculture), ce qui distingue le pays des autres territoires de l'OIO. Le taux de dépendance aux importations alimentaires se situe autour de 20 %[321], la production locale couvrant la grande majorité des besoins du pays. L'agriculture malgache est caractérisée par la prédominance des exploitations familiales, qui représentent 99 % des exploitations, utilisent 95 % des terres cultivées et détiennent 97 % du cheptel national[322] . Toutefois, le secteur demeure extrêmement vulnérable aux aléas climatiques (variabilité des pluies, épisodes de sécheresse, *etc.*), ce qui affecte la stabilité de la production. Le niveau de mécanisation reste par ailleurs faible, limitant la productivité et les revenus agricoles[323]. Ainsi, malgré un taux d'autosuffisance alimentaire proche de 80 %, le taux de sous-nutrition à Madagascar reste autour de 40 % ces dernières années[324].

318 IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique La Réunion 2024
319 IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique Mayotte 2024
320 WTO (2021), Trade Policy Review - Mauritius
321 Ministère de l'Agriculture et de l'Élevage de Madagascar (2024), Rapport des Bilans Alimentaires de 2016-2022
322 Prérad Ocean indien (2023), L'Agriculture à Madagascar : Évolution, chiffres clés et défis
323 IMF (2023), Food Insecurity and Climate Shocks in Madagascar
324 FAO, FAOSTAT - Madagascar

la sécurité alimentaire (suite)

En conséquence de la relative faiblesse de la production régionale, les produits alimentaires constituent une part importante des importations des îles de l'OIO. Comme indiqué dans la section 2.1.1, les produits des industries alimentaires et les produits animaux représentaient en valeur 17 % des importations de La Réunion en 2024, 26 % de celles de Mayotte la même année, et 14 % de celles de Maurice en 2023. Le poids élevé de ces importations rend les territoires insulaires particulièrement vulnérables aux fluctuations des prix internationaux et aux perturbations des chaînes d'approvisionnement mondiales, soulignant la nécessité de renforcer la production locale et les circuits régionaux.

Face à ce constat, plusieurs initiatives ont vu le jour, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle individuelle des îles, pour renforcer la sécurité alimentaire dans l'OIO.

- **À l'échelle individuelle**, toutes les îles ont développé des stratégies et programmes visant à accroître leur autosuffisance alimentaire, reposant notamment sur un renforcement et une diversification de la production agricole. **Mayotte** a adopté en 2024 le **Plan régional de l'agriculture durable (PRAD)** 20232029[325], visant à « faire du secteur primaire un moteur majeur du développement endogène et durable ». Ce plan, décliné en 78 actions, prévoit notamment le soutien à la professionnalisation des exploitations, la structuration des filières, la montée en gamme des produits et l'accompagnement dans l'accès aux financements. De même, **La Réunion** a adopté en 2023 un **Plan régional de souveraineté alimentaire**[326], fixant des objectifs de couverture des besoins de l'île par type de produits alimentaires, ainsi que 36 actions pour les atteindre (soutien au recrutement, préservation du foncier agricole, consolidation des filières, *etc.*). **Maurice** a également adopté en 2024 un nouveau **Plan stratégique pour les secteurs des cultures vivrières et de l'élevage 2024-2030**[327]. Ce programme prévoit des mesures destinées à stimuler la production afin d'assurer la sécurité alimentaire du pays, promouvoir une agriculture durable et résiliente, encourager l'entrepreneuriat et développer la transformation agroalimentaire.
- **À l'échelle régionale**, la **COI** a porté plusieurs projets emblématiques pour soutenir l'autosuffisance alimentaire. Le **Programme régional de sécurité alimentaire et nutritionnelle 2018-2022 (PRESAN)**, financé par la FAO et le FIDA, visait à « *promouvoir l'augmentation de la production et de la productivité, la compétitivité et le commerce inter-îles afin de créer les conditions d'une sécurité alimentaire et nutritionnelle de long terme en Indianocéanie* » [328]. Il a soutenu des initiatives d'intensification durable de la production à Madagascar, des actions de facilitation des échanges régionaux et la mise en œuvre de projets agricoles inclusifs. Plus récemment, le **Programme régional d'appui à la sécurité alimentaire et nutritionnelle dans l'océan Indien 2020-2025 (SANOI)**, financé par l'UE à hauteur de 16 M€, a soutenu plusieurs actions visant à promouvoir les bonnes pratiques agroécologiques à l'échelle régionale, renforcer la mise en réseau des systèmes d'information entre États membres sur la sécurité alimentaire et nutritionnelle, et accompagner la diversification de la production agricole, notamment en sensibilisant les populations vulnérables[329]. D'autres acteurs régionaux, comme **l'Union européenne**, ont également mis en œuvre des programmes de coopération en matière alimentaire et agricole. Le programme **INTERREG V Océan indien** (2014-2020)[330] a par exemple soutenu plusieurs centaines de séjours d'étude et d'échanges d'enseignants dans le cadre du Réseau des établissements agricoles professionnels (REAP), présent dans 9 territoires de l'océan Indien[331]. De même, le programme **INTERREG V Mayotte-ComoresMadagascar** (2014-2020) a soutenu la modernisation de plusieurs exploitations agricoles dans la région, et notamment à Mayotte, où le programme a financé la mise en place d'une poussinière, d'un élevage de poules pondeuses et de deux autres unités de production alimentaire[332].

[325] DAAF de Mayotte (2024), Plan régional d'agriculture durable (PRAD) 2023-2029
[326] DAAF de La Réunion (2023), Plan régional de souveraineté alimentaire de La Réunion
[327] GovMu (2024), "Agro-Industry Minister launches Mauritius Strategic Plan for Food Crop and Livestock Sector 2024-2030"
[328] COI, « LE PRESAN : un cadre d'intervention de mobilisant adapté aux enjeux de sécurité alimentaire et nutritionnelle en Indianocéanie »
[329] IRAM, Programme régional d'appui à la Sécurité Alimentaire et Nutritionnelle dans l'Océan Indien 2020-25
[330] Région Réunion (2025), Résumé du rapport annuel de mise en œuvre du programme INTERREG V Océan Indien V
[331] Le réseau compte plus de 90 établissements adhérents répartis sur 9 territoires : Madagascar, Afrique du Sud, Mozambique, Comores, Seychelles, Maurice, Rodrigues, Mayotte et La Réunion
[332] Keep.eu, « Modernisation of farms and their groupings »

Table 9 Focus sectoriel : la valorisation des déchets

Focus sectoriel : la valorisation des déchets

La valorisation des déchets à l'échelle régionale apparaît comme une nécessité écologique autant qu'une opportunité économique dans l'OIO. Faute d'infrastructures de tri et de recyclage, la grande majorité des déchets ménagers produits dans les îles de l'OIO est enfouie ou déposée dans des décharges à ciel ouvert.

- À La **Réunion**, en 2022, sur les 540 396 tonnes de déchets ménagers et assimilés collectées (soit 614 kg par habitant), 336 206 tonnes ont été enfouies (62,2 %), le reste étant valorisé et/ou exporté[333]. L'île a ainsi expédié en 2024 près de 29,6 millions de tonnes de déchets de papier et carton (pour 5,6 M€) et 61,8 millions de tonnes de déchets métalliques (24,8 M€)[334].
- À **Mayotte**, 98 % des déchets ménagers et assimilés sont enfouis, et moins de 1 % des déchets collectés sont triés pour être valorisés. On estime que 150 kg par habitant et par an de déchets enfouis auraient pu être valorisés, faute d'infrastructures adaptées[335].
- **Maurice** produit environ 500 000 tonnes de déchets solides domestiques et commerciaux par an (plus de 400 kg par habitant), dont l'essentiel est enfoui ; seuls 3 à 4 % sont recyclés et/ou exportés[336].
- À **Madagascar**, les estimations de 2016 évaluent à 3,8 millions de tonnes la production annuelle de déchets ménagers solides (41 kg par habitant), dont 97 % seraient déposés dans des décharges ou dépotoirs à ciel ouvert[337].

À ces déchets ménagers s'ajoutent les déchets dangereux, principalement issus de l'activité industrielle (piles, batteries, *etc.*). **S'ils représentent une fraction relativement faible en poids comparativement aux déchets ménagers, ils nécessitent un traitement spécifique, réalisé parfois hors du territoire de collecte**[338]. C'est particulièrement le cas pour les DROM : Mayotte et La Réunion exportent ainsi chaque année plusieurs centaines à quelques milliers de tonnes de déchets dangereux vers l'Europe et l'Hexagone faute de capacités de traitement locales. Ces transferts sont strictement encadrés par les normes internationales limitant les échanges de déchets dangereux vers les États ne disposant pas de capacités de traitement adaptées (Convention de Bâle de 1989, Convention de Bamako de 1991, Règlement européen CE 1012/2006, *etc.*).

Dans ce contexte, la valorisation des déchets est devenue un enjeu central pour les économies de l'OIO, suscitant ces dernières années le développement d'initiatives régionales. Ce mouvement est alimenté, d'une part, par la **pression environnementale croissante** sur les écosystèmes insulaires (pollution plastique, saturation des sites d'enfouissement, obligations réglementaires de réduction des déchets, *etc.*) et, d'autre part, par les **opportunités économiques** liées à la structuration d'une filière régionale de valorisation des déchets (mise en valeur des savoir-faire de territoires pionniers comme La Réunion, atteinte d'une masse critique pour réaliser des économies d'échelle et développer des filières de valorisation spécialisées sur la plupart des types de déchets produits dans la région, *etc.*). On peut citer plusieurs initiatives récentes, à l'échelle des îles et au niveau régional, qui s'inscrivent dans ce mouvement :

[333] IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique La Réunion 2024
[334] DGDDI, Statistiques DROM - Données brutes
[335] IEDOM (2025), Rapport Annuel Économique Mayotte 2024
[336] Ministry of Environment, Solid Waste Management and Climate Change of Mauritius, Strategic Overview
[337] World Bank (2022), Madagascar Country Environmental Analysis
[338] IEDOM (2025)

la valorisation des déchets (suite)

- La Réunion a adopté en 2024 un Plan Régional d'Actions en faveur de l'Économie Circulaire (**PRAEC**), inclus dans un document plus global le Plan Régional de Prévention et de Gestion des Déchets (**PRPGD**), piloté par la Région Réunion. Le secteur privé aussi s'engage dans la valorisation de déchets. **La Réunion a par exemple accueilli, les 21-23 mai 2025, la réunion régionale Océan Indien des Conseillers du Commerce Extérieur de la France (CCEF), rassemblés autour du thème « Nos déchets, une opportunité business ? Innovons pour un avenir durable »**[339]. Cet évènement a mis en lumière plusieurs savoir-faire réunionnais et régionaux exportables dans l'OIO, tels que la valorisation des biodéchets (méthanisation de la bagasse, compostage industriel, *etc.*) ou des techniques innovantes de tri et de récupération.
- **Maurice a récemment adopté une « Feuille de route pour l'économie circulaire (2023-2033) ».** Pilotée par Expertise France, en collaboration avec le ministère de l'Environnement, et bénéficiant de financements européens, ce plan vise à promouvoir une consommation durable, améliorer la gestion des déchets, adopter des modèles économiques circulaires dès la conception des produits, et promouvoir une culture de la circularité sur l'île[340].
- **À l'échelle régionale, la COI a élaboré en 2019 un Plan d'action pour la réduction et la gestion des déchets destiné à ses États membres**[341]. Ce plan repose sur trois axes : création d'un observatoire régional des déchets et facilitation des échanges entre professionnels ; accompagnement des États membres dans l'amélioration des cadres réglementaires et institutionnels ; développement d'un environnement favorable à la recherche, à l'éducation et à l'innovation en matière de valorisation des déchets plastiques. Ses recommandations ont été intégrées et prolongées dans un **Plan d'action de l'économie circulaire, publié en mars 2025**[342]. Ce nouveau document propose notamment la création d'un centre régional de collecte, démontage et transport des batteries lithium-ion usagées, ainsi que la négociation de partenariats public-privé avec les compagnies maritimes afin de mettre en place des connexions à tarifs préférentiels pour l'exportation de déchets recyclables vers des pays disposant d'infrastructures de traitement adéquates.

[339] Mémento (2025), « La Réunion accueille la réunion régionale des CCE sur le thème des déchets comme levier d'innovation durable »
[340] Expertise France (2025), « Projet économie circulaire à Maurice : de la stratégie à l'action »
[341] COI (2019), Plan d'action de réduction et de gestion des déchets dans les pays de la commission de l'océan Indien
[342] COI (2025), Plan d'action de l'économie circulaire dans les États insulaires d'Afrique et de l'océan Indien 2025-2030

Table 10 Focus sectoriel : l'économie numérique

Focus sectoriel : l'économie numérique

L'économie numérique a atteint des niveaux de développement différents dans les îles de l'OIO, comme en témoignent la contribution du secteur au PIB et les taux de connectivité, qui varient d'un territoire à l'autre.

- **À La Réunion**, l'économie numérique constitue une filière structurée et dynamique, regroupant plus de 1 500 entreprises et 4 000 emplois salariés privés (environ 2,5 % de l'emploi salarié privé), concentrés dans les secteurs de la télécommunication, la fabrication industrielle, la programmation et le commerce / réparation de biens numériques[343]. Elle génère près de 1,4 milliard d'euros de chiffre d'affaires, soit plus de 7 % du PIB réunionnais[344]. Le territoire se distingue par un niveau de connectivité élevé, avec 79 % de la population disposant d'une connexion internet fixe (dont 92 % raccordés à la fibre) et 95 % disposant d'un smartphone[345].
- **À Mayotte** l'économie numérique demeure peu développée sur le plan productif et repose principalement sur les services de télécommunications. Le cyclone Chido a profondément détérioré le réseau internet de l'île, détruisant près de 70 % des infrastructures du réseau de cuivre[346] .
- **À Maurice**, le secteur du numérique regroupe 975 entreprises, employant plus de 33 000 personnes (5,3 % de la population active)[347]. Ce secteur contribue pour 5,6 % au PIB de Maurice, tiré par les services de programmation informatique et de conseil (34 % de la valeur ajoutée), les activités de télécommunication (27 %) et des centres d'appel (18 %), suivi par la distribution (14 %)[348]. L'île dispose d'une couverture numérique avancée, avec un taux de pénétration d'Internet de 79,5 % (environ 1,01 million d'utilisateurs pour 1,27 million d'habitants) et 2,14 millions de connexions mobiles actives, soit plus de 160 % de la population[349].
- **À Madagascar**, l'économie numérique représente environ 1,7 % du PIB et contribue à près de 18 % de la croissance économique récente, tirant partie des services d'externalisation (« *business process outsourcing* », ou BPO), et plus récemment du commerce en ligne et le « *mobile money* » [350]. Les services numériques sont concentrés dans les grands centres urbains, notamment Antananarivo, et reposent en grande partie sur une main d'œuvre jeune et compétitive. Le pays compte environ 6,7 millions d'internautes, soit un taux de pénétration de 20,4 %, ainsi que 21,8 millions de connexions mobiles actives, soit 66,2 % de la population totale[351]. Les freins au développement du secteur se concentrent sur les insuffisances en termes de compétences numériques (faible volume d'ingénieurs informaticiens formés chaque année), d'infrastructures TIC et de cadre réglementaire (protection des données, cybersécurité, *etc.*)[352] .

[343] IEDOM (2020), L'Économie numérique à La Réunion
[344] Région Réunion (2020), Le Pacte Numérique (Contrat de filière numérique) - Feuille de route 2020-2023
[345] Région Réunion (2025), Étude sur la digitalisation des individus, des ménages et des entreprises
[346] Le Quotidien (2025), « À Mayotte, un internet à trous et des tensions sur la fibre après Chido »
[347] EDB - ICT
[348] Statistic Mauritius (2024), Information and Communication Technologies (ICT) Statistics
[349] Digital Portal – Mauritius
[350] International Trade Administration, "Madagascar Country Commercial Guide – Digital Economy"
[351] Digital Portal – Madagascar
[352] UNDP (2025), Madagascar Digital Readiness Assessment

Focus sectoriel : l'économie numérique (suite)

Développer l'économie du numérique dans l'OIO représente un levier stratégique pour diversifier les économies de la région, stimuler leur productivité et renforcer leur intégration dans les chaînes de valeur régionales et mondiales. Le numérique permet de dépasser les contraintes d'insularité en facilitant l'exportation de services, l'essor de l'innovation locale ou encore la modernisation des administrations publiques. À cet égard, de nombreux projets de digitalisation des économies de l'OIO ont vu le jour ces dernières années.

Les îles de l'OIO ont récemment développé des stratégies et feuilles de route dédiées au secteur du numérique, centrées autour des enjeux d'infrastructures, de compétences / d'accessibilité et d'usages écoresponsables.

- **Madagascar** a adopté pour la période 2023-2028 un **Plan Stratégique Numérique** en quatre axes : 1) réformer le cadre juridique du secteur du numérique pour favoriser la libre concurrence ; 2) développer les infrastructures de télécommunication (notamment dans les zones rurales et enclavées) ; 3) renforcer les compétences pour répondre aux besoins de l'économie numérique ; et, 4) soutenir l'inclusion numérique et financière (paiement dématérialisé, accès aux services administratifs, *etc.*)[353].
- Le **Plan de transformation digitale 2025–2029**, adopté en 2025 par le gouvernement **mauricien**, propose également quatre axes de réforme : 1) digitaliser et moderniser les services publics ; 2) former le public et encourager l'utilisation des outils numériques / IA ; 3) soutenir l'économie du numérique et la digitalisation des entreprises locales ; et, 4) promouvoir une structuration écologique de la filière numérique (réduire les déchets électroniques, *etc.*)[354].
- Le **Contrat de Filière Numérique pour 2026-2028**, signé en février 2026 par la Région **Réunion**, adopte quatre priorités similaires : 1) réduire les inégalités d'accès au numérique ; 2) soutenir la digitalisation des entreprises et le développement de la filière numérique locale ; 3) encourager une utilisation écoresponsable du numérique ; et, 4) maîtriser les enjeux liés à l'utilisation des données et de l'intelligence artificielle[355].
- Le Département-Région de **Mayotte** n'a pas développé de plan équivalent, couvrant plusieurs dimensions du secteur numérique. En matière d'infrastructure et d'accessibilité toutefois, l'archipel a adopté en 2021 un **Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique**, visant essentiellement à rendre 100 % des résidents éligibles à une connexion très haut débit[356]. Plus récemment, en 2025, le Département a adopté un plan Mayotte Fibre avec pour objectif de développer un réseau de fibre optique sur l'ensemble du territoire d'ici à 2030[357].
- **À l'échelle régionale**, plusieurs projets coopératifs ont été développés pour renforcer l'intégration digitale des îles de l'OIO. On peut citer le réseau de câbles sous-marins qui traversent la région, comme le réseau Lower Indian Ocean Network (**LION**), inauguré en 2009 entre Maurice, La Réunion et Madagascar, et prolongé en 2012 vers Mayotte et le Kenya (**LION 2**) ; ou encore le Melting Pot Indianoceanic Submarine System (**METISS**), initié par la COI en 2017, et qui relie Maurice, La Réunion, Madagascar à l'Afrique du Sud depuis 2021. À ce titre, la COI a également soutenu un projet de **Grand Observatoire de l'océan Indien** (G2OI), en partenariat avec l'Institut de Recherche pour le Développement (IRD) et bénéficiant de financements INTERREG[358]. Ce projet, développé de 2020 à

[353] Gouvernement de Madagascar (2023), Plan Stratégique Numérique 2023-2028
[354] Government of Mauritius (2025), A Blueprint for Mauritius – A Bridge to the Future (2025–2029)
[355] Centre Inffo (2026), « La Réunion signe un Contrat de Filière Numérique 2026-2028 »
[356] Département-Région de Mayotte (2021), Schéma Directeur Territorial d'Aménagement Numérique du Département de Mayotte
[357] Département-Région de Mayotte, Mayotte Fibre
[358] IRD, « G2OI - Grand Observatoire de l'Océan Indien »

l'économie numérique (suite)

2023, visait à créer une infrastructure de données régionale permettant aux utilisateurs finaux (scientifiques, grand public, gestionnaires publics, *etc*.) d'accéder facilement au patrimoine de données scientifiques produit dans la région *via* un portail web dédié. Enfin, on peut également citer le travail institutionnel de l'**IORA**, qui a mis en place deux plateformes de coopération académique, scientifique et technologique pour ses États membres : le Groupe Académique de l'IORA (**IORAG**) et le Groupe de travail sur la science, la technologie et l'innovation (**WGSTI**).

– **Ces initiatives s'appuient sur un réseau d'acteurs institutionnels et privés mobilisés pour le développement de la filière du numérique dans l'OIO**. Au-delà des organisations régionales présentes dans la zone (COI et IORA), des gouvernements / ministères (Madagascar, Maurice et France) et des collectivités territoriales (Région Réunion et Département-Région de Mayotte) en charge de définir des programmes et politiques publiques en matière de numérique, chaque île dispose d'un écosystème d'organisations spécialisées dans le secteur. On peut citer le réseau des communautés **French Tech** (présentes dans les quatre îles de l'OIO), chargées de structurer et de faire croître l'écosystème de startups innovantes françaises en France et à l'international, les regroupements d'entreprises du numérique, comme **Digital Réunion**, le Groupement des Opérateurs en Technologies de l'Information et de la Communication de Madagascar (**GOTICOM**), ou encore la Mauritius Information Technology Industry Association (**MITIA**).

4.2 Recommandations

L'étude formule cinq grandes recommandations, élaborées à partir des conclusions. Ces recommandations ont pour objectif de renforcer les écahanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental. Elles sont développées dans les sections suivantes, en incluant des recommandations spécifiques et opérationnelles, assorties de précisions sur leur mise en œuvre.

Ces recommandations ont eu vocation à être enrichies et davantage opérationnalisées lors des ateliers de mise en route d'actions opérationnelles prévues le 6 mars 2026 (Réunion/ Mayotte), le 10 mars 2026 (Maurice) et le 8 avril 2026 (Madagascar).

1 *Formaliser une vision stratégique synthétique et partagée des échanges économiques entre les îles de l'Océan Indien occidental en favorisant sa déclinaison opérationnelle et pragmatique*

1. Formaliser une vision stratégique synthétique et appropriée par les différentes parties prenantes.

2. Privilégier une approche pragmatique pour décliner cette vision à travers une feuille de route opérationnelle co-construite actualisable chaque année et un cadre de suivi simple, orienté sur les résultats.

2 *Améliorer le pilotage et la concertation inter-acteurs, notamment avec une approche thématique/ sectorielle ainsi que le suivi des relations économiques inter-îles*

1. Poursuivre les efforts de concertation inter-acteurs, la recherche de complémentarités et de division optimale du travail, en accentuant le pilotage par thématique/ sectoriel.

2. Renforcer la recherche de synergies entre acteurs inter-îles, en l'orientant sur des projets concrets et financés, avec des objectifs et responsabilités clairs.

3. Effectuer un suivi renforcé de l'état des échanges économiques en l'intégrant comme chantier prioritaire de la feuille de route opérationnelle.

3 *Optimiser les dispositifs de financements et de soutien aux relations économiques inter-îles en les ciblant sur des objectifs prioritaires*

1. Recenser et améliorer le ciblage des dispositifs de financement de la France aux relations économiques inter-îles autour de thématiques/ secteurs prioritaires.

2. Améliorer la valorisation et la mobilisation des dispositifs de soutien techniques existants de la France aux relations économiques inter-îles.

3. Renforcer les efforts conjoints de promotion des échanges économiques, de communication et de visibilité.

4 *Poursuivre les efforts de coopération et d'intégration économique pour réduire les obstacles aux échanges*

1. Continuer les efforts de renforcement de la coopération et de l'intégration, notamment en termes de facilitation des échanges et de coopération douanière.

2. Favoriser la mobilité inter-îles.

3. Améliorer la connectivité régionale et d'autres formes d'intégration physique.

4. Améliorer les investissements croisés, l'intégration et la coopération financière inter-îles.

5 *Améliorer les efforts de sécurisation de chaînes d'approvisionnement, de complémentarité et de structuration de filières régionale*

1. Approfondir le travail d'identification des secteurs de complémentarité à l'échelle régionale et capitaliser sur les expériences passées.

2. Accompagner la structuration de chaînes de valeur régionale dans certains secteurs déjà identifiés comme stratégiques, et notamment dans les secteurs stratégiques de l'agriculture durable, de l'économie circulaire et de la transition numérique.

Ces sous-recommandations font l'objet de propositions concernant leur degré de priorité et leurs modalités de mise en œuvre (échéance, facilité de mise en œuvre et acteurs responsables de leur mise en œuvre). Ces propositions s'appuient sur la grille de lecture suivante :



DEGRÉ DE PRIORITÉ

●●● **Forte :** la sous-recommandation permet de répondre à des besoins ou enjeux prioritaires

●● **Assez forte :** la sous-recommandation permet de répondre à des besoins ou enjeux moins prioritaires

● **Moyenne/faible :** la sous-recommandation permet de répondre à des besoins ou enjeux peu prioritaires



ÉCHÉANCE

Court terme : 2026-2027

Moyen-terme : 2028-2030

Long-terme : au-delà de 2030



DEGRÉ DE FAISABILITÉ

Le degré de faisabilité tient compte des ressources disponibles (financières, humaines), de la volonté politique, de l'environnement socio-économique et politique (ex : stabilité, prévisibilité) et/ou d'aspects règlementaires (nécessité d'adapter des dispositifs), etc.

●●● Sous-recommandation relativement simple à mettre en œuvre (peu coûteuse et soumise à des contraintes internes ou externes faciles à surmonter)

●● Sous-recommandation moyennement simple à mettre en œuvre

● Sous-recommandation complexe

4.2.1 Formaliser une vision stratégique synthétique et partagée des échanges économiques entre les îles de l'océan Indien occidental en favorisant sa déclinaison opérationnelle et pragmatique.

Constats :

- Le pilotage de la coopération inter-îles ne repose pas sur une vision partagée d'ensemble, ni sur une feuille de route opérationnelle, assortie d'un cadre de suivi.

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
1.1 Formaliser une vision stratégique synthétique et appropriée par les différentes parties prenantes : – Capitaliser pour la formalisation de cette vision sur les orientations de stratégies existantes, tant émanant des autorités publiques qu'associant des acteurs privés (ex : stratégie de développement des échanges commerciaux de l'océan Indien (avec une perspective française), plan de développement stratégique COI, Plan de développement de la coopération régionale du CEOI). – Cette vision devra prioriser des objectifs économiques et sectoriels prioritaires. Elle devra aider à : – Définir un nombre limité d'objectifs de court (par exemple trois grands thèmes sur la période 2026-27) et de moyen termes (après 2027) ; – Préciser le périmètre de la coopération et la répartition des rôles entre acteurs publics et privés (voir recommandation 2.2. sur la cartographie des acteurs impliqués) – Faciliter l'identification des domaines et modalités de coopération. – Cette vision pourra être formalisée dans un cadre logique d'intervention simple qui serait à reconstituer de manière participative.	Priorité : ●●● Faisabilité : ●●● Période : Court terme **Responsables**: Ambassadeur chargé de la Coopération régionale dans la Zone Océan Indien (Chef de file) en liaison avec des représentants des collectivités de la Réunion et Mayotte et avec l'appui des services/ opérateurs de l'Etat (SE, AFD) et l'Equipe France Export Points focaux à désigner côté Maurice et Madagascar (contreparties publiques et privées compétentes) COI (contributions avec une perspective Etatique) Cap Business OI (contributions avec une perspective des acteurs privés) Membres du comité de pilotage de l'étude (contributions attendues).

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
1.2 Privilégier une approche pragmatique pour décliner cette vision à travers une feuille de route opérationnelle co-construite actualisable chaque année et un cadre de suivi simple, orienté sur les résultats (voir recommandation 2). – L'approche pragmatique se traduira par : – Le renforcement des missions déjà assurées par les différents acteurs publics et privés. – L'identification d'un nombre réduit de chantiers prioritaires et de leviers d'actions facilement actionnables à court terme permettra de favoriser cette approche opérationnelle. – La mise en place d'une gouvernance agile matérialisée par une *task force* dédiée réunissant les parties prenantes clés. Voir recommandation 2.1. pour plus de détails. – L'identification claire des responsables de la mise en œuvre des actions de la feuille de route (ex : *via* un tableau de bord de suivi), en dissociant : – Ceux qui seront membres du comité de pilotage de la présente étude avec un lancement aussi rapide que possible des actions à mettre en place (ex : appui de l'AFD à Cap Business Océan Indien pour la mise en œuvre d'un tableau de bord économique sur les îles de l'OIO) ; – Et les acteurs tiers (en indiquant les mesures de suivi nécessaires par des membres du comité de pilotage de l'étude (ou de la future task force), soutien de la mise en œuvre des actions préconisées (ex : actions de plaidoyer, renforcement des capacités, *etc.*).	Priorité : ●●● Faisabilité : ●●● Période : Court terme **Responsables**: Task force (composition associant les membres du comité de pilotage de l'étude, à élargir à d'autres acteurs clés tiers). Ambassadeur chargé de la Coopération régionale dans la Zone Océan Indien (Chef de file au niveau stratégique pour démarrer les travaux de la task force – option 1) Personnalité qualifiée (option 2) Chefs de file thématiques/ sectoriels (en charge des chantiers)

4.2.2 Améliorer le pilotage et la concertation inter-acteurs, notamment avec une approche thématique/ sectorielle, ainsi que le suivi des relations économiques inter-îles.

Constats :

- Le dispositif de pilotage et d'accompagnement des relations économiques inter-îles ne s'appuie pas sur un mécanisme/ instance de dialogue unique, commun(e) et stratégique entre l'ensemble des acteurs couvrant l'ensemble des modalités et acteurs concernés par les échanges économiques entre les îles de l'OIO.
- La concertation inter-acteurs pour rechercher une meilleure cohérence a connu des évolutions positives mais reste à poursuivre.
- Les modalités de suivi des relations économiques sont fragmentées et incomplètes.

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
2.1 Poursuivre les efforts de concertation inter-acteurs, la recherche de complémentarités et de division optimale du travail, en accentuant le pilotage par thématique/ sectoriel. – Mettre en place une réunion annuelle d'une « task force » favorisant la recherche de synergies entre acteurs inter-îles. Cette réunion devra associer non seulement des acteurs publics mais aussi privés. Celle-ci semble être à ce stade l'option la plus souple, compte tenu des contraintes existantes (ex : la COI n'intègre pas Mayotte, la CCI France-Maurice n'est pas partie prenante de Cap Business Océan Indien, *etc.*). – Cette « task force » pourra être animée à deux niveaux : – A un niveau stratégique, pour démarrer par l'Ambassadeur chargé de la Coopération régionale dans la Zone Océan Indien. Une personnalité qualifiée pourra ensuite être désignée par la suite et exercer son rôle à titre bénévole. La présidence de cette task force pourra être tournante (chaque deux ans). – A un niveau opérationnel, par des chefs de file thématiques/ sectoriels pour faire avancer les chantiers prioritaires. – Cette « task force » pourra se réunir en capitalisant sur des formats existants comme le comité mixte Réunion-Maurice et la Plateforme Privé-Privé Réunion-Maurice (PPP), en l'élargissant à Mayotte et à Madagascar. Elle pourra capitaliser dans l'identification de points focaux par île sur l'existence de mécanismes visant à favoriser la coordination inter-acteurs par île comme par exemple à la Réunion sur le CoSIE, conseil stratégique pour l'internationalisation des entreprises, piloté par la Région. – Plusieurs groupes de travail pourraient être mis en place sur des thèmes comme : accès au marché (commerce de biens, de services et investissements) et barrières non tarifaires (SPS, règles d'origine, facilitation des échanges et coopération douanière, marchés publics), mobilité de personnes, développement des échanges par filières et chaînes de valeur (incluant économie circulaire et numérique, souveraineté agricole), dialogue avec le secteur privé.	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● Période : Court terme **Responsables**: Task force (composition associant les membres du comité de pilotage de l'étude, à élargir à d'autres acteurs clés tiers). Ambassadeur chargé de la Coopération régionale dans la Zone Océan Indien (Chef de file au niveau stratégique pour démarrer les travaux de la task force) Personnalité qualifiée (pour la suite) Chefs de file thématiques/ sectoriels (en charge des chantiers)

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
2.2 Renforcer la recherche de synergies entre acteurs inter-îles en l'orientant sur des projets concrets et financés, avec des objectifs et responsabilités clairs. – Établir une cartographie des acteurs impliqués et expliciter leurs attributions. – Favoriser la mise en place de synergies centrées sur des objectifs clairs et des projets concrets avec une division précise des objectifs, en particulier à travers des protocoles d'accords assortis de plans d'action conjoints (ex : CCIs-Club Export Réunion-CEOI, COI-Cap Business Océan Indien ; opérationnalisation de l'accord de soutien et de coopération entre les French Tech de l'Océan Indien, synergies entre l'accord de Business Mauritius et le Medef (La Réunion, International) et l'association des agences de promotion des investissements de l'Océan indien, *etc.*).	Priorité : ●●● Faisabilité : ●●● Période: Court/ moyen terme **Responsables**: Représentants de l'Equipe France Export, de structures de soutien au secteur privé des quatre îles et des structures publiques sous-régionales existantes. Membres du comité de pilotage de l'étude.
2.3 Effectuer un suivi renforcé de l'état des échanges économiques en l'intégrant comme chantier prioritaire de la feuille de route opérationnelle. – Mettre en place un tableau de bord économique OIO (« Data Hub » [359]) avec une actualisation annuelle. Ce tableau de bord devra être lisible et reposer sur un nombre limité d'indicateurs. Il pourra s'appuyer sur le tableau de bord de suivi constitué dans le cadre de la présente étude. Une fiche annuelle synthétique pourrait compléter ce suivi quantitatif en mettant en évidence les principaux enseignements de l'évolution des relations économiques. Cette fiche pourrait valoriser des retours concrets d'entreprises provenant d'autres sources (ex : via les CCI), à travers par exemple des histoires valorisant des impacts (« impact stories ») et être diffusée largement. Le renforcement du suivi des échanges économiques OIO pourrait être l'un des chantiers prioritaires de la feuille de route. Cap Business Océan Indien, avec l'appui de l'AFD, pourrait assurer la mise en place de ce tableau. – Solliciter un accompagnement de l'ITC (Centre du Commerce International) et/ou de la CNUCED au titre des petits Etats insulaires en développement (PEID), notamment pour le renforcement des capacités de suivi et d'analyse du commerce des services (signer pour ce faire par exemple un partenariat entre la COI et la CNUCED sur le modèle de ce qui a été fait entre la CNUCED et CARICOM).	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● Période: Court/ moyen terme **Responsables**: Cap Business Océan Indien (Chef de file pour le tableau de bord avec appui de l'AFD) En liaison avec des acteurs des quatre îles comme : La Réunion Développement, IEDOM La Réunion et Mayotte, Statistics Mauritius. Banque centrale de Maurice, Banque Centrale de Madagascar COI (partenariat avec CNUCED)

[359] Cette proposition converge avec la proposition du Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan Indien d'établir un observatoire des flux économiques régionaux (Faibles échanges régionaux : Le CEOI mise sur un plan pour inverser la tendance - L'express du 5 février 2026).

4.2.3 Optimiser les dispositifs de financement et de soutien aux relations économiques inter-îles en les ciblant sur les objectifs prioritaires

Constats :

- Les dispositifs de financement et de soutien de la France aux relations économiques mobilisent une variété d'acteurs.
- Leur potentiel n'a été qu'en partie exploité, en raison d'un manque de visibilité pour les acteurs locaux. L'accès aux financements reste un enjeu : les entreprises ultramarines sont souvent contraintes de recourir à des crédits locaux, peinant à mobiliser des dispositifs nationaux ou européens jugés complexes.

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
3.1 Recenser et améliorer le ciblage des dispositifs de financement de la France aux relations économiques inter-îles autour de thématiques/ secteurs prioritaires. – Rationnaliser la mobilisation et l'articulation financière des acteurs de l'Équipe France par rapport aux objectifs économiques, thématiques et sectoriels prioritaires, notamment en favorisant des effets levier et des retombées développementales et économiques. – Recenser et valoriser les dispositifs financiers actuellement mobilisés et ceux, à disposition, qui pourraient l'être par rapport aux objectifs prioritaires. Plusieurs dispositifs existent, notamment les outils d'aide aux projets de la DG Trésor, le PRCC, le FEXTE, ou encore le dispositif ARIZ. Une meilleure communication des dispositifs existants par les financeurs et bailleurs auprès des publics cibles pourrait être réalisée (par exemple la FICOL auprès des DROM, qui mobilisent encore peu cette facilité). Continuer la mobilisation de financements et divers instruments (prêt, prise de participation, garantie, assistance technique, *etc*.) des différentes entités du groupe AFD s'avèrera aussi utile pour accompagner les relations économiques dans des domaines où une additionnalité est perçue (ex : Proparco en appui au renforcement d'infrastructures stratégiques (aéroports à Madagascar) et Expertise France en appui à la montée en gamme sur les enjeux SPS). Une attention plus forte devra être portée à la recherche d'effets levier et aux retombées développementales et économiques. – Prévoir un guichet unique Team France Export Océan Indien (dans une configuration la plus élargie possible). – Encourager le fléchage de fonds comme France 2030 ou InvestEU vers des projets portés par des entreprises dans l'Océan Indien. – Sanctuariser une ligne budgétaire dédiée pour l'action en coopération régionale économique des CCI. – Appuyer le mixage des financements. – Mettre en place la facilité AFD combinant les ressources des programmes 123 (outre-mer) et 209 (aide publique au développement), afin de co-construire des projets régionaux intégrant à la fois les collectivités ultramarines et les pays étrangers voisins, bénéficiaires de l'APD française. – Renforcer l'articulation du canal bilatéral de l'APD française avec d'autres vecteurs de l'APD française, en particulier européens. A cet égard, rechercher des financements mixtes dans le cadre du Global Gateway et de la mise en place d'Equipe Europe (notamment en appui à des projets d'infrastructures). – Favoriser la recherche de mixage (ex : FEDER et NDICI) et co-financements dans la mise en œuvre d'actions relevant de programmes européens (Interreg, Horizon Europe).	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● Période : Court terme **Responsables**: Ambassadeur Coopération régionale, SE, AFD, Préfectures, collectivités françaises, Equipe France Export

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
3.2 Améliorer la valorisation et la mobilisation des dispositifs de soutien technique existants de la France aux relations économiques inter-îles. – Améliorer la valorisation et la promotion de la coopération économique inter-îles dans l'action du réseau diplomatique français – Valoriser leur place dans les plans d'action des ambassadeurs et formaliser un suivi périodique. – Valoriser leur inscription dans les stratégies-pays d'investissements solidaires et durables et dans l'agenda de Conseils/ comités locaux (ex : comité économique, de développement) pilotés par les Ambassades de France à Maurice et à Madagascar. – Valoriser le rôle d'influence économique du Groupe AFD. – Promouvoir une feuille de route « Influence économique » à l'échelle de la Direction régionale. – En association avec d'autres acteurs (Service économique, Business France, Bpifrance, *etc.*), sensibiliser l'écosystème privé français et au sein des communautés d'affaires locales bi-nationales (à Madagascar, à Maurice) aux opportunités de marché sur financement de l'AFD et diffuser les appels d'offres dans les réseaux existants. – Favoriser la structuration d'initiatives communes en matière de responsabilité sociétale d'entreprise. – Poursuivre les efforts visant à favoriser la création d'un environnement des affaires favorable à la mobilisation du secteur privé au niveau des groupes de coordination de l'aide à Maurice et à Madagascar.	Priorité : ●●● Faisabilité : ●●● Période: Court/ moyen terme **Responsables**: Ambassades de France à Maurice et à Madagascar (3.2.a) AFD (3.2.b), en liaison avec d'autres acteurs (SE, Business France, Bpifrance, *etc.*)

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
3.3 Renforcer les efforts conjoints de promotion des échanges économiques, de communication et de visibilité. – Renforcer la promotion des échanges économiques. – Soutenir la concrétisation du projet de création de chambres de commerce bilatérales (Madagascar-Maurice), la programmation d'actions conjointes et la réplication de ce type de projet si probant. – Continuer la mise en place des Forums d'Affaires tout en s'assurant de leur additionnalité respective pour éviter des redondances (CEO Forum, éventuelle 2ème édition du Forum Secteur privé Nosy Be, Cap Business Océan Indien, IORA, CEOI). Cette étude accueille très favorablement le principe d'une présidence tournante instaurée pour le CEO Summit (la Réunion accueillera l'édition de 2027), encline à favoriser l'appropriation de chacune des îles à cet évènement majeur pour l'entrepreneuriat de haut-niveau. – Poursuivre la mise en place de délégations d'affaires/ missions économiques (ex : Club Export Réunion, CEOI, à l'occasion du CEO Summit), y compris en veillant à leur caractère croisé et en valorisant mieux les retombées qui en découlent. – Favoriser la participation conjointe à des salons d'affaires et la mise en place de bureaux communs à l'étranger d'agences de promotion des exportations et d'attraction des IDE. – Favoriser les échanges croisés et poursuivre la mise à disposition de personnels (ex : volontariats (Business France <> EDB, agents mis à disposition (Département-Région de Mayotte à l'Ambassade de France à Maurice), experts nationaux détachés/ jeunes professionnels à la Délégation de l'UE-section commerce, Club Export Réunion<>Business Mauritius, VIE/ VSI, *etc*.) ; réciprocité dans les bureaux de représentation (ex : pas de bureau Maurice à La Réunion mais une représentation du CR La Réunion à Maurice). – Opérationnaliser l'accord Business Mauritius – Medef Réunion (incluant l'organisation de missions communes) et le répliquer avec des entités à Mayotte et à Madagascar. – Mettre à jour le protocole de partenariat industriel (de 2019) associant l'ADIR, l'AMM et le SIM en l'élargissant à Mayotte. – Renforcer les efforts de communication et de visibilité. – Redynamiser les efforts communs de promotion touristique et soutenir la création d'une marque ombrelle régionale Océan Indien Occidental, afin de rassembler sous une même bannière les îles. Favoriser la création d'une identité forte et une fierté régionale d'appartenance et de projection internationale. – Concevoir un guide « Invest dans l'Océan Indien » à l'échelon de la sous-région afin de renforcer l'attractivité et la visibilité à l'international.	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● Période: Court terme **Responsables**: Acteurs de la coopération privé inter-îles (chambres de commerce, Cap Business OI, agences de promotion des exportations, des investissements et touristiques, etc.) Acteurs publics Membres du comité de pilotage (plaidoyers/ soutien à des actions)

4.2.4 Poursuivre les efforts de coopération et d'intégration économique pour réduire les obstacles aux échanges

Constats :

- Les échanges commerciaux entre La Réunion, Mayotte et les pays étrangers voisins situés dans l'OIO restent limités, en grande partie en raison des réglementations et des barrières tarifaires imposées par les normes françaises et européennes.

- Le potentiel commercial a jusqu'ici été sous-exploité du fait notamment d'un accord de partenariat économique UE-AfOA au champ restreint, ainsi que certains champs de la coopération (ex : intégration financière) non/ peu explorés à date.

- Le rôle de la COI dans le champ de la coopération et de l'intégration économique reste à mieux valoriser.

- L'absence de dispositifs spécifiques pour la mobilité des acteurs économiques et universitaires limite les échanges régionaux.

- La connectivité régionale est restreinte, faute d'infrastructures adaptées et d'une vision régionale commune pour les secteurs maritime, aérien, terrestre et numérique.

[360] Prononcé le 3 décembre 1999 - Déclaration finale du sommet des chefs d'Etat ou de gouvernement de la C | vie-publique.fr . Ce dernier concluait : "A l'instar d'ensembles préférentiels constitués par les pays environnants, le Sommet confirme la nécessité pour les Etats membres de la COI de finaliser une zone de libre-échange à laquelle pourrait s'associer la Réunion. Il a décidé de créer un groupe de travail pour étudier toutes les implications et les mesures qui s'avéreraient nécessaires du fait de cette association.".

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
4.1 Continuer les efforts de renforcement de la coopération et de l'intégration économique, notamment en termes de facilitation des échanges et de coopération douanière. **Dans le prolongement de la conclusion des négociations, procéder à la signature et à l'entrée en vigueur de l'accord de partenariat économique modernisé UE-AfOA, s'assurer de sa mise en œuvre effective et effectuer un suivi régulier en prenant mieux en compte les spécificités des îles l'OIO.** – Améliorer la connaissance des entreprises des opportunités offertes par les accords commerciaux régionaux, notamment de l'APE UE-AfOA (ex : répliquer la session d'information de la DUE à la CCI Réunion). – Prévoir une évaluation à moyen-terme permettant de faire le point sur sa mise en œuvre, les blocages restants et les retombées. – Prévoir une réunion annuelle pour faire un point sur la mise en œuvre de l'APE modernisé dans un format associant la DUE de Maurice et des représentants des quatre îles (ou de la « Task Force » à créer). Ce point annuel sous forme de groupe de travail devra examiner l'application correcte des dispositions de l'APE, constituera une plateforme de discussion et permettra d'aborder les barrières non tarifaires, notamment des obstacles au commerce qui pourraient être allégés voire levés et l'application du cumul des règles d'origine. Il pourra aussi initier des discussions dans des secteurs non couverts à date par l'APE. Cette étude ne préconise pas la mise en place d'une zone économique préférentielle ou d'un mécanisme d'intégration régionale additionnelle (de type zone de libre-échange, union douanière) dans le sud-ouest de l'océan Indien pour plusieurs raisons : (i) elle ne souhaite pas que soit accentué le phénomène de *« spaghetti bowl »* (enchevêtrement des accords commerciaux régionaux) ; (ii) elle s'interroge sur la faisabilité de cette proposition du fait de la dualité d'appartenance des îles de la zone OIO et au regard des limites observées pour l'association des DROM à des mécanismes d'intégration économique et commerciale dans d'autres sous-régions comme les Caraïbes ; (iii) elle supposerait un fort portage politique, des relations inter-étatiques fluides et une vision consensuelle du périmètre de cette zone (ex : inclusion de Mayotte), conditions de succès qui ne semblent pas réunies, depuis plus de 25 ans et la déclaration finale du sommet de la COI du 3 décembre 1999[360]; (iv) elle requerrait un cadre institutionnel (dont un secrétariat permanent) et juridique adapté et supposerait des moyens financiers et humains non négligeables pour pérenniser ce cadre. Considérant ces éléments, l'étude recommande de poursuivre l'effort d'approfondissement des relations commerciales dans le cadre de l'APE, avec une meilleure promotion des spécificités des îles de l'Océan Indien Occidental et d'explorer davantage le potentiel de coopérations renforcées (voir recommandation plus bas).	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● Période : Court / Moyen terme Responsables: Délégation de l'UE / Ministères compétents Maurice / Madagascar (4.1.a) COI / Cap Business Océan Indien / Etats membres / DUE / Douanes / CRITT / CIRAD / Institut Pasteur / Expertise France (4.1 b)

360 ←

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
(4.1 suite) Continuer les efforts de renforcement de la coopération et de l'intégration économique, notamment en termes de facilitation des échanges et de coopération douanière. **Cibler des actions thématiques et sectorielles concrètes favorisant la coopération**. – Pérenniser le groupe de travail de coopération douanière et mettre en œuvre la feuille de route régionale 2026 (dont la facilitation des échanges commerciaux à travers la création d'un portail régional fournissant des informations réglementaires relatives à l'import/ export et autres régimes douaniers et la sécurisation régionale (échanges de renseignements, lutte contre les trafics, systèmes d'alerte conjointe). – Activer d'autres leviers à court terme au niveau du cadre réglementaire comme : (i) favoriser la modernisation et la digitalisation des processus et procédures de dédouanement (ex : mise en place de systèmes automatisés de classification des codes du système harmonisé pour accélérer le dédouanement, échange de données informatisées, déclarations en douane simplifiées, mise en place de programmes de formation continue des fonctionnaires, etc.) ; (ii) rendre la preuve d'origine compréhensible pour l'accès préférentiel au marché de l'UE (accompagnement au bon dispositif d'enregistrement, mise en place de kits de documents par filière, pré-vérification des dossiers et formation des transitaires et exportateurs) et sensibiliser les entreprises au certificat d'origine COI et à ses avantages ; (iii) promouvoir et sensibiliser au niveau réglementaire aux avantages liés au dispositif de cumul de règles d'origine[361] (dès qu'il sera en application et tel que prévu dans l'APE modernisé avec l'UE). (iv) soutenir les reconnaissances mutuelles et des mesures de facilitation ciblées au niveau sectoriel ; (v) prévoir un échange sur les produits importés de Maurice et de Madagascar à La Réunion et à Mayotte pouvant bénéficier d'un tarif différencié ou pouvant être intégrés à la liste des produits exonérés d'octroi de mer à l'importation. Le fruit de ces échanges pourrait concourir, lorsque objectivé et de manière transparente, à une actualisation annuelle de cette liste. Comme le préconisait un rapport de 2024 de la Cour des Comptes[362], il paraît opportun de poursuivre les efforts de simplification, transparence (sur les taux et exonérations par famille de produit) et lisibilité du dispositif, notamment en stabilisant les interprétations.	

[361] Ce dernier permet d'optimiser les droits de douane, de sécuriser les chaînes d'approvisionnement, d'accroître l'intégration économique entre les pays partenaires et d'optimiser la complémentarité des spécialisations industrielles. Il s'agit d'un assouplissement destiné à faciliter l'acquisition de l'origine préférentielle : il permet de considérer les matières (ou composants) utilisées dans la fabrication d'une marchandise et originaires d'un pays partenaire, comme originaires du pays où a lieu cette utilisation.
[362] L'octroi de mer, une taxe à la croisée des chemins | Cour des comptes

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
(4.1 suite) Continuer les efforts de renforcement de la coopération et de l'intégration économique, notamment en termes de facilitation des échanges et de coopération douanière. – Soutenir la montée en gamme de Maurice et de Madagascar par rapport aux normes européennes, en particulier en termes sanitaires et phytosanitaires (SPS), à travers notamment la mobilisation de l'expertise du CRITT à la Réunion, du CIRAD et de l'Institut Pasteur de Madagascar. La coopération régionale agricole dans le cadre de la plateforme régionale de recherche agronomique pour le développement de l'océan Indien (Phase 2 – PréRAD-OI[363]) pourra aussi dresser des diagnostics sur les besoins en renforcement de capacités et nourrir la réflexion pour alimenter des stratégies et programmes nationaux et régionaux pour favoriser cette montée en gamme. Des financements français pourront venir soutenir cet effort de valorisation de l'expertise française et de partage d'expériences (ex : FEXTE) et/ou de renforcement des capacités locales (PRCC). Cet effort pourra s'inscrire dans un format Equipe Europe, en complément de l'action de l'UE. Au niveau de l'UE, il pourra s'agir de pérenniser des programmes existants comme celui d'appui au renforcement du dispositif de surveillance et de contrôle de la qualité et conformité sanitaire et phytosanitaire des produits agricoles et agroalimentaires à Madagascar[364] ou le PADEIR - Programme d'appui au Développement des Exportations et à l'Intégration Régionale[365] notamment des activités d'ouverture ou remise à niveau des laboratoires, d'accréditation et certification. Ceci concourra à l'objectif de renforcement du soutien à l'intégration régionale par la qualité, la traçabilité et la conformité sanitaire. – Introduire un mécanisme de coopération renforcée au sein de la COI permettant d'approfondir des relations économiques et de mobilité entre a minima trois îles.	

[363] Plateforme régionale de recherche agronomique pour le développement de l'océan Indien - Phase 2 - PRéRAD-OI | Cirad
[364] Appui au renforcement du dispositif de surveillance et de(...)
[365] PADEIR - Programme d'appui Au Développement des Exportations et à l'Intégration Régionale | EEAS

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
4.2 Favoriser la mobilité inter-îles. **Toute mobilité confondue.** – Elaborer un guide du voyageur « Océan Indien Occidental » pour fournir des informations et orientations aux voyageurs des quatre îles afin de faciliter leur voyage et éviter des contretemps à l'entrée et au séjour des îles de la sous-région. **Au niveau touristique.** – Pour la mobilité touristique, soutenir la mise en place de programmes de « Vacances et Travail », en particulier à destination des jeunes. **Au niveau professionnel.** – Simplifier l'accès au territoire pour les ressortissants de la COI en mission professionnelle (ex : laisser passer, simplification des démarches pour les formations ou salons), en visant en priorité les filières stratégiques de coopération régionale (agriculture, services numériques, économie circulaire, *etc.*). Dans le cas de la France, la liste des filières prioritaires pourrait être définie conjointement par les préfectures et les collectivités cheffes de file en matière de politique économique, en concertation avec les groupements d'entreprises concernées. L'attribution de visa long séjour valant titre de séjour pourrait être élargi aux personnels détachés dans le cas de contrats de prestations de longue durée (comme à Mayotte). – Faire travailler les consulats d'Ambassade et services de l'Etat compétents dans le cadre d'un groupe de travail technique de la task force sur les modalités de mobilités professionnelles et mettre en place une charte de mutualisation. L'intérêt d'un pilotage de la mobilité professionnelle par secteur pourrait être examiné. **Au niveau estudiantin.** – Pour la mobilité d'étudiants, favoriser les programmes d'échange et de double diplôme des établissements d'enseignement supérieur de la sous-région. Pour les programmes existants (ex REUNION II avec l'Université de La Réunion), prévoir des mesures de facilitation de l'arrivée des étudiants.	**Priorité** : ●●● **Faisabilité** : ●● **Période** : Court / Moyen terme **Responsables**: Association des Iles Vanilles (4.2.a) A préciser (4.2.b) MIOM / Préfectures / DROM (4.2.c) Universités / MIOM / Préfectures (4.2.d)

[366] À ce titre, certains transporteurs émergents, comme Windcoop, proposent d'utiliser des porte-conteneurs de faible capacité (210 EVP, contre plusieurs milliers pour les navires conventionnels), à faible tirant d'eau et à propulsion hybride (voile et moteur), pouvant assurer des connexions régulières et décarbonées. Windcoop prévoit d'ouvrir une ligne entre Marseille et Tamatave en 2027 et étudie actuellement la faisabilité d'une ligne régionale dans l'océan Indien (source : Windcoop, « Ligne maritime France - Madagascar »).
[367] https://fliphtml5.com/qqtr/hbxt
[368] Les Iles Vanille - Air Austral - Offres Vols vers l'océan Indien au départ de Paris avec Air Austral

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
4.3 Améliorer la connectivité régionale et d'autres formes d'intégration physique. **Renforcer la connectivité maritime.** – Poursuivre les efforts de coopération interportuaire, notamment *via* l'APIOI, en mettant en avant leur complémentarité. – Poursuivre la coopération en matière de sécurité portuaire et surveillance maritime (opérationnaliser notamment l'Institut de sûreté et de sécurité maritime de l'océan Indien, ou ISSMOI, à La Réunion). – Relancer les échanges sur la mise en place d'une ligne régionale de cabotage de fret maritime, mieux dimensionnée aux besoins réels. Cette proposition constitue un thème de discussion récurrent parmi les acteurs locaux, notamment lors des partenariats public-privé de la COI et du CIOM. Pour répondre à l'objection des principaux armateurs, selon lesquels la demande de transport régional est insuffisante pour justifier la mise en place de liaisons maritimes régulières, une réflexion sur le dimensionnement des navires doit être engagée[366]. Le recours à des porte-conteneurs de capacité modeste pourrait, par exemple, permettre d'augmenter la fréquence des rotations. En parallèle, du côté de la demande, un travail de mobilisation des exportateurs locaux devrait être mené afin de sécuriser des engagements d'utilisation de ces nouvelles lignes maritimes (*via* des lettres d'engagement, notamment). **Renforcer la connectivité aérienne.** – Multiplier les enquêtes auprès des passagers dans les principaux « hubs » (aéroports, ports maritimes, *etc.*) pour mieux cartographier la demande actuelle et potentielle de transport aérien entre les îles. – Améliorer la fréquence des connexions aériennes sur les trajets avec une demande potentielle forte. – Encourager la coopération inter-compagnies (« code share », *etc.*) pour mieux répartir les vols entre îles en fonction de la demande et rendre les tarifs plus attractifs. – Remettre à jour et élargir l'offre possible dans le cadre d'un « Pass Vanille » (offre permettant l'organisation de séjours combinés en bénéficiant de tarifs plus attractifs). Tirer des enseignements de la précédente offre (datant de 2015[367]) et capitaliser sur des initiatives existantes[368] pour bâtir une offre de services plus large sous une marque ombrelle rénovée « Océan Indien Occidentale ». **Renforcer d'autres formes d'intégration physique.** – Améliorer l'intégration sous-marine par câble, en développant davantage de lignes numériques reliant les quatre îles, en complément de la ligne LION, afin d'assurer une meilleure fiabilité des réseaux. – Poursuivre les efforts de développement des infrastructures domestiques (routes, ports, pistes aériennes). Ceci supposera un effort de coordination avec les autorités nationales et partenaires techniques et financiers pour dresser un état des lieux et voir les possibilités d'action.	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● (nécessite un contexte plus prévisible et stable et des conditions suffisantes de demande) Période : Court / Moyen terme **Responsables**: APIO / ISSMOI (4.3.a) Coopération inter-compagnies aériennes (4.3. b) Ministère des infrastructures/ bailleurs de fonds / opérateurs télécoms (4.3.c)

366, 367, 368
←

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
4.4 Améliorer les investissements croisés, l'intégration et la coopération financière inter-îles. **Au niveau des investissements croisés.** – Soutenir l'opérationnalisation de l'association régionale des agences de promotion des investissements de l'océan Indien (ex : développer une stratégie de promotion conjointe, mettre en place l'échange de personnels et formations croisées, soutenir la mise en place d'outils de suivi des résultats et impacts des activités de promotion conjointe en matière d'exportation, d'investissement et de tourisme, création de la marque ombrelle régionale Océan Indien Occidental, *etc*.). – Soutenir la conclusion/ mise à jour d'accords de promotion et de protection des investissements (APPI) inter-îles. – Identifier des mesures d'amélioration du cadre réglementaire sur les investissements étrangers par île, notamment dans une perspective de chaînes de valeur régionales, tout en considérant les secteurs sensibles/ stratégiques qui justifient des restrictions. Pour ce faire, un exercice de parangonnage pourra être mené pour identifier les tendances et bonnes pratiques au niveau international (par exemple en se basant sur le rapport B-Ready[369] de la Banque mondiale ou le rapport et l'Indice[370] de restriction réglementaire des IDE de l'OCDE[371] ou bien encore de la CNUCED[372]). – Mettre en place un fonds d'investissement régional pour soutenir les PME et start-up à vocation régionale. – Sensibiliser à l'existence d'une plateforme de mise en réseau des entrepreneurs et investisseurs de la sous-région (hébergée par l'EDB Maurice) pour favoriser les investissements. **Au niveau de la coopération financière.** – Mettre en place un groupe de travail dédié (ex : au sein de la COI). – Soutenir la conclusion de conventions de double imposition (CDI). – Renforcer la coopération inter-îles en matière d'innovation financière, notamment en matière de FinTech (identification des cadres réglementaires existants, désignation de points focaux par île, état des lieux de l'industrie existante). – Favoriser l'intégration des paiements d'argent mobile inter-île auprès d'un agrégateur. – Soutenir les efforts de structuration d'un marché de la finance verte/ bleue et de produits dédiés (ex : obligations bleues, mesures incitatives pour favoriser la promotion de biens publics régionaux, plateforme visant à lutter contre le risque de change pour aider les îles à attirer plus d'investissements privés en faveur du développement durable).	**Priorité** : ●●● **Faisabilité** : ●● **Période** : Court / Moyen terme **Responsables**: COI / Agences de promotion des investissements / Cap Business (4.4.a) COI / acteurs de la FinTech / agrégateur mobile / Bailleurs de fonds (4.4. b)

[369] Business Ready 2025 L'un des trois piliers a trait au cadre réglementaire.
[370] FDI Regulatory Restrictiveness Index | OECD
[371] OECD FDI Regulatory Restrictiveness Index 2024 | OECD
[372] Global economic fracturing and shifting investment patterns | UN Trade and Development (UNCTAD)

[373] Région Réunion (2025), Étude de positionnement de l'offre de services, produits et talents de la Réunion sur les marchés extérieurs - Synthèse (document interne)
[374] Département de La Réunion (2022), Plan export ambitieux pour les produits agricoles et agroalimentaires de La Réunion (document interne)
[375] Département de La Réunion (2021), Étude pour la définition d'une stratégie départementale de coopération régionale en matière agricole (document interne)

4.2.5 Améliorer les efforts de sécurisation de chaînes d'approvisionnement, de complémentarité et de structuration de filières régionales

Constats :

- Certains acteurs ont débuté un travail d'identification des produits/services exportables et des complémentarités sectorielles entre les îles de l'OIO, mais ce travail demande à être complété et consolidé à l'échelle régionale.
- Les îles de l'OIO font face à des défis communs, comme la sécurité alimentaire, la gestion des déchets ou l'économie numérique, qui peuvent donner lieu à la structuration de filières régionales.

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
5.1 Approfondir le travail d'identification des secteurs de complémentarité à l'échelle régionale et capitaliser sur les expériences passées. – Consolider les résultats des études de filières régionales existantes : plusieurs études faisant le bilan de la production exportable des îles et des opportunités de complémentarités régionales ont récemment été publiées. La Région Réunion et Business France ont par exemple commandé en mars 2025[373] une étude de positionnement de l'offre de services, produits et talents de La Réunion sur les marchés extérieurs. Ce document identifie entre autres des couples «produit -marché» présentant des opportunités d'exportation pour l'industrie réunionnaise (par exemple «E-sport – Zone océan Indien» ou «Formation, certification - Inde»). D'autres bilans sectoriels ont également été produits par le Département de La Réunion, à l'image du Plan export pour les produits agricoles (2022)[374] et de l'Étude pour une stratégie de coopération régionale en matière agricole (2021)[375] . Ces documents identifient certains viviers régionaux potentiels pour l'exportation de produits alimentaires réunionnais, comme Mayotte. Les résultats de ces études et ceux d'autres travaux similaires devraient être consolidés entre les territoires de l'OIO pour constituer un catalogue de secteurs de complémentarité potentielle. – Poursuivre le travail d'identification des secteurs de complémentarité potentielle : sur le modèle de l'étude commandée par la Région Réunion et Business France, compléter la cartographie des secteurs exportables et des besoins non remplis par la production locale dans chacun des territoires de l'OIO (à titre d'exemple, aucun travail similaire n'a été identifié à l'échelle de Mayotte). Ce travail, qui viendra alimenter la littérature existante, devrait impliquer les agences de développement à l'export des quatre îles (ADIM, La Réunion Développement, EDB, EDBM). Il permettra d'identifier les filières stratégiques présentant le plus fort potentiel de synergies à l'échelle régionale, qui pourront être privilégiées pour des projets pilotes. – Tirer les enseignements des expériences passées de projets économiques régionaux : parallèlement au travail d'identification des filières régionales à fort potentiel, un bilan des expériences antérieures en matière de coopération économique (par exemple « les Îles Vanille ») pourra être conduit afin d'identifier les bonnes pratiques, les obstacles à éviter et d'éclairer le développement de futures filières régionales.	**Priorité** : ●●● **Faisabilité** : ●●● **Période** : Court / Moyen terme **Responsables**: États et collectivités territoriales Agences de développement économique des quatre îles (ADIM, EDB, EDBM, Réunion Développement) Écosystème des entreprises (regroupements d'exportateurs/ importateurs, chambres consulaires, etc.) Cap Business Océan Indien

373, 374, 375
←

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
5.2 Accompagner la structuration de chaînes de valeur régionales dans certains secteurs déjà identifiés comme stratégiques, et notamment dans les secteurs stratégiques de l'agriculture durable, d'économie circulaire et de la transition numérique. **Soutenir la structuration d'une filière agricole régionale :** – **D'un point de vue stratégique**, un effort coordonné d'augmentation des rendements agricoles et de réduction des pertes en post-récolte apparaît nécessaire pour créer les conditions d'un marché régional viable. Cet effort implique, d'une part, que chaque île poursuive ses programmes d'autosuffisance / de sécurité alimentaire[376] pour augmenter les rendements locaux, renforcer les techniques, infrastructures et équipements de traitement, de stockage et de transports des denrées, et créer une offre exportable suffisante. D'autre part, ces stratégies gagneraient à être coordonnées à l'échelle régionale pour valoriser les filières existantes, capitaliser sur les avantages environnementaux (climatiques, *etc.*) offerts par chaque territoire, et mutualiser les besoins d'investissements. À ce titre, le Forum Économique d'avril 2025, en marge du cinquième sommet des chefs d'État de la COI, recommande utilement de « *renforcer la coopération entre les territoires, à travers la cartographie des complémentarités agricoles et la mutualisation des investissements* »[377] , un projet qui pourrait être porté conjointement par la COI (portage institutionnel) et par Cap Business Océan Indien (lien avec le monde économique). – **De manière plus opérationnelle**, le Forum économique propose la création d'une « *plateforme régionale d'échange* » entre les acteurs privés agricoles, s'appuyant sur le CEO Summit « *comme espace de concertation et de pilotage* ». Parallèlement, à l'échelle des îles, l'internationalisation de l'offre de produits agricoles peut s'appuyer sur le développement d'une force de vente partagée entre exportateurs du secteur (au niveau des fédérations et regroupements d'entreprises), ou encore la création de zones d'activité dédiées à l'export de produits alimentaires[378]. Ces recommandations sont alignées avec de récents travaux du MEDEF International relatifs aux chaînes de valeur régionales dans l'océan Indien[379], qui suggèrent notamment la création d'une plateforme régionale d'achats groupés pour certains intrants agricoles (engrais, semences, *etc.*). Plus fondamentalement, le MEDEF International préconise également de favoriser les circuits courts d'approvisionnement alimentaire, en substituant aux importations lointaines (Asie, Brésil, *etc.*) l'achat de denrées locales (épices de Mayotte, poissons de Madagascar, *etc.*). Ce travail de sensibilisation et d'organisation des filières concernées pourra notamment s'appuyer sur les têtes de réseau et les instances régionales de concertation des entreprises (Cap Business Océan Indien, *etc.*). Il pourra aussi bénéficier d'un soutien renouvelé de la Facilité IG[380] , mise en place dans le cadre de l'accord AFD-CIRAD pour le développement d'indications géographiques et la structuration de chaînes de valeur agricoles.	Priorité : ●●● Faisabilité : ●● Période : Moyen / Long terme **Responsables**: UE (en lien avec les DROM et États concernés pour l'utilisation des fonds Interreg) COI États et collectivités territoriales Agences de développement économique des quatre îles (ADIM, EDB, EDBM, La Réunion Développement) Écosystème des entreprises (Cap Business Océan Indien, regroupements sectoriels, transporteurs, etc.) Écoles / Centres de formation AFD-CIRAD

[376] Voir le « Focus sectoriel : la sécurité alimentaire » Table 8 Focus sectoriel : la sécurité alimentaire pour une description des enjeux autour de la sécurité alimentaire dans les îles de l'OIO et une présentation de plans locaux pour y répondre.
[377] COI (2025), Rapport forum économique en marge du cinquième sommet des chefs d'États de la COI
[378] Recommandations tirées de l'Étude de positionnement de l'offre de services, produits et talents de la Réunion sur les marchés extérieurs (document interne), de la Région Réunion (2025)
[379] MEDEF International (2025), « Feuille de route : Chaînes de valeur régionales dans l'Océan Indien - Coopération économique régionale » (document interne)
[380] Le développement des indications géographiques dans les pays d'Afrique, des Caraïbes et du Pacifique - FACILITE IG | Cirad ; Les indications géographiques de Madagascar au service du développement territorial | Cirad

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
(suite 5.2) Accompagner la structuration de chaînes de valeur régionales dans certains secteurs déjà identifiés comme stratégiques, et notamment dans les secteurs stratégiques de l'agriculture durable, d'économie circulaire et de la transition numérique. **Renforcer la circularité de l'économie de la zone et accompagner la gestion régionalisée des déchets**[381] La COI a récemment publié un plan d'action de l'économie circulaire[382], qui comprend plusieurs recommandations concernant la structuration d'une filière régionale de gestion des déchets et des circuits courts. Parmi elles, on peut retenir plusieurs pistes à court et à long terme, que Madagascar, Maurice et la France pourront utilement soutenir et suivre dans leur mise en œuvre : – **À court terme** : opérationnaliser le plan d'action de l'économie circulaire de la COI 2025-2030 assorti d'un mécanisme de financement innovant dédié à l'économie bleue et circulaire. – **À moyen terme** : élaborer un cadre régional de collecte, de suivi et de communication sur les données concernant les déchets ; créer un groupe de travail chargé d'étudier et de renforcer la cohérence et l'alignement des classifications et définitions des produits pour réduire l'hétérogénéité réglementaire ; négocier des partenariats public-privé avec les compagnies maritimes afin de mettre en place des connexions à tarifs préférentiels pour l'exportation de déchets recyclables vers les territoires disposant d'infrastructures de traitement adéquates. – **À moyen/long terme** : intégrer ou renforcer la circularité dans les accords de coopération commerciale et économique (notamment lors de l'entrée en vigueur de l'APE UE-AfOA) ; créer un centre régional de collecte, de démontage et de transport des batteries lithium-ion usagées ; étudier la faisabilité d'un réseau et de hubs de recyclage régionaux pour des flux de déchets spécifiques (par exemple, le recyclage des déchets plastiques / PET et de pneus usagés à La Réunion et des déchets électroniques à Maurice, avec l'appui de ressources Interreg, comme suggéré par le MEDEF International).	

[381] Voir le « Focus sectoriel : la valorisation des déchets » pour une description des enjeux autour de la gestion des déchets dans les îles de l'OIO et une présentation de certaines initiatives actuelles et en projet pour y répondre.
[382] COI (2025), Plan d'action de l'économie circulaire dans les États insulaires d'Afrique et de l'océan Indien 2025-2030

RECOMMANDATIONS	MISE EN ŒUVRE
(suite 5.2) Accompagner la structuration de chaînes de valeur régionales dans certains secteurs déjà identifiés comme stratégiques, et notamment dans les secteurs stratégiques de l'agriculture durable, d'économie circulaire et de la transition numérique. **Accompagner la structuration d'une filière numérique régionale**[383] – **Cartographier les besoins et les capacités régionales en termes de numérique** : réaliser une cartographie des besoins des entreprises en services numériques et des capacités disponibles dans chaque territoire (infrastructures, compétences, formations, volumes de main-d'œuvre, *etc.*) permettrait d'objectiver les complémentarités et les déséquilibres au sein de la région. Cet état des lieux pourrait servir de base à l'orientation des politiques de formation, d'emploi et d'attractivité. – **Renforcer les échanges universitaires et académiques entre les îles :** multiplier les partenariats entre institutions de formation aux métiers du numérique (formations conjointes, mobilités, projets de recherche, équivalence, *etc.*) pour réduire les écarts de compétence et diffuser les savoir-faire propres à chaque territoire. – **Faciliter les rencontres entre acteurs économiques du numérique à l'échelle régionale :** encourager les interactions entre entreprises du numérique de la région *via* l'organisation de rencontres, de projets collaboratifs et d'événements économiques, tels qu'un salon régional / international du numérique dans l'océan Indien, en mobilisant les réseaux existants (French Tech, fédérations professionnelles, clusters tels que le GOTICOM, *etc.*). – **Poursuivre les investissements en infrastructures numériques :** en lien avec les différents programmes publics de développement du secteur numérique, poursuivre les investissements dans les infrastructures TIC (fibre optique, connectivité internationale, capacités d'hébergement, *etc.*) pour faciliter la coopération entre acteurs économiques de différents territoires. Une attention particulière pourrait être portée aux territoires présentant des retards structurels, notamment Madagascar et Mayotte.	

[383] Voir le « : Focus sectoriel : l'économie numérique » pour une description des enjeux autour de l'économie numérique.

05

Annexes

5.1 Fiches territoires[384]

5.1.1 La Réunion



A. Principaux chiffres

896 200	24 700 €	0.84	0,86%	8,48%
habitants	PIB / habitant / an	IDH	part régionale des importations de biens	part régionale des exportations de biens

B. État des lieux des échanges économiques

Échanges économiques et mobilités des personnes

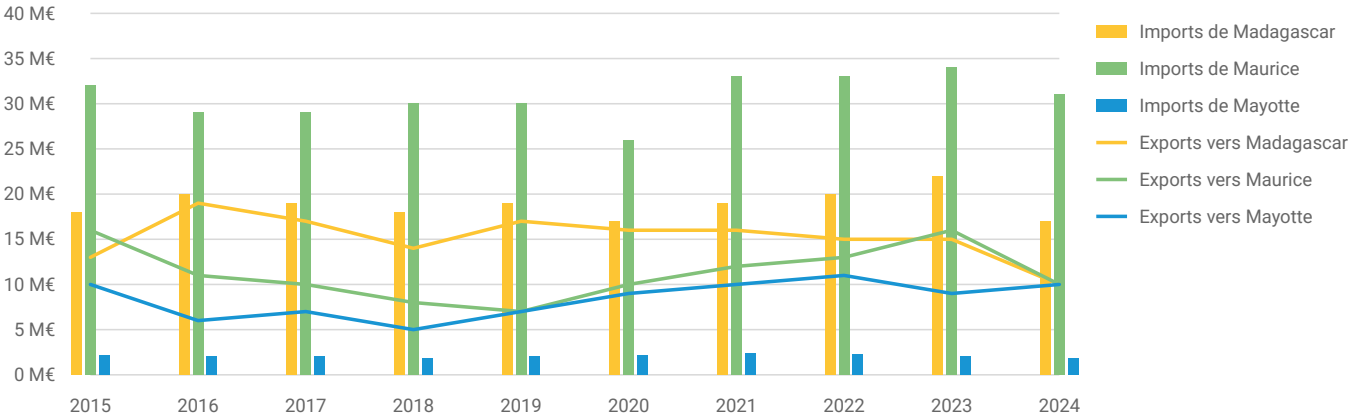


FIGURE 22

Valeur annuelle des échanges de biens (imports/exports) depuis et vers La Réunion depuis 2015

(Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC - Trade Map)

Sur la période 2015–2024, les importations réunionnaises en provenance de la région atteignent en moyenne 51,26 M€, essentiellement portées par Maurice (30,90 M€) et Madagascar (18,73 M€). La place de l'OIO dans le commerce extérieur réunionnais demeure néanmoins limitée : seuls **0,86 % des importations totales provenaient de la région** entre 2015 et 2024. En 2024, la France hexagonale concentrait 60,15 % des importations et la Chine 5,66 %.

Concernant les exportations, La Réunion a exporté en moyenne 27,01 M€ de biens vers les autres territoires de l'OIO entre 2015 et 2024. Ces flux se dirigent principalement vers Madagascar (15,98 M€) et Mayotte (8,39 M€), tandis que Maurice représente 2,64 M€. Dans l'ensemble, sur la période étudiée, **8,48 % des exportations annuelles réunionnaises étaient destinées à la région.**

L'intensité exportatrice demeure faible à La Réunion : l'Insee identifie 1 550 entreprises exportatrices (biens & services) en 2015, avec une activité export souvent marginale et très concentrée[385]. En 2024, la France hexagonale reste le premier marché de destination (34,67 %), suivie des États-Unis (11 %). Plus de 1052 entreprises basées à La Réunion ont un siège en métropole, soit près de 57 % du stock d'entreprises à « capitaux extérieurs » de La Réunion et 9 % du stock d'entreprises du territoire[386].

En termes de catégories de biens, en 2024, **les importati ons réunionnaises sont dominées par les machines et appareils (16 %), le matériel de transport (14 %), les produits alimentaires transformés (11 %),** et les produits minéraux (10 %). Les **exportations sont concentrées sur les produits alimentaires (38 %, dont sucre de canne et rhum) et les débris métalliques (12 %).**

[384] Sauf mention contraire, l'ensemble des informations figurant dans cette fiche provient du rapport final.
[385] INSEE (2019) Une activité limitée pour la plupart des 1 550 entreprises exportatrices
[386] Étude sur la stratégie d'attractivité de La Réunion (2026)

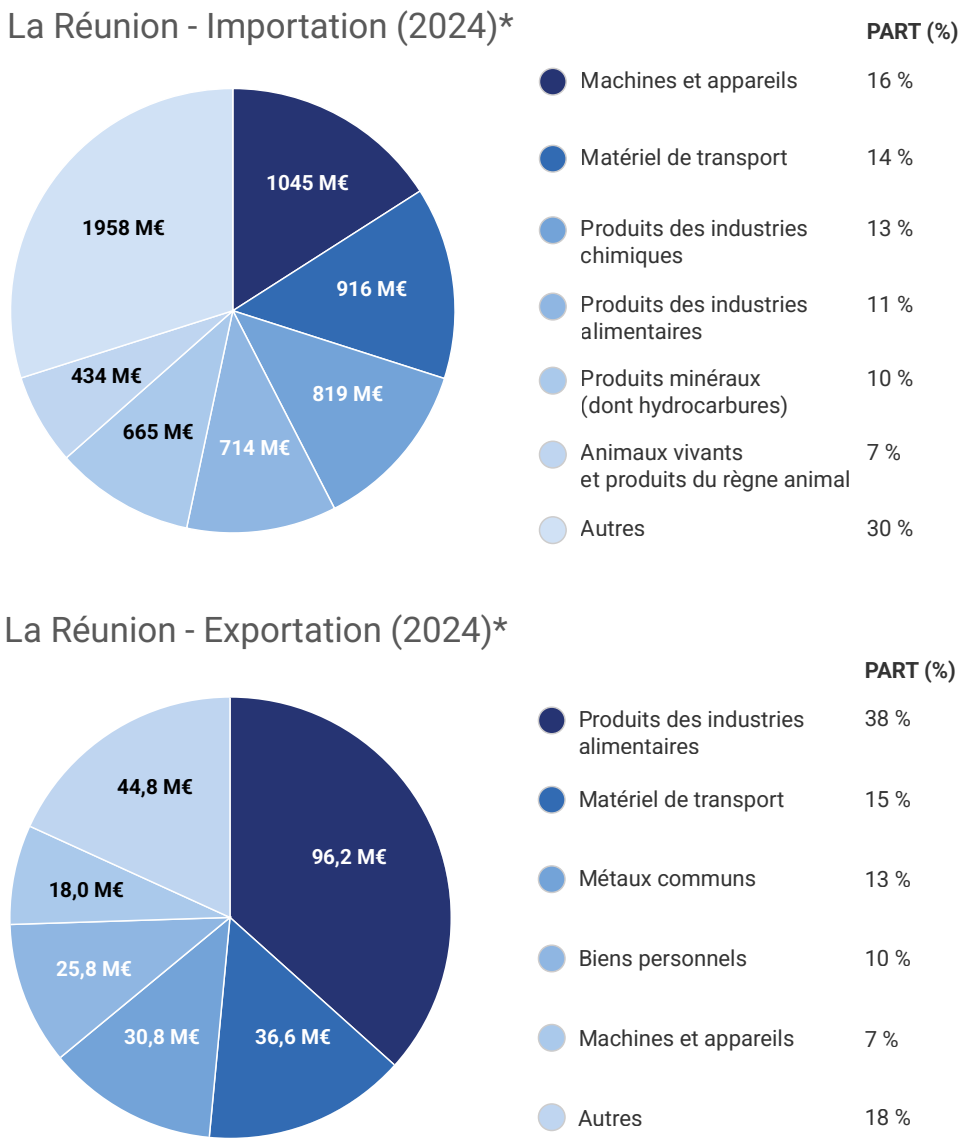


FIGURE 23

Importations et exportations de biens par catégories vers / depuis les îles de l'OIO en 2023

Note : la valeur des échanges pour certaines catégories de produits concernant La Réunion et Mayotte est couverte par le « secret statistique » appliqué par la DGDDI, pouvant entraîner des écarts entre les valeurs présentées ici et celles agrégées, présentées dans d'autres parties du rapport. Source : DGDDI

Faute de base statistique exhaustive, les échanges de services impliquant La Réunion ne peuvent être quantifiés, malgré le poids important du secteur du tertiaire (86 % de la valeur ajoutée de l'île, dont 49,8 % pour les services marchands et le commerce, et 36,2 % pour les services non marchands).

En matière d'investissements, **Maurice investit en moyenne 10,90 M€ par an à La Réunion** (2015–2024), tandis que **les flux de La Réunion vers Maurice atteignent 3,66 M€.** Une récente étude sur l'attractivité de La Réunion (2026) indique que 39 entreprises mauriciennes (dont 27 sociétés morales et 12 entreprises familiales), 53 entreprises familiales malgaches, ainsi que 56 entreprises morales ayant leur siège à Mayotte sont implantées à La Réunion.

S'agissant des **mobilités de personnes**, l'île accueille en moyenne 48 391 touristes par an en provenance de l'OIO (2015–2024), soit 10,7 % d'un total de 453 610 visiteurs. A La Réunion, le tourisme d'affaires représente 6,5 % des entrées en 2024.

Focus sectoriels :

Agriculture / alimentaire : le secteur agricole réunionnais représente 1,7 % de la production de richesse locale. Le développement du secteur est notamment contraint par le contexte foncier : la surface agricole par habitant (450 m²) est dix fois inférieure à celle de l'Hexagone, et continue de diminuer sous l'effet de l'urbanisation (de 42 814 ha en 2010 à 37 563 ha en 2023). La production reste concentrée sur quelques filières d'exportation, notamment la canne à sucre (42 % de la valeur de la production végétale en 2023). La production locale couvre environ deux tiers des besoins alimentaires de l'île, avec des taux de couverture nettement plus faibles pour les produits animaux (42 % pour les volailles, 20 % pour les bovins, 17 % pour les produits laitiers). Pour renforcer son niveau d'autonomie, la collectivité a adopté en 2023 un Plan régional de souveraineté alimentaire, fixant des objectifs par type de produits alimentaires, associés de 36 actions pour les atteindre (renforcement des recrutements, préservation du foncier, consolidation des filières, etc.).

Économie circulaire / gestion des déchets : La Réunion a collecté 540 396 tonnes de déchets ménagers et assimilés en 2022 (614 kg par habitant), dont 62,2 % ont été enfouis, le reste ayant été valorisé ou exporté. En 2024, l'île a expédié 29,6 millions de tonnes de déchets papier-carton et 61,8 millions de tonnes de déchets métalliques. L'île demeure contrainte par l'absence d'infrastructures locales pour le traitement des déchets dangereux, qui se retrouvent exportés chaque année vers l'Hexagone. Face à ces enjeux, La Réunion a adopté en 2024 un Plan Régional d'Actions en faveur de l'Économie Circulaire. Le secteur privé est également mobilisé : la réunion régionale Océan Indien des CCEF accueillie par La Réunion en 2025 a mis en lumière plusieurs savoir faire réunionnais commerciaux exportables, en particulier en matière de valorisation des biodéchets (méthanisation de la bagasse, compostage industriel) et de solutions innovantes de tri.

Économie numérique : l'économie numérique réunionnaise constitue une filière structurée, regroupant plus de 1 500 entreprises et 4 000 emplois privés (2,5 % de l'emploi salarié), pour un chiffre d'affaires avoisinant 1,4 Md€ (plus de 7 % du PIB). L'île bénéficie d'un niveau de connectivité élevé, avec 79 % de la population raccordée à une connexion fixe (dont 92 % à la fibre) et 95 % équipée d'un smartphone. La stratégie régionale est soutenue par le Contrat de Filière Numérique 2026 2028 qui articule quatre priorités : réduction des inégalités d'accès, soutien à la digitalisation des entreprises et au développement de la filière locale, promotion d'usages numériques écoresponsables, et maîtrise des enjeux liés aux données et à l'intelligence artificielle. L'île peut s'appuyer sur des acteurs clés dans le domaine du numérique comme French Tech Réunion, capitale de la French Tech de la région, ou Digital Réunion.

C. Facteurs de frein aux échanges économiques

Cadre juridique et normatif :

La Réunion applique un cadre tarifaire et réglementaire spécifique qui peut constituer un défi pour les partenaires régionaux. Le régime de l'octroi de mer et de l'octroi de mer régional (2,5 %) génère des coûts supplémentaires pour les importateurs étrangers. Les normes sanitaires et phytosanitaires européennes (SPS), associées aux obligations de traçabilité, de certification phytosanitaire et de conformité technique (marquage CE, étiquetage, contrôle des ingrédients, obligations documentaires), imposent une charge administrative et des coûts élevés, difficile à satisfaire pour de nombreux producteurs mauriciens et malgaches. Par ailleurs, les mobilités professionnelles sont également encadrées : les ressortissants malgaches doivent solliciter un visa pour tout séjour, et les ressortissants mauriciens doivent déposer une demande spécifique pour les séjours de longue durée, ce qui limite la fluidité des déplacements économiques.

Connectivité :

Maritime : malgré un indice de connectivité plutôt élevé par rapport aux îles de la région (66,85), les liaisons avec les partenaires régionaux restent limitées et irrégulières. La Réunion dispose en moyenne de 5 liaisons hebdomadaires avec Madagascar, 4 avec Maurice, et seulement 1 avec Mayotte. Le port demeure essentiellement orienté vers le transbordement (67 % de son trafic). En outre, les infrastructures portuaires du Grand Port souffrent de saturations récurrentes. Le manque de foncier, la capacité limitée d'expansion et la saturation des installations freinent le plein développement de l'activité, et ce malgré le financement de 8 M€ destiné à l'achat et à la modernisation d'un dock flottant par l'AFD.

Aérienne : si la liaison La Réunion Maurice est régulière, les connexions vers Madagascar et Mayotte restent plus limitées. Les coûts élevés du transport aérien sur les distances courtes pénalisent les mobilités professionnelles et les échanges économiques.

Numérique : La Réunion bénéficie d'une bonne connectivité grâce aux câbles SAFE, LION et METISS, mais n'est connectée avec Mayotte que par un seul câble (LION 2).

Gouvernance :

La multiplicité des acteurs français impliqués dans la coopération régionale (État, région, département) rend parfois la lisibilité du cadre institutionnel plus complexe pour les partenaires externes. Les mécanismes de coordination régionale restent perfectibles : plusieurs initiatives peinent à se traduire par des actions opérationnelles (comme la Plateforme Privé-Privé signée en 2015 mais relancée en 2022). Certains investissements croisés (notamment en provenance de Maurice) peuvent susciter des tensions politiques locales, fragilisant la dynamique régionale de coopération économique.

Marché intérieur :

Malgré un marché intérieur plus vaste (hormis Madagascar) que celui des îles voisines (environ 900 000 habitants), La Réunion fait face à une érosion de son pouvoir d'achat : en 2024, les revenus progressent à un rythme inférieur (+1,2 %) à celui de l'inflation (+2,8 %). L'île dépend fortement des importations pour de nombreux produits stratégiques, ce qui limite sa capacité d'exportation et réduit son attractivité commerciale. Les coûts de production élevés, combinés à un marché régional fragmenté, freinent les possibilités de montée en capacité des filières exportables.

D. Principaux acteurs et principales initiatives visant à renforcer l'intégration de l'île

Acteurs et initiatives internationaux :

Région ultrapériphérique (RUP) de **l'Union européenne**, La Réunion bénéficie de plusieurs programmes de coopération régionale de l'UE, comme INTERREG. La Région Réunion est autorité de gestion du programme **INTERREG VI Océan Indien** (2021–2027), doté de 62,2 M€, dont 29,9 M€ dédiés à la recherche collaborative et à la coopération économique. La Région participe également au programme INTERREG VI Canal du Mozambique (10,2 M€), destiné au développement économique, durable et social de la zone.

La Réunion est également membre de la **COI** depuis 1986 et de l'**IORA** depuis 2020 au nom de la France, au sein desquelles la France siège exclusivement au titre de La Réunion.

Acteurs et initiatives à l'échelle nationale :

L'État participe à la coopération régionale de La Réunion via des dispositifs dédiés, comprenant la Conférence de coopération régionale, la Plateforme de coopération de la France de l'océan Indien (PCFOI), le Comité interministériel de l'Outre-mer (CIOM), et une architecture diplomatique spécifique (ambassadeur délégué à la coopération régionale, conseiller diplomatique auprès du préfet, etc.).

Les fonds de coopération régionale (FCR), les financements de la DAECT et les financements issus du Programme 209 constituent les leviers financiers mobilisables par les collectivités et opérateurs réunionnais.

L'AFD renforce ces dynamiques, notamment via la stratégie « Trois Océans », ses subventions (PRCC, FICOL, COREOM, I-OSC, etc.) et ses partenariats en matière d'intégration économique régionale.

Acteurs et initiatives locaux :

La Région Réunion joue un rôle central via son Schéma Régional de Développement Économique, d'Internationalisation et d'Innovation (SRDEII) et son comité de pilotage, le Conseil Stratégique de l'Internationalisation des Entreprises (CoSIE), lancé en 2022. **Le Département** participe également à la politique de coopération régionale de la Réunion, en pilotant par exemple un programme de Volontariat de Solidarité Internationale (VSI).

La Réunion Développement, agence de développement économique de la Réunion, est un acteur central dans l'opérationnalisation des politiques d'attractivité économique et d'internationalisation des entreprises réunionnaises. L'agence pilote notamment le dispositif Team France Export.

La Team France Export La Réunion, initiative de la Région Réunion et piloté par La Réunion Développement, mobilise les CCI, Business France, Bpifrance et les réseaux d'entrepreneurs pour soutenir l'internationalisation des entreprises réunionnaises. Le dispositif « France Export 2.0 », approuvé en 2025, est venu renforcer cet écosystème avec 3,5 équivalents temps plein. En complément du dispositif Team France Export, la CMAR, la Technopôle et les pôles de compétitivité assurent l'accompagnement des entreprises, de l'artisanat à l'innovation, et soutiennent leur projection dans la région.

Dans les domaines de la recherche, de l'agriculture et du développement durable, le **CIRAD**, l'**IRD**, l'**Ifremer**, le **CNRS**, l'**Université de La Réunion**, ou encore le **CHU Réunion** conduisent des programmes conjoints et des échanges académiques via les dispositifs régionaux de coopération.

Organisations privées :

Les plateformes régionales d'entreprises comme **Cap Business Océan Indien**, qui regroupe chambres consulaires et organisations professionnelles des territoires de la région, le **CEOI**, le **Club Export Réunion**, ou encore le **MEDEF international** animent un réseau d'entreprises et favorisent les échanges inter-îles.

Les regroupements d'entreprises réunionnais, comme l'**ADIR ou le SICR** contribuent aux coopérations économiques par filière, notamment avec leurs homologues mauriciens et malgaches.

Des **groupes privés régionaux** comme GBH ou IBL participent plus directement à intégrer La Réunion dans des chaines de valeur régionales.

Les acteurs privés de la région se rencontrent par ailleurs dans le cadre de plateformes de partenariat privé-privé et d'autres occasions ponctuelles, organisées en marge de rencontres institutionnelles (Plateforme Privé-Privé, charte entre Business Mauritius, le MEDEF International et le MEDEF Réunion). À ce titre, la **Plateforme Privé Privé Réunion–Maurice**, élargie en 2022 aux trois chambres consulaires réunionnaises, constitue un espace régulier de dialogue économique bilatéral.

E. Profil « SWOT » de La Réunion

FORCES

Filières exportatrices établies (sucre, rhum) et savoir faire / expertise valorisables dans le numérique, l'économie circulaire et les services innovants.

Infrastructures domestiques solides (numérique, logistique, etc.)

Dynamisme des acteurs privés et des réseaux économiques (ex. Club Export Réunion, CEOI, Cap Business OI, French Tech La Réunion, Plateforme Privé Privé).

Disponibilité des financements et dispositifs d'accompagnement publics.

Atout linguistique grâce à la francophonie régionale partagée.

OPPORTUNITÉS

Investissements croisés en croissance, portés par des flux d'IDE entre Maurice et La Réunion avec un fort potentiel d'amplification.

Dynamique politique régionale favorable, appuyée par la présidence française de la COI qui crée une fenêtre d'opportunités pour renforcer les intérêts réunionnais dans la zone.

Mobilisation des programmes INTERREG, permettant de financer des projets inter îles dans la tech, l'agriculture, l'innovation ou la formation.

FAIBLESSES

Part régionale des échanges limitée (0,86 % des importations de l'île).

Connectivité régionale incomplète, avec des liaisons maritimes et aériennes irrégulières avec le reste de la région, et des coûts élevés sur courtes distances.

Saturation du Grand Port et manque de foncier.

Taille de marché limité et coûts de production élevés.

RISQUES

Pression concurrentielle accrue liée aux accords commerciaux internationaux, qui renforcent la compétition avec les pays tiers et pèsent davantage sur certaines filières réunionnaises.

Effets potentiels de l'APE UE–AFOA, incluant plusieurs pays ACP et pouvant entraîner une concurrence plus grande pour les producteurs et investisseurs locaux.

Contestations politiques autour de certains investissements étrangers (ex. Mauriciens), susceptibles d'affecter la confiance des investisseurs étrangers et de ralentir les projets régionaux.

5.1.2 Madagascar

A. Principaux chiffres

31,96 millions
habitants

523 €
PIB / habitant / an

0.528
IDH

41 €
salaire moyen

3,4%
part régionale des importations de biens

2,5%
part régionale des exportations de biens

B. État des lieux des échanges économiques

Échanges économiques et mobilités des personnes

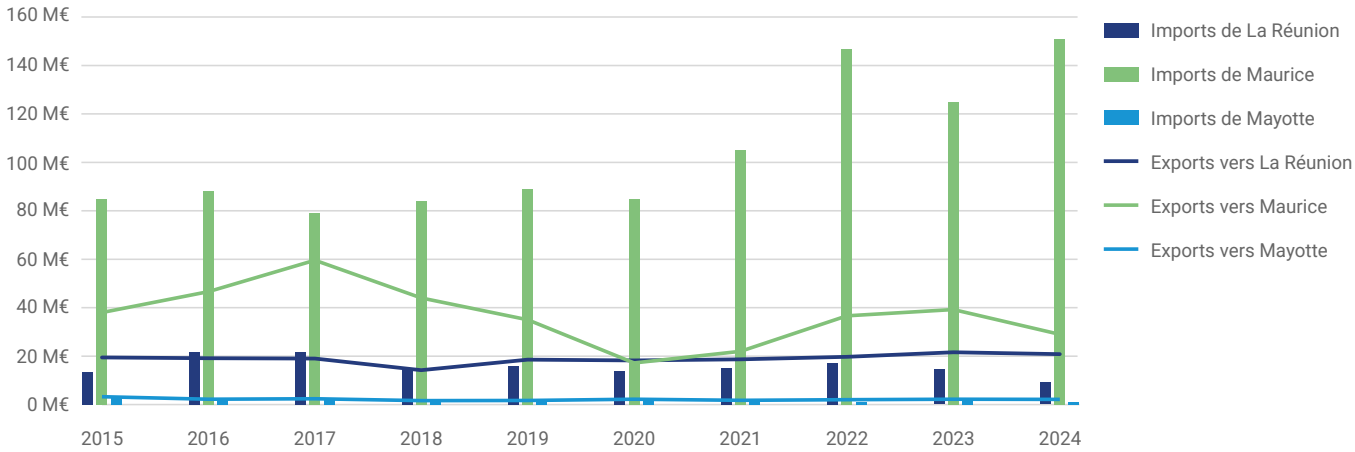


FIGURE 24

Sommes annuelles des échanges de biens (imports/exports) depuis et vers Madagascar depuis 2015

(Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC - Trade Map)

Madagascar constitue un acteur central des échanges intra-régionaux en valeur absolue : entre 2015 et 2024, l'île a importé en moyenne pour 120,97 M€ de biens annuellement depuis les autres îles de l'OIO (**3,4% des importations totales de Madagascar**) et exporté en moyenne 60,53 M€ de biens par an vers les autres îles de l'OIO (**2,5% des exportations totales**). Ces valeurs demeurent toutefois limitées au regard des volumes échangés avec l'Europe continentale (17,74% des exportations totales de Madagascar sont destinées à la France hexagonale), l'Asie ou les Etats-Unis (15,45%).

Sur la période 2015-2024, **les flux entre Madagascar et Maurice représentent de loin le principal courant commercial de la zone**, avec en moyenne 104,72 M€ d'exportations mauriciennes vers Madagascar et 38,47 M€ dans le sens inverse. Les échanges avec La Réunion arrivent en second, atteignant en moyenne annuelle 18,73 M€ d'exportations malgaches et 15,98 M€ d'importations en provenance du département français.

En termes de catégories de biens, les importations malgaches se caractérisent par une forte dépendance aux produits minéraux (970 M€, soit 22 % des importations). Les machines et appareils constituent 14 % des importations de l'île (625 M€), tout comme les matières textiles (604 M€, soit 14 %). En matière d'exportations, Madagascar se distingue par une forte spécialisation dans les produits bruts ou faiblement transformés. Les produits végétaux, incluant la vanille et les épices, comptent pour 22 % des exportations (516 M€), les matières textiles pour 21 % (491 M€), tout comme les métaux communs, notamment le nickel (491 M€, soit 21 %), et les produits minéraux (351 M€, soit 15%).

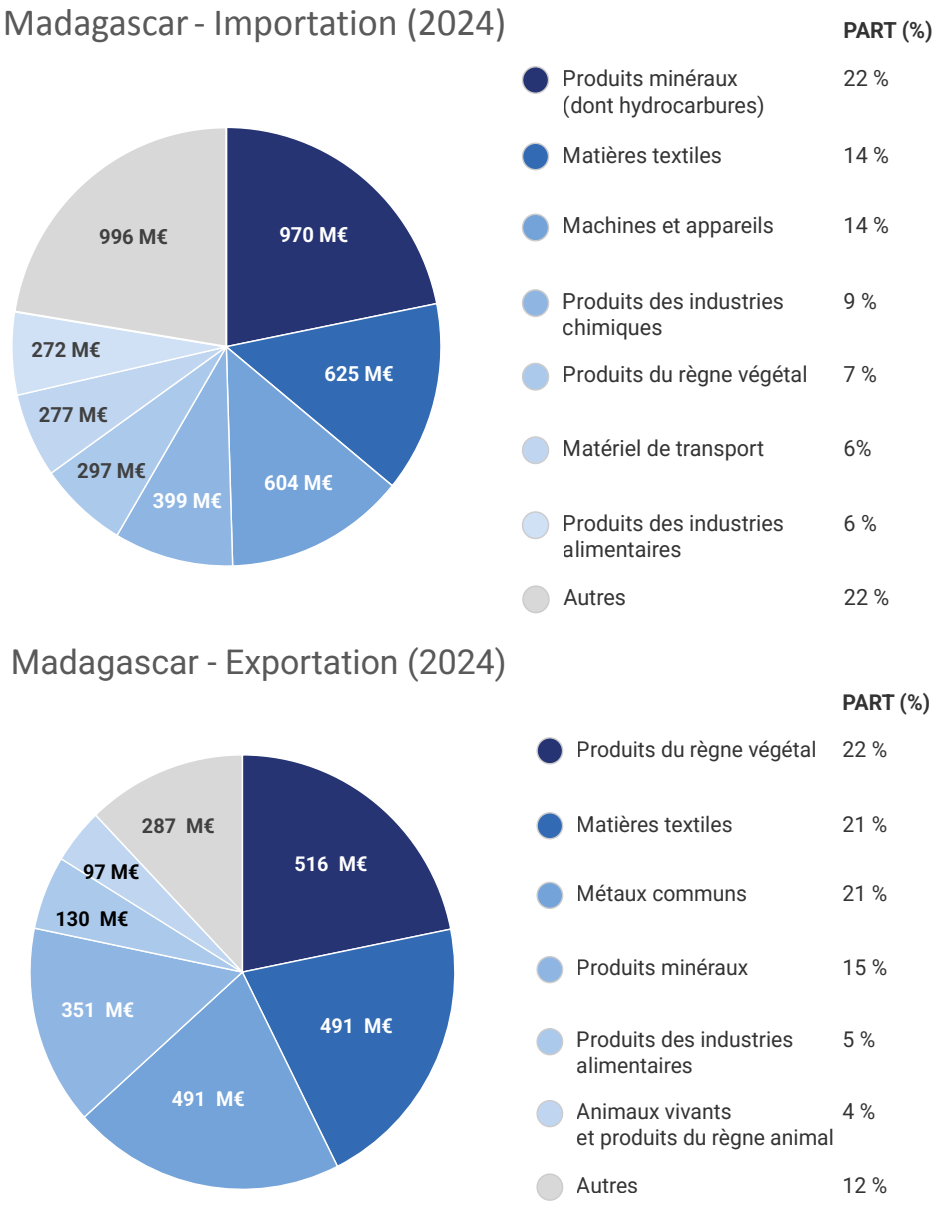


FIGURE 25

: Importations et exportations de biens par catégories vers / depuis les îles de l'OIO en 2024 (en millions d'euros)

(Source : ITC -Trade Map)

Les échanges de services entre Madagascar et Maurice concernent principalement le tourisme, les transports et les services informatiques ou de télécommunications. Les exportations de services vers Maurice s'élèvent ainsi à 6,82 M€ par an en moyenne sur la période 2015–2024, tandis que Maurice exporte vers Madagascar environ 17,13 M€ de services par an. La part de ces échanges reste toutefois marginale au regard des échanges de services avec le reste du monde (moins de 1%). Aucune donnée n'est disponible concernant les échanges de services avec La Réunion et Mayotte.

Les flux d'IDE à destination de Madagascar proviennent principalement de Maurice, pour un montant moyen annuel de 10,63 M€ depuis 2015. En sens inverse, les investissements malgaches vers Maurice s'établissent à 2,67 M€ en moyenne annuelle sur la même période.

Les flux de touristes de Madagascar se dirigent prioritairement vers Maurice (moyenne annuelle de 11,701 touristes depuis 2015), et dans une moindre mesure vers La Réunion (moyenne annuelle de 3,481). Les données disponibles sur les flux de tourismes vers Madagascar sont insuffisantes pour établir un bilan fiable.

Focus sectoriels :

Agriculture / alimentaire : l'agriculture représente 27 % du PIB de Madagascar, une proportion bien supérieure à celle des autres îles de l'OIO (ex : 1,7% pour La Réunion). Le taux de dépendance aux importations alimentaires avoisine 20 %, traduisant une autosuffisance proche de 80 % grâce à une production domestique importante. Toutefois, l'île reste vulnérable aux aléas climatiques et affiche un faible niveau de mécanisation des productions agricoles - principalement composées d'exploitations familiales - ce qui limite la stabilité et le volume des rendements. Aussi, le taux de sous-nutrition à Madagascar fluctue autour de 40 % depuis la fin des années 2010.

Économie circulaire / gestion des déchets : la production de déchets ménagers solides est estimée à 3,8 millions de tonnes par an (soit environ 41 kg par habitant), dont 97 % sont encore orientés vers des décharges ou dépotoirs à ciel ouvert, révélant un déficit marqué en infrastructures de tri et de traitement.

Économie numérique : le secteur numérique, qui représente 1,7 % du PIB, se concentre principalement autour des services d'externalisation (« BPO »), et de manière croissante autour du commerce en ligne et du « mobile money ». Le taux de pénétration d'Internet reste limité à 20,4 % (6,7 millions d'utilisateurs), tandis que l'usage du mobile est plus important, avec 21,8 millions de connexions mobiles (soit un taux de pénétration de 66,2 %). Le secteur est freiné par le manque de compétences (en termes d'ingénieurs informaticiens formés annuellement), la faiblesse des infrastructures TIC et un cadre réglementaire encore insuffisant (ex : protection des données, cybersécurité, etc.) pour soutenir un développement plus large du secteur. Pour répondre à ces limites, le pays s'est doté du Plan Stratégique Numérique 2023-2028 qui prévoit la modernisation du cadre juridique du numérique, le développement des infrastructures numériques, le renforcement des compétences numériques et la promotion de l'inclusion numérique et financière.
95 % équipée d'un smartphone. La stratégie régionale est soutenue par le Contrat de Filière Numérique 2026 2028 qui articule quatre priorités : réduction des inégalités d'accès, soutien à la digitalisation des entreprises et au développement de la filière locale, promotion d'usages numériques écoresponsables, et maîtrise des enjeux liés aux données et à l'intelligence artificielle. L'île peut s'appuyer sur des acteurs clés dans le domaine du numérique comme French Tech Réunion, capitale de la French Tech de la région, ou Digital Réunion.

C. Facteurs de frein aux échanges économiques

Cadre réglementaire :

Les procédures européennes, normes SPS et OTC (marquage CE, étiquetage, traçabilité, CPO) représentent souvent une barrière à l'entrée trop importante pour les entreprises malgaches (en termes coûts et de charges administratives) au regard de la taille limité des marchés insulaire de l'OIO. Les grands exportateurs malgaches privilégient ainsi des marchés plus profonds (Europe continentale, États-Unis, Asie et Afrique australe). Les mesures atténuantes (l'APE UE–AfOA, TVA réduite) restent moins compétitives que les exonérations totales offertes par certains partenaires, notamment la Chine (98 % des produits malgaches sont exemptés de droits de douane). Par ailleurs, à Madagascar, l'infrastructure nationale de contrôle de qualité reste limitée, entraînant des restrictions dans certains secteurs. L'UE a par exemple imposé des embargos sur les produits animaux malgaches (hors pêche) entre 2006 et 2011 pour non-conformité sanitaire, afin de protéger les consommateurs européens. En termes de mobilité, les DROM imposent des visas spécifiques, assortis de procédures perçues comme particulièrement lourdes pour les exportateurs malgaches. Enfin, les réformes du commerce extérieur malgache demeurent également incomplètes : dématérialisation partielle des procédures, droits de douane non révisés depuis 2015, et absence d'une agence de promotion des exportations pourtant annoncée[387].

Connectivité :

Maritime : La connectivité maritime reste limitée : l'indice de connectivité de conteneurs de Madagascar n'atteint que 28,20[388]. Cette position marginale se traduit par une offre limitée et irrégulière de liaisons maritimes : Madagascar n'est relié que par 2,5 liaisons hebdomadaires avec La Réunion, 4,5 avec Maurice, et 2,5 avec Mayotte.

Aérienne : bien que des vols réguliers existent entre Madagascar et La Réunion, leur fréquence reste inférieure à celle observée entre Maurice et La Réunion, et les liaisons directes entre Mayotte et Madagascar sont limitées (malgré des progrès récents avec l'établissement d'une connexion directe avec Tananarive assurée par EWA Air). Les liaisons aériennes

[387] Assuré par le Service de la promotion des exportations au sein du Ministère chargé du Commerce
[388] À titre comparatif, Maurice atteint un score de 80,23 et La Réunion 66,85.

avec Maurice restent limitées à environ trois vols (voire cinq) hebdomadaires, et leur caractère saisonnier renforce l'irrégularité des échanges, pénalisant particulièrement les mobilités professionnelles et la circulation des compétences dans la région.

— **Numérique :** la connectivité numérique s'améliore grâce au déploiement des câbles SAFE, LION et METISS, qui relient Maurice à Madagascar et à La Réunion, mais un seul câble (LION 2) assure une connexion avec Mayotte.

— **Domestique :** le réseau routier malgache, fortement dégradé hors des zones centrales autour d'Antananarivo, souffre d'un manque d'entretien. Cette détérioration freine la circulation des biens et des personnes, créant des inefficiences dans les chaînes de valeurs, et certaines régions deviennent inaccessibles en saison des pluies. Le réseau ferroviaire ne couvre lui aussi qu'une faible partie du pays : 877 km reliant Antananarivo à Toamasina, Antananarivo et Antsirabe, Ambatondrazaka et Antsirabe, ainsi qu'une ligne Fianarantsoa–Manakara.

— **Gouvernance :** l'instabilité politique malgache constitue un frein important aux échanges économiques. Les épisodes de crise récents, comme l'incendie d'une fromagerie française lors d'une récente période de troubles politiques, nourrissent la prudence des investisseurs régionaux. Les capacités limitées de l'État à répondre aux enjeux sécuritaires et administratifs renforcent ces réticences ; de nombreux partenaires préfèrent ainsi passer par des intermédiaires privés plutôt que d'engager des coopérations directes avec les autorités malgaches. Ces éléments participent d'un climat des affaires dégradé à Madagascar.

Marché intérieur :

Avec un PIB par habitant de 523 € et un taux de pauvreté très élevé (75,2 % de la population selon la Banque mondiale), Madagascar présente un marché intérieur réduit et peu attractif pour les entreprises régionales. Le pays obtient un score de profondeur de marché de 6,7, le classant 114e sur 125 économies, très loin derrière Maurice (score de 31,8, 70e pays sur 125). Ce résultat reflète un environnement des affaires peu dynamique, marqué par des conditions insuffisamment attractives pour attirer des investissements.

D. Principaux acteurs et principales initiatives visant à renforcer l'intégration de l'île

Acteurs et initiatives internationaux :

Madagascar est membre de plusieurs zones économiques, programmes et associations intergouvernementales :

— **COMESA** (Marché commun de l'Afrique orientale et australe) : en 2023, les échanges de Madagascar avec les pays membres représentent près de 6 % de ses exportations et 4% de ses importations - les exportations de Madagascar vers le COMESA sont plus de deux fois supérieures à celles vers les îles de l'OIO.

— **SADC** (Communauté de développement de l'Afrique australe) : la SADC concentre environ 10 % des importations malgaches (461 M€ sur 5 806 M€) et 4 % des exportations (137 M€ en 2023).

— **ZLECAf** (Zone de libre-échange continentale africaine) : Madagascar a ratifié l'accord en novembre 2024, accédant progressivement au marché continental de 1,2 Md d'habitants.

— **APE UE–AfOA** (Accord de Partenariat Économique entre l'Union européenne et les États d'Afrique orientale et australe) : Madagascar fait partie des pays engagés dans l'APE UE–AfOA. Les exportations totales de l'UE vers Madagascar seraient actuellement supérieures de 30 % grâce à cet APE.

— Madagascar bénéficie du **programme INTERREG** VI Océan Indien (2021–2027), doté de 62,2 M€, dont 29,9 M€ alloués à la recherche collaborative et à la coopération économique, ainsi que du programme INTERREG VI Canal du Mozambique, mobilisant 10,2 M€ pour la période 2021-2027.

— Madagascar est également membre fondateur de la **COI** (Commission de l'océan Indien) et membre de l'**IORA** (Indian Ocean Rim Association).

Coopération économique bilatérale avec la France :

Cette relation est animée, entre autres, par le service économique de la DG Trésor au sein de l'ambassade de France à Madagascar, l'agence de l'AFD à Madagascar, Business France ou les réseaux consulaires et les autres acteurs de la Team France Export, dont la Chambre de Commerce et d'Industrie France-Madagascar (CCIFM).

Le Département-Région de Mayotte a par ailleurs ouvert une antenne de représentation à Antananarivo au sein de l'Ambassade de France en janvier 2020, suspendue en raison de la Covid et pleinement opérationnelle au 2ème semestre 2026.

Dans le domaine de la **recherche, de l'agriculture et du développement durable** : le Centre de coopération internationale en recherche agronomique pour le développement (CIRAD), l'Institut de recherche pour le développement (IRD) et l'Unité Mixte de Recherche « Espace pour le Développement » (UMR Espace-Dev) mènent conjointement des activités de recherche et de coopération à Madagascar.

Acteurs nationaux malgaches :

Les ministères malgaches en charge du commerce et de la coopération régionale.

L'Economic Development Board de Madagascar (**EDBM**), en particulier, est chargé de promouvoir l'attractivité de Madagascar auprès des investisseurs internationaux.

Organisations privées :

Plateformes régionales d'entrepreneurs et de réseaux consulaires : le CEOI, Cap Business Océan Indien.

Regroupements d'entreprises : Syndicat des Industries de Madagascar (SIM), Groupement des Entreprises de Madagascar (GEM).

Des événements régionaux comme le CEO Summit, dont les éditions 2025 et 2026 se sont tenues à Tananarive, ou les réunions du Club Export Réunion, dont la dernière en date s'est tenue en 2023 à Madagascar, renforcent les liens économiques entre entrepreneurs régionaux.

Entreprises régionales présentes à Madagascar : les groupes mauriciens CIEL ou Eclosia, solidement implanté à Madagascar via ses filiales Panagora (distribution) et Maurilait (production de produits laitiers). De nombreuses TPE et PME participent également à cette dynamique régionale, tels que Corexsolar, dans le secteur de l'énergie, ou l'entreprise Malakass dans l'agro-alimentaire.

E. Profil « SWOT » de Madagascar

FORCES

Capacités productives naturelles (agricoles, halieutiques, minières) au service de chaînes de valeur régionales (transformation à La Réunion/ Maurice).

Main d'œuvre abondante et coûts salariaux très compétitifs.

Francophonie : facilitant les relations d'affaires avec les autres territoires francophones de la région.

Écosystème privé dynamique : implication d'entreprises, de réseaux et de leviers de financements.

Soutien renouvelé des partenaires techniques et financiers multilatéraux et bilatéraux

FAIBLESSES

Difficulté d'absorption des procédures liées aux normes UE.

Infrastructures et connectivité limitées.

Réformes du commerce extérieur malgache incomplètes.

Pouvoir d'achat/IDH faibles : PIB/hab. ~523 €, IDH ~ 0,528.

Institutions perçues comme vulnérables face aux chocs extérieurs (crises politiques, économiques et sanitaires)

Système judiciaire gagnant à être renforcé, notamment au niveau des Tribunaux de commerce et du Système anti-corruption

OPPORTUNITÉS

Complémentarités sectorielles à fort potentiel (agriculture, vivier de main d'œuvre).

Chaînes de valeur OIO : montée en gamme du couplage matières premières/assemblage à Madagascar et transformation à Maurice/La Réunion.

Momentum politique/économique : CEO Summit à Antananarivo (avril 2026), fenêtres pour conclure des accords et sécuriser des financements.

RISQUES

Instabilité politique et sociale fragilisant le climat des affaires et les chaînes d'approvisionnement régionales

Loi malgache 2023-022 sur l'investissement (fin de l'accès direct à la propriété foncière, bail emphytéotique) peut être une source d'**insécurité juridique** pour les investisseurs étrangers

Aléas climatiques : la variabilité des précipitations, par exemple, affecte la densité et la régularité des rendements agricoles

Faiblesse et instabilité des nouveaux investissements directs étrangers

5.1.3 Maurice

A. Principaux chiffres

1,28 millions habitants[389]	**11 396 €** PIB / habitant / an	**854 €** salaire moyen / mois	**0.81** IDH
0,84% part régionale des importations de biens	**8,64%** part régionale des exportations de biens	**1,7%** part régionale des IDE entrant	**21,1%** part régionale des IDE sortant

B. État des lieux des échanges économiques

Échanges économiques et mobilités des personnes

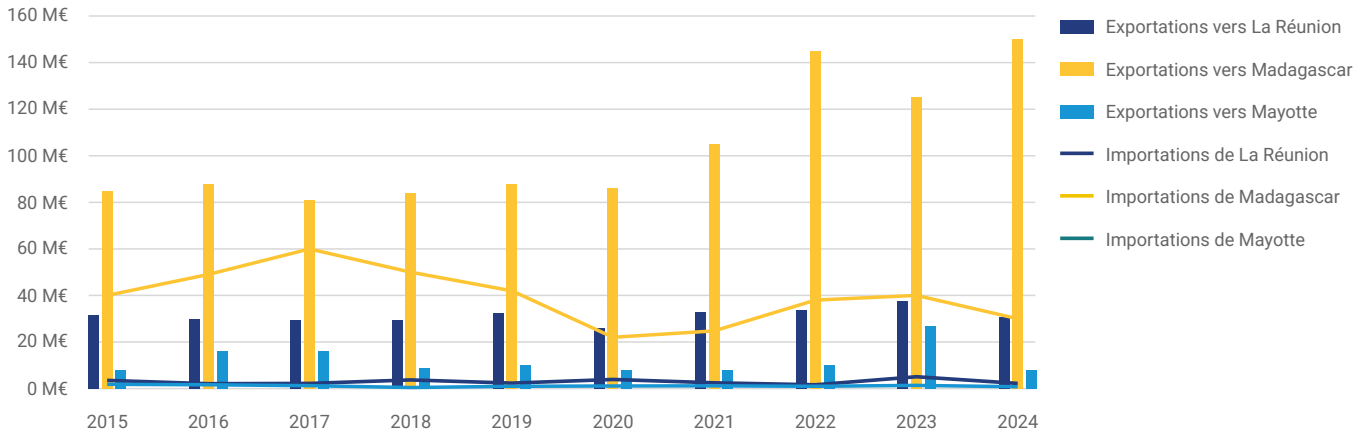


FIGURE 26

Valeur annuelle des échanges de biens (imports/exports) depuis et vers Maurice depuis 2015

(Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC - Trade Map)

Entre 2015 et 2024, Maurice a été l'un des pôles commerciaux les plus actifs de l'OIO, exportant en moyenne 148,18 M€ de biens par an vers les autres îles de la région (8,**64% des exportations totales de Maurice**), principalement vers Madagascar (104,72 M€) et La Réunion (30,90 M€), tout en important 41,31 M€ de biens en provenance de ses voisins (**0,84% des importations totales** de Maurice), principalement depuis Madagascar (38,47 M€).

L'île Maurice présente en 2024 une structure d'importations mondiales dominée par les produits minéraux (23%), les machines et appareils (13%), et matériel de transport (11%). Les exportations sont principalement composées de produits alimentaires (32%) et de matières textiles (25%).

[389] France Diplomatie (2026) Présentation de Maurice Présentation de Maurice - Ministère de l'Europe et des Affaires étrangères

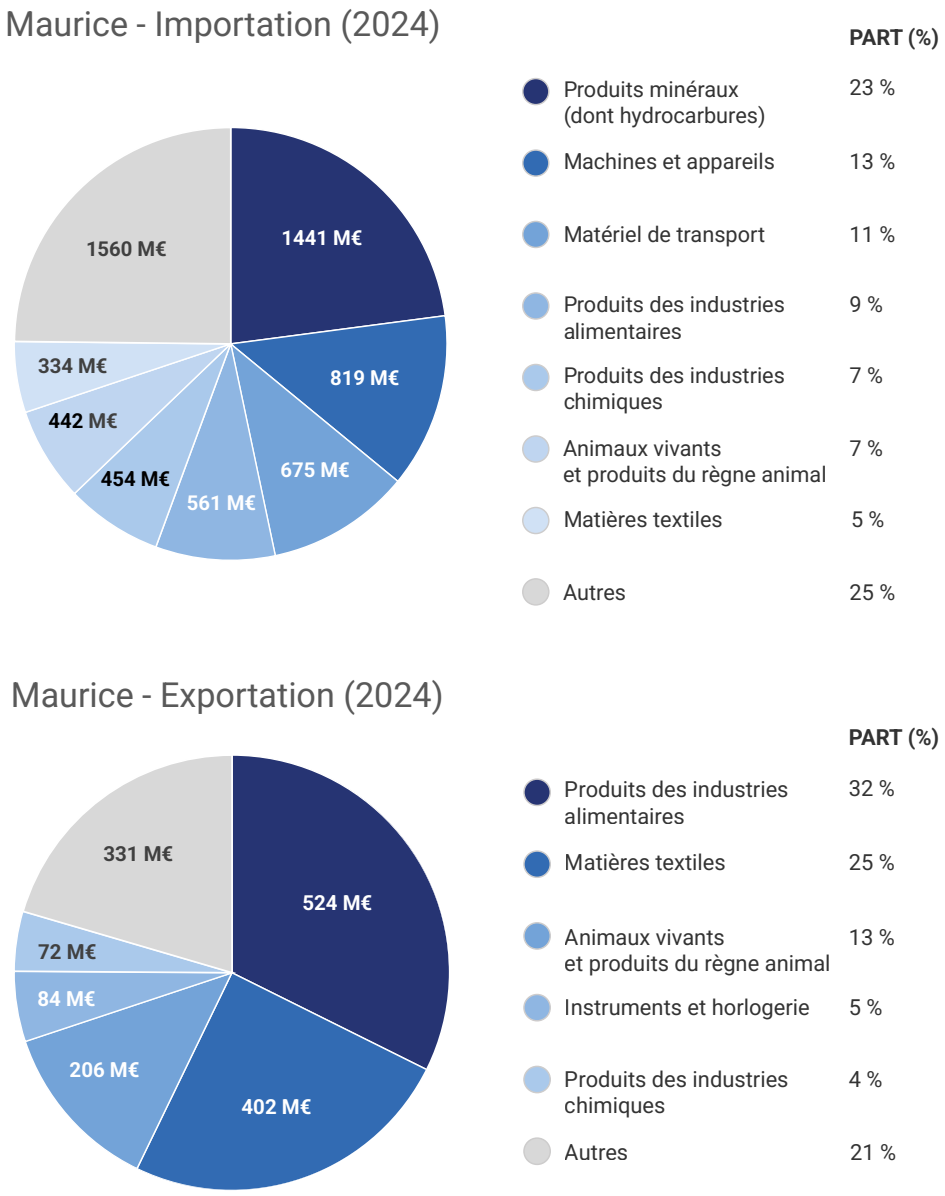


FIGURE 27

Importations et exportations de biens par catégories vers / depuis les îles de l'OIO en 2024 (en millions d'euros)

(Source : ITC -Trade Map)

S'agissant des **services**, les exportations mauriciennes vers Madagascar s'établissent en moyenne à 17,13 M€ par an, tandis que les importations en provenance de Madagascar atteignent 6,82 M€, et concernent principalement des dépenses liées au tourisme et au services numériques. Les échanges avec La Réunion et Mayotte ne peuvent être quantifiés faute de données statistiques disponibles.

L'analyse des données disponibles montre que **Maurice est l'un des investisseurs les plus dynamiques la région de l'océan Indien**. L'île investit 22,14 M€ par an en moyenne depuis 2015 dans les autres îles de l'OIO (dont 10,63 M€ vers Madagascar, 10,90 M€ vers La Réunion et 0,32M€ vers Mayotte), soit 21,1% de l'ensemble de ses investissements directs à l'étranger de l'île. En effet, plusieurs conglomérats mauriciens, tels qu'IBL et Eclosia, mènent une stratégie d'expansion régionale dynamique, en renforçant leurs investissements à La Réunion et à Madagascar, en particulier. IBL réalise un chiffre d'affaires de 2,32 Md € en 2025, dont 15 % dans l'océan Indien (hors Maurice), tandis qu'Eclosia atteint 367 M€ en 2024, dont 16,5% à Madagascar. À l'inverse, Maurice ne reçoit que 6,54 M€ d'investissements annuels en provenance de La Réunion (3,66 M€), Madagascar (2,67 M€) et Mayotte (0,21 M€), soit 1,7% des IDE entrants totaux.

Focus sectoriels :

Agriculture / alimentaire : l'agriculture représente environ 3% de la valeur produite à Maurice, avec une forte spécialisation : près de 70% des terres cultivées (65 000 ha) sont dédiées à la canne à sucre. Le pays est autosuffisant pour certains produits (légumes frais, volailles, œufs), mais demeure dépendant des importations, qui couvrent 77% de ses besoins alimentaires. En 2023, les produits agroalimentaires et animaux comptaient pour 14% de la valeur totale des importations. Pour réduire cette dépendance, le gouvernement a adopté en 2024 le Plan stratégique Cultures vivrières et Élevage 2024–2030, visant à renforcer la sécurité alimentaire, soutenir une agriculture durable et résiliente, encourager l'entrepreneuriat et développer la transformation agroalimentaire.

Économie circulaire / gestion des déchets : Maurice génère environ 500 000 tonnes de déchets solides domestiques et commerciaux par an (plus de 400 kg/habitant), dont la quasitotalité est enfouie (seuls 3 à 4% sont recyclés ou exportés), accélérant la saturation des décharges (ex : Mare Chicose). Pour répondre à cette situation, le pays s'est doté d'une Feuille de route pour l'économie circulaire 2023–2033, élaborée avec Expertise France et financée par l'Union européenne. Cette stratégie vise à promouvoir une consommation plus durable, améliorer la gestion des déchets, intégrer des modèles circulaires dès la conception des produits et diffuser une véritable culture de circularité sur l'île.

Économie numérique : le secteur numérique mauricien regroupe 975 entreprises employant plus de 33 000 personnes (5,3% de la population active) et contribue à hauteur de 5,6% au PIB. Il s'appuie principalement sur la programmation et le conseil informatique (34% de la valeur ajoutée), les télécommunications (27%), les centres d'appel (18%) et la distribution (14%). L'île bénéficie d'une infrastructure avancée, avec un taux de pénétration d'Internet de 79,5% (1,01 million d'utilisateurs) et 2,14 millions de connexions mobiles actives (160% de la population). Maurice a récemment adopté un Plan de transformation digitale 2025–2029, qui s'articule autour de quatre axes : modernisation des services publics, développement des compétences numériques/IA, soutien à l'économie numérique et à la digitalisation des entreprises, et transition écologique du secteur (réduction des déchets électroniques).

C. Facteurs de frein aux échanges économiques

Cadre juridique et normatif :

Les procédures européennes liées à la mise aux normes SPS et OTC (marquage CE, étiquetage, traçabilité, CPO) constituent souvent une barrière à l'entrée pour les entreprises mauriciennes. Les coûts administratifs et d'adaptation des chaînes d'approvisionnement et de production pouvant être perçus comme disproportionnés au regard de la faible profondeur des marchés de Mayotte et de La Réunion. Les grands exportateurs mauriciens privilégient donc souvent des marchés plus larges, tels que l'Europe continentale (9,2% des exportations mauriciennes sont destinées à la France hexagonale) ou l'Amérique du Nord (10,2% des exportations mauriciennes). Bien que Maurice bénéficie d'un accès avantageux aux marchés réunionnais et mahorais via l'APE UE-AfOA, ces avantages restent moins attractifs que les exonérations offertes par d'autres accords régionaux (COMESA, SADC, ZLECAf). À cela s'ajoutent des contraintes de mobilité. Bien que les personnes titulaires d'un passeport mauricien soient exemptées de visa pour un court séjour à La Réunion ou à Mayotte (moins de 90 jours) sous certaines conditions[390], elles doivent déposer une demande spécifique pour tout séjour de longue durée. À l'inverse, Maurice applique une politique migratoire plus ouverte : les Français n'ont pas besoin de visa, quelle que soit la durée d'un séjour touristique, et les Malgaches peuvent obtenir un visa à l'arrivée pour un séjour de deux semaines.

Connectivité :

Maritime : la forte concentration du marché entre quelques armateurs, principalement CMA-CGM (15 % du volume total de trafic conteneurisé au port de Maurice), MSC (52,6 %) et Maersk (27,2 %), contribue à une hausse des coûts de fret, réduisant la fréquence et la régularité des échanges régionaux. Il existe en effet environ quatre lignes de fret hebdomadaires entre Maurice et La Réunion, 4,5 entre Maurice et Madagascar, et 1,5 entre Maurice et Mayotte. En outre, 84 % du trafic de Port-Louis relève du transbordement.

[390] Et notamment, de justifier de ressources financières suffisantes pour couvrir les besoins du séjour.

Aérienne : les liaisons aériennes entre La Réunion et Maurice sont bien développées, avec plusieurs vols directs quotidiens. En revanche, les connexions directes entre Maurice et Mayotte sont inexistantes, et les dessertes entre Maurice et Madagascar irrégulières.

Numérique : la connectivité numérique s'améliore grâce au déploiement des câbles SAFE, LION et METISS, qui relient Maurice à Madagascar et à La Réunion, mais un seul câble (LION 2) assure une connexion avec Mayotte.

Domestique : le port connaît des difficultés structurelles récurrentes, notamment des portiques hors service, entraînant plusieurs jours d'indisponibilité chaque année et près de deux semaines cumulées d'interruptions de manutention en 2023/2024. Plusieurs quais affichent par ailleurs un taux d'occupation annuel proche ou égal à 100 %, révélant une saturation des capacités.

Gouvernance :

La Plateforme Privé-Privé entre Maurice et La Réunion, signée en 2015, est restée largement inactive et a dû être relancée en 2022.

Marché intérieur :

La dette publique élevée (87% du PIB en 2024) et le vieillissement de la population (la moyenne d'âge a augmenté de 10 ans en 25 ans) renforcé par le départ de nombreux jeunes diplômés (plus de 40%) freinent le développement économique de l'île. Maurice dispose d'un marché relativement structuré mais encore limité en taille : l'île a un score de profondeur de marché de 31,8 (70e pays sur 125), tandis que Madagascar affiche un score de seulement 6,7 (114e pays sur 125). En comparaison, la France atteint 77,6 (11e sur 125).

Facteurs socio-culturels :

Des différences linguistiques, culturelles, historiques et anthropologiques constituent également des freins aux échanges, accentués par une certaine méfiance à l'égard des investissements réciproques entre La Réunion et Maurice.

D. Principaux acteurs et principales initiatives visant à renforcer l'intégration de l'île

Acteurs et initiatives internationaux :

Maurice est membre de plusieurs zones économiques, programmes et associations intergouvernementales :

COMESA (Marché commun de l'Afrique orientale et australe) : en 2023, les échanges de Maurice avec les pays membres représentent près de 12 % de ses exportations.

SADC (Communauté de développement de l'Afrique australe) : la SADC concentre environ 10 % des importations mauriciennes (562 M€ sur 5 806 M€) et 17 % des exportations (357 M€ sur 2 125 M€).

ZLECAf (Zone de libre-échange continentale africaine) : Maurice a ratifié l'accord en octobre 2019 et figure parmi les premiers États à avoir démarré les échanges commerciaux en janvier 2021.

APE UE–AfOA (Accord de Partenariat Économique entre l'Union européenne et les États d'Afrique orientale et australe) : Maurice fait partie des pays engagés dans l'APE UE–AfOA, un accord dont l'impact macroéconomique est notable pour le pays, le PIB mauricien étant estimé en hausse de 0,48 % grâce à sa mise en œuvre.

Maurice bénéficie du programme **INTERREG VI Océan Indien** (2021–2027), doté de 62,2 M€, dont 29,9 M€ alloués à la recherche collaborative et à la coopération économique. Ce dispositif favorise le financement de projets conjoints et renforce les synergies entre les territoires de la région.

Maurice est également membre fondateur de la **COI** (Commission de l'océan Indien) et membre de l'**IORA** (Indian Ocean Rim Association).

Coopérations bilatérales avec la France :

En 2023, une convention de partenariat a été signée entre **Business France, l'AFD et l'EDB de Maurice** afin de structurer davantage les échanges.

Le **Département-Région de Mayotte** a installé un bureau à Maurice, facilitant l'identification et le suivi de projets de coopération.

Acteurs et initiatives locaux :

Les **ministères** mauriciens en charge du commerce et de la coopération régionale, ainsi que **les agences de développement économique** (ex : EDB Maurice), jouent un rôle central dans l'intégration économique de Maurice dans son environnement régional.

Les réformes tarifaires engagées depuis 2006 à Maurice (réduction de huit à quatre bandes tarifaires et baisse du taux moyen des droits de douane de 29 % à 13 %) ont renforcé l'attractivité du climat des affaires.

Le gouvernement a également amélioré la stabilité macroéconomique en réduisant les déficits publics et en maîtrisant la dette publique (qui reste très élevée, à 88% du PIB).

Parallèlement, des outils comme le portail Mauritius Trade Easy facilitent l'accès à l'information sur les procédures d'importexport et les impositions applicables.

Organisations privées :

Plateformes régionales et regroupements d'entreprises : Cap Business Océan Indien, la CCI France Maurice, le **CEOI** (basé à Maurice), **Business Mauritius** et la **MCCI** structurent les échanges entre entreprises.

La **French Tech Maurice** a également signé un accord de coopération avec les French Tech de La Réunion, Mayotte, et Madagascar.

La **Plateforme Privé-Privé** Réunion–Maurice, initiée en 2015 et élargie en 2022 aux trois chambres consulaires réunionnaises, offre un cadre privilégié de dialogue bilatéral.

Des événements régionaux comme le **Forum des affaires**, organisé lors de la visite présidentielle française à Maurice en 2025, renforcent ces dynamiques.

Plusieurs **groupes privés mauriciens** participent activement à la régionalisation de l'économie, comme les groupes **IBL** et **Eclosia**. Des entreprises de taille plus modeste s'inscrivent également dans cette dynamique, comme **Corexsolar**, ou **Isodom**.

E. Profil « SWOT » de Maurice

FORCES

Pôle commercial régional majeur : 148,18 M€ d'exportations annuelles vers les îles OIO (plus haut volume d'échanges de la région).

Investisseur régional dynamique : 22,14 M€ investis/an dans les îles voisines (Madagascar, La Réunion, Mayotte), grâce à de grands groupes privés (IBL, Eclosia).

Climat des affaires très attractif : réformes tarifaires et outils facilitant les démarches (Mauritius Trade Easy).

FAIBLESSES

Difficulté d'absorption des procédures liées aux normes UE

Infrastructures et connectivité limitées (port saturé, portiques hors service)

Dépendance alimentaire (77 % des besoins de l'île sont couverts par les importations)

Déséquilibre des investissements : Maurice investit beaucoup dans la région (21,85 M€/an), mais attire peu d'IDE en comparaison (6,54 M€/an).

OPPORTUNITÉS

Approfondissement des échanges régionaux grâce à INTERREG VI, l'APE UE–AfOA.

Projet de modernisation portuaire[391] : amélioration future de la connectivité maritime.

Potentiel de coopération avec La Réunion et Mayotte, notamment via les plateformes de dialogue relancées.

RISQUES

Vieillissement démographique affectant le vivier de main d'œuvre

Dette publique élevée limitant l'espace budgétaire de Maurice et affectant le climat des affaires

Méfiance vis-à-vis de certains investissements régionaux pouvant freiner les collaborations économiques (notamment entre Maurice et La Réunion).

[391] Business Plan 2025-2030 : CHCL commits to modernisation and sustainability in port sector

5.1.4 Mayotte

A. Principaux chiffres



329 000 habitants	**0.64** IDH	**3,21%** part régionale des importations de biens	**17,31%** part régionale des exportations de biens
11 396 € PIB / habitant / an	**1 500 €** salaire moyen / mois		

B. État des lieux des échanges économiques

Échanges économiques et mobilités des personnes

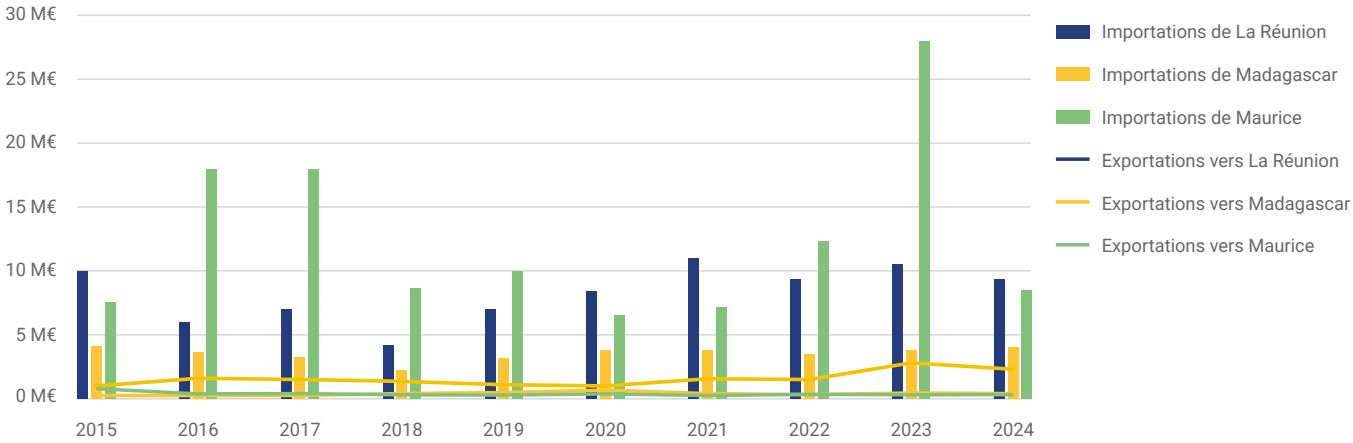


FIGURE 28

Valeur annuelle des échanges de biens (imports/exports) depuis et vers Mayotte depuis 2015

(Sources : IEDOM, DGDDI, Banque Centrale de Madagascar, Statistics Mauritius, ITC - Trade Map)

Mayotte occupe une place marginale dans les échanges de biens au sein de l'OIO. Entre 2015 et 2024, l'île n'exporte en moyenne que 2,10 M€ de biens par an vers les autres îles de l'OIO (17,31% des exportations totales), et notamment vers La Réunion (qui concentre 77% des exportations régionales de Mayotte). En sens inverse, les importations en provenance de ces territoires atteignent 24,28 M€ en moyenne par an (3,22% des importations totales). Comme pour La Réunion, l'économie de Mayotte est principalement tournée vers la France hexagonale, qui produit 57% des importations de l'île.

Les importations de Mayotte présentent une structure similaire à celle observée dans les autres îles de la zone, avec une forte **dépendance aux produits manufacturés et alimentaires**. En 2024, les machines et appareils représentent 17 % des importations (133 M€), les produits alimentaires transformés 15 % (117 M€), le matériel de transport 13 % (100 M€) et les produits d'origine animale 11 % (86 M€). Certaines catégories restent couvertes par le secret statistique.

Les exportations mahoraises sont très limitées : elles proviennent essentiellement de biens personnels liés à des départs de résidents et à des produits réexportés. La production locale destinée à l'exportation est très faible, notamment depuis la disparition progressive de la filière poisson d'élevage, qui ne représentait déjà que 1,6 % des exportations totales avant 2016.

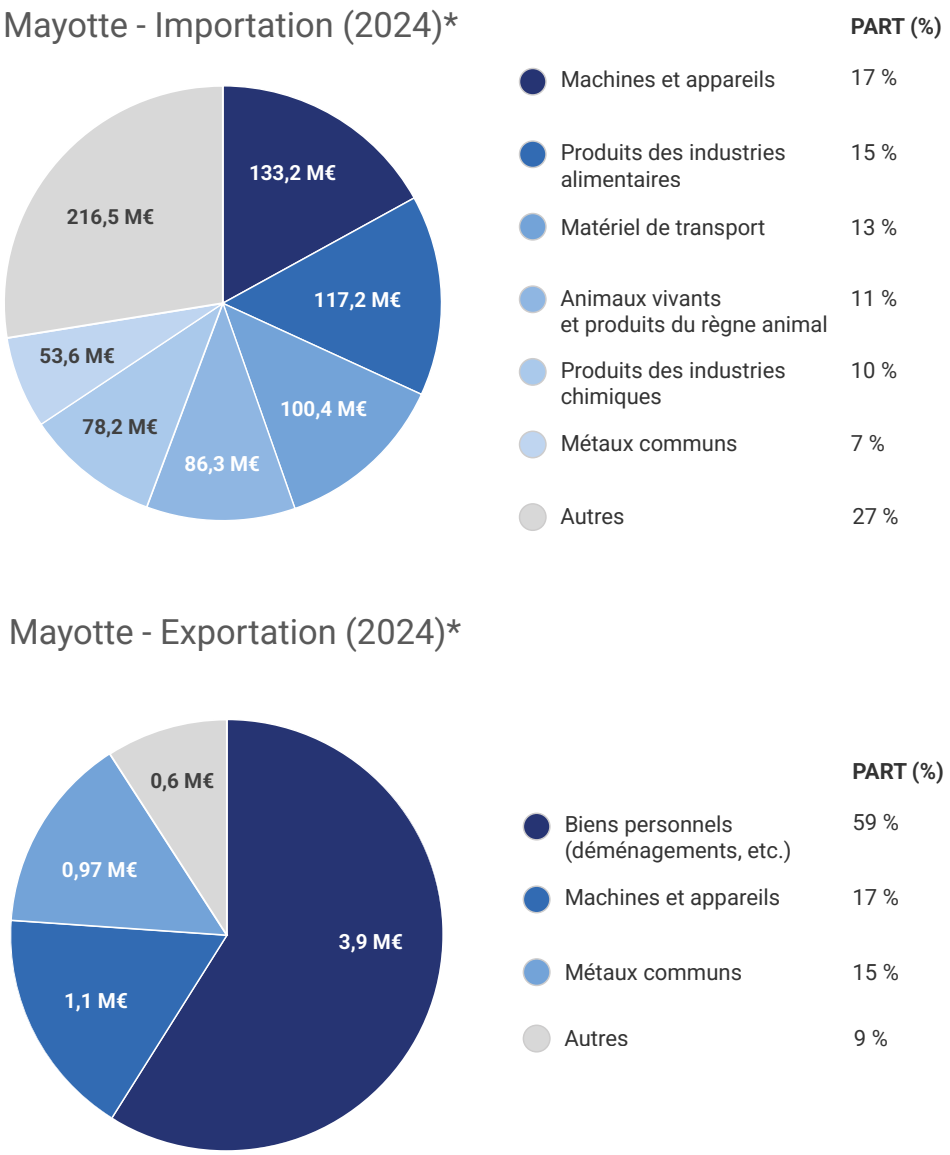


FIGURE 29

Importations et exportations de biens par catégories vers / depuis les îles de l'OIO en 2024

*Source : Note : * la valeur des échanges pour certaines catégories de produits concernant La Réunion et Mayotte est couverte par le « secret statistique » appliqué par la DGDDI, pouvant entraîner des écarts entre les valeurs présentées ici et celles agrégées, présentées dans d'autres parties du rapport. Source : ITC (Trade Map), DGDDI*

Entre 2015 et 2024, 39,3 % de l'ensemble des **touristes** accueillis à Mayotte provenait de La Réunion, soit la plus forte proportion régionale des quatre îles. Cette dynamique s'explique notamment par la forte proportion de tourisme d'affaires, qui représente 24,7 % des visites. De fait, les besoins de Mayotte en expertise technique (infrastructures, administration, interventions d'urgence) sont importants, particulièrement depuis le cyclone Chido de 2024.

Les **services** représentent plus de 78 % de la valeur ajoutée de l'île (10,2 % pour le commerce, 21 % pour les services marchands, et 45,5 % pour les services non marchands, essentiellement assurés par les administrations publiques). La construction, l'industrie et l'activité agricole ne représentent respectivement que 8,2 %, 5,3 % et 2,8 % de la valeur ajoutée de l'île. Faute de données disponibles, les échanges régionaux de Mayotte en termes de services ne peuvent pas être documentés.

Les flux d'**investissements** croisés restent faibles depuis et vers Mayotte. Maurice investit en moyenne 0,32 M€ par an à Mayotte (2015–2024), tandis que Mayotte investit 0,21 M€ par an à Maurice. Aucune donnée n'est disponible pour les autres relations bilatérales d'investissement.

Focus sectoriels :

Agriculture / alimentaire : la production agricole ne représente que 2,8 % de la valeur produite à Mayotte, avec une part très élevée de production informelle (près de 80 %). Cette production couvre l'essentiel des besoins en fruits et légumes frais (plus de 90 %), mais insuffisamment les besoins en produits animaux (moins de 10 % pour la volaille). Le cyclone Chido en 2024 a fortement fragilisé le secteur, entraînant 296 M€ de pertes agricoles et affectant durablement les capacités locales de production. Dans ce contexte, Mayotte a adopté en 2024 le Plan régional de l'agriculture durable (PRAD) 2023-2029, visant à « faire du secteur primaire un moteur majeur du développement endogène et durable ».

Économie circulaire / gestion des déchets : Mayotte enfouit 98 % de ses déchets, faute d'infrastructures de tri opérationnelles, tandis que moins de 1 % des déchets collectés sont triés pour être valorisés. L'île doit également exporter ses déchets dangereux (piles, batteries, etc.) vers l'Hexagone, en l'absence d'unités de traitement adaptées.

Économie numérique : l'économie numérique à Mayotte reste très limitée et demeure essentiellement centrée sur les services de télécommunications, faute d'un tissu productif structuré. Le cyclone Chido a fortement fragilisé l'écosystème numérique en détruisant près de 70 % du réseau de cuivre, accentuant les difficultés d'accès à Internet. L'île ne dispose pas d'une stratégie numérique complète, mais s'appuie sur un Schéma directeur d'aménagement numérique (2021) et un Programme Mayotte Fibre (2025) visant la généralisation du très haut débit d'ici 2030. Mayotte est reliée aux autres îles de l'OIO via le câble sousmarin LION 2, qui prolonge le réseau LION vers Mayotte et le Kenya.

C. Facteurs de frein aux échanges économiques

Cadre juridique et normatif :

En tant que région ultrapériphérique de l'Union européenne, Mayotte applique un régime fiscal spécifique reposant notamment sur l'octroi de mer, dont les taux peuvent varier de 0 à 135 %, auxquels s'ajoutent un octroi de mer régional de 2,5 %, ce qui peut réduire la lisibilité du dispositif. Par ailleurs, les procédures européennes liées à la mise aux normes sanitaires et phytosanitaires (SPS), incluant certificats phytosanitaires, marquage CE et obligations de traçabilité, constitue un défi à surmonter pour les exportateurs mauriciens et malgaches souhaitant échanger avec Mayotte. En matière de mobilités, les ressortissants malgaches doivent solliciter un visa pour tout séjour à Mayotte, limitant la fluidité des déplacements économiques et académiques. Les ressortissants mauriciens sont dispensés de visa pour les courts séjours à Mayotte, mais doivent solliciter un visa "outremer" pour tout séjour de longue durée.

Connectivité :

Maritime : Mayotte présente l'un des niveaux de connectivité maritime les plus faibles de la région (indice de 17,39), avec des liaisons peu fréquentes et irrégulières. L'insuffisance de lignes directes avec certains partenaires (notamment Maurice et La Réunion) et la faiblesse des volumes échangés entraînent des coûts de fret élevés.

Aérienne : les liaisons aériennes directes entre Mayotte et les autres îles sont limitées : les liaisons avec Maurice sont inexistantes, et il n'existe que des liaisons intermittentes avec Madagascar. A cela s'ajoute les coûts élevés du transport aérien, pénalisant les mobilités professionnelles.

Numérique : l'île est reliée à la région par uniquement un câble sousmarin (LION 2), ce qui accroît sa vulnérabilité aux interruptions, fréquentes sur la ligne LION 2.

Domestique : le port de Longoni souffre de congestions fréquentes, d'un souséquipement (un seul quai pleinement opérationnel) et d'un manque de foncier. La piste aéroportuaire, trop courte, ne permet pas l'accueil de gros porteurs, contraintes accentuées par les effets du cyclone Chido.

Gouvernance :

La non-reconnaissance de la souveraineté de la France sur Mayotte portée principalement par les Comores bloque son inclusion au sein des instances de coopération régionales comme la COI et l'IORA, limitant sa participation aux projets inter-îles et les bénéfices qu'elle pourrait en retirer. Cette situation fragilise la construction d'un cadre d'intégration commun.

Marché intérieur :

Mayotte présente un marché intérieur restreint, caractérisé par une population réduite (329 000 habitants), un pouvoir d'achat plus faible qu'à la Réunion, et un tissu productif local très limité. L'absence d'infrastructures, notamment l'absence d'abattoir bovin, réduit les possibilités de développement de filières exportables. Le manque d'offre locale limite les complémentarités économiques. Ces contraintes limitent l'attractivité du territoire pour les investisseurs régionaux.

D. Principaux acteurs et principales initiatives visant à renforcer l'intégration de l'île

Acteurs et initiatives internationaux :

— Région ultrapériphérique (RUP) de l'**Union européenne** Mayotte participe au programme **INTERREG VI Océan Indien** (2021–2027), doté de 62,2 M€, dont 29,9 M€ alloués à la recherche collaborative et à la coopération économique. Le Département-Région de Mayotte est également autorité de gestion du programme **INTERREG VI Canal du Mozambique**, doté de 10,2 M€. Ce dernier finance des actions de développement économique, de gouvernance et d'innovation, dont le projet SAETECH (Structuration et animation de l'écosystème Tech, Mayotte dans sa région), qui vise à soutenir le développement régional par l'innovation et les technologies de l'information et de la communication, à travers des actions de formation, le développement d'infrastructures et l'appui aux PME (477 000 €). La précédente version de ce dernier, le programme INTERREG V Mayotte-Comores-Madagascar (2014-2020), a notamment soutenu la mise en place d'une poussinière, d'un élevage de poules pondeuses et de deux autres unités de production alimentaire.

— Mayotte n'est pas membre des organisations régionales africaines telles que le **COMESA**,la **SADC** ou la **ZLECAf**.

— L'île est également exclue de la Commission de l'océan Indien (**COI**) et de l'**IORA**, du fait de la contestation de la souveraineté française sur le territoire par l'Union des Comores.

Acteurs et initiatives à l'échelle nationale :

— **L'État** participe à la coopération régionale de Mayotte via des dispositifs dédiés, comprenant la Conférence de coopération régionale, la Plateforme de coopération de la France de l'océan Indien (PCFOI), le Comité interministériel de l'Outre-mer (CIOM), et une architecture diplomatique spécifique (ambassadeur délégué à la coopération régionale, conseillers diplomatiques auprès du préfet, etc.).

— Les fonds de coopération régionale (FCR), les financements de la DAECT et les financements issus du Programme 209 constituent les leviers financiers mobilisables par les collectivités et opérateurs réunionnais.

— L'**AFD** renforce ces dynamiques, notamment via la stratégie « Trois Océans », ses subventions (PRCC, FICOL, COREOM, I-OSC, etc.) et ses partenariats en matière d'intégration économique régionale.

Acteurs et initiatives locaux :

Les collectivités locales jouent un rôle central : le **Département-Région** de Mayotte dispose d'un bureau dédié à la coopération régionale, renforcé après les lois LOOM et Letchimy. Par ailleurs, le **Département-Région de Mayotte** renforce la présence institutionnelle de l'île dans la région par l'ouverture de représentations à **Antananarivo** et à **Maurice**, facilitant l'identification, la coordination et le suivi de partenariats bilatéraux.

Le Comité pour l'insertion régionale de Mayotte (CIRM), créé en 2024, chargé de proposer des orientations pluriannuelles en matière de coopération, de les décliner en feuilles de route annuelles, ou encore d'accompagner les agents territoriaux nouvellement chargés d'une mission de coopération régional.

L'Agence de Développement et d'Innovation de Mayotte (**ADIM**) appuie l'internationalisation des entreprises et participe à la mise en œuvre des politiques économiques régionales.

D'autres institutions comme la **CCI Mayotte et les membres de la Team France Export** contribuent à la promotion des échanges régionaux.

Dans les domaines de la recherche, de l'agriculture et du développement durable, l'**IRD**, le **CNRS**, **l'Université de La Réunion**, et **l'Université de Mayotte** mènent des partenariats scientifiques, des recherches appliquées et des échanges régionaux, notamment via les programmes d'échanges universitaires de l'océan Indien.

Organisations privées :

Les plateformes régionales d'entreprises comme **Cap Business Océan Indien**, qui regroupe chambres consulaires et organisations professionnelles des territoires de la région, le **CEOI**, le **Club Export Réunion**, ou encore le **MEDEF International** animent un réseau d'entreprises et favorisent les échanges inter-îles.

Certaines entreprises régionales présentes à Mayotte, comme **Corexsolar**, qui développe des projets photovoltaïques et de stockage d'énergie à Dzaoudzi et Dzoumogne, contribuent au renforcement des chaînes de valeur inter-îles.

E. Profil « SWOT » de Mayotte

FORCES

Appui structurant de l'État, mobilisant une diplomatie dédiée, des fonds spécifiques (ex : Loi « Mayotte »), l'AFD et divers dispositifs nationaux d'accompagnement.

Présence de **dispositifs et opérateurs locaux opérationnels** (ADIM, CCI Mayotte).

Proximité linguistique et culturelle avec La Réunion, ainsi qu'avec Madagascar et Maurice dans une moindre mesure, facilitant les interactions.

FAIBLESSES

Exclusion des organisations régionales (IORA, COI).

Capacités de production locales limitées.

Connectivité maritime, aérienne et numérique faible et coûteuse, aggravée par la congestion des activités portuaires.

Contraintes réglementaires et administratives élevées (octroi de mer, normes SPS, visas, conformité européenne) perçues comme des défis pour les importations.

OPPORTUNITÉS

Complémentarités régionales dans la main-d'œuvre, l'agriculture, l'économie circulaire ou l'innovation, offrant des perspectives de structuration inter-îles.

Programmes INTERREG permettant de financer des projets interîles dans la tech, l'agriculture, la formation ou l'innovation avec Madagascar, Maurice et La Réunion.

Rapprochement politique avec ses îles voisines via la **politique de coopération décentralisée du Département-Région de Mayotte** (bureaux à Maurice et Madagascar)

RISQUES

Contestations politiques autour de la souveraineté française de l'île, entravant la participation de Mayotte à la COI et perturbant plusieurs initiatives régionales.

Contentieux lié au port de Longoni, générant une incertitude potentiellement défavorable aux échanges et investissements.

L'extension de l'APE UE–AfOA, impliquant plusieurs pays ACP, pouvant provoquer une distorsion de concurrence.

Tensions sociales et insécurité (chômage, inégalités, croissance démographique rapide) perturbant l'environnement économique.

Risques climatiques élevés (cyclones, pertes agricoles), accentuant la vulnérabilité des filières locales.

5.2 Entretiens réalisés lors de la phase de cadrage

#	Catégorie	Entité	Fonction
1	Public / parapublic	AFD - Direction régionale océan Indien	Directrice régionale océan Indien Economiste régionale Océan Indien
2		DGT - SE de Tananarive	Chef de Service Economique Conseiller économique Adjoint
3	Écosystème entreprises	CCI de la Réunion	Responsable pôle international
4		CCI France Madagascar	Directrice Service Appui aux Entreprises
5		CCI France Maurice	Directeur Général
6		Club Export Réunion	Vice-Président
7		Cap Business Océan Indien (basé à Maurice)	Directrice exécutive
8		Carrefour des Entrepreneurs de l'océan Indien	Président
9		CCI Mayotte	Directeur Général Directeur Economie et territoires
10	Académique / recherche / statistiques	IEDOM Mayotte	Responsable du service des Etudes économique
11		IEDOM Réunion	Directeur IEDOM Réunion Responsable du service des Études et des Établissements de crédit
12		Université de la Réunion	Directeur du Centre d'Economie et de Management de l'Océan Indien (CEMOI) Enseignant chercheur en Sciences Économiques

5.3 Entretiens réalisés lors de la phase de collecte

5.3.1 Entretiens comparatifs et transversaux

#	Catégorie	Entité	Fonction
1	Public / parapublic	Commission de l'océan Indien (COI) (basée à Maurice)	Chargé de mission Économie, intérêts insulaires, connectivité et sécurité maritime
2		Commission de l'océan Indien (COI)	Ex-Secrétaire Général
3		Délégation de l'UE (Caraïbes / Pacifique)	Conseiller, Responsable de la politique commerciale Chargés de soutien à la politique pour le commerce régional
4		Ministère de l'Europe et des Affaires Étrangères	Ambassadeur, Délégué à la coopération régionale dans la zone de l'océan Indien
5		Délégation sénatoriale aux outremer	Sénateur de la Somme, membre de la Délégation sénatoriale aux Outre-mer
6		Ambassade de France à Maurice	Responsable du suivi de la COI à l'Ambassade de France à Maurice
7	Écosystème entreprises	Windcoop	Directeur Développement
8		Conseiller au Commerce Extérieur (CCE)	Président CCE La Réunion
9		Groupe IBL	Responsable des affaires juridiques du groupe
10		Impact Capital	Fondateur

5.3.2 Entretiens collecte terrain par île

Île Maurice (12 entretiens, 29 personnes interrogées)

#	Catégorie	Entité	Fonction
1	Public / Parapublic	Ambassade de France	Conseiller chargé du suivi de la COI
2		AFD	Directrice et collaborateur
3		Ministère des Affaires étrangères et de l'intégration	Responsables du suivi de l'APE et de la COI
4		Banque centrale de Maurice	Département d'Analyses Economiques, Recherche et Statistiques (4 personnes)
5		Statistics Mauritius	Director of Statistics
6		Economic Development Board (EDB) Maurice	Chef Économiste et équipe (4 personnes)
7		Délégation de l'UE à Maurice	Chefs Section Commerce et Coopération et Policy Officer
8		Commission Océan Indien	Chargé de mission Experte Diplomatie économique
9	Écosystème entreprises	Chambre de commerce et industriel de Maurice	Secrétaire Général
10		Grant Port Maurice	DGA, Directrice Opérations et équipe (3 personnes) + observation du port (2 personnes)
11		CCEF Maurice	Ex-Présidente
12		CCIFM	Membre du conseil d'administration et responsable de la Commission des Relations Régionales.

Madagascar (17 entretiens, 22 personnes consultées)

#	Catégorie	Entité	Fonction
1	Public / parapublic	AFD / Proparco	Directeur Chargé d'investissement
2		DUE Madagascar	Chef de coopération Chargé de programme secteur privé et commerce
3		EDBM	Directeur Général
4		Ministère chargé des Transports -Agence Portuaire Maritime et Fluviale (APMF)	Directeur général
5		Ministère de l'Industrialisation et du Commerce	Secrétaire Général
6		Ministère des Affaires Etrangères -Commission Nationale de Coordination de l'Intégration Régionale	Directeur Général de la coopération internationale Directeur Général de la promotion du partenariat pour le développement
7		BM (Groupe Banque mondiale)	Représentant résident
8	Écosystème entreprises	Groupement des Entreprises de Madagascar (GEM)	Président du GEM Président Commission Commerce
9		French Tech (1)	Président
10		French Tech (2)	Président Directeur des opérations de INGEDATA Président-directeur-général de Qwanteos, prochain président de la French Tech Madagascar
11		Syndicat des Industries de Madagascar (SIM)	Président
12		FMFP	Directeur Général
13		GOTICOM	Présidente
14		FIVMPAMA	Président
15	Académique / recherche / statistiques	Banque Centrale de Madagascar -Direction des statistiques	Direction des statistiques
16		Direction Générale des Douanes	Direction Générale
17		INSTAT	Direction Générale

Mayotte (13 entretiens, 22 personnes interrogées)

#	Catégorie	Entité	Fonction
1	Public / parapublic	Préfecture de Mayotte	Secrétariat général pour les affaires régionales Directeur de la Direction de l'alimentation, de l'agriculture et de la forêt Inspecteur des douanes à la Direction générale des douanes et droits indirects
2		AFD - Agence Mayotte	Directeur adjoint
3		Département-Région de Mayotte	Directeur de la coopération Chargé de mission coopération régionale Chargé de mission stratégie et ingénierie
4		Aéroport de Mayotte (EDEIS)	Directeur Adjoint
7		Port de Longoni (MCG)	Chargé de mission
8		Agence de Développement et d'Innovation de Mayotte (ADIM)	Directeur Général Responsable relations internationales
9	Écosystème entreprises	Confédération des petites et moyennes entreprises Mayotte (CPME)	Président
10		Chambre des Métiers de l'Artisanat de Mayotte (CMA)	Président Secrétaire générale Responsable développement international Trésorier Conseiller externe CMA
11		MEDEF Mayotte	Président Directrice générale Trésorier
12		Association Interprofessionnelle de Mayotte	Secrétaire générale
13		French Tech Mayotte / Mayotte in Tech	Directrice

La Réunion (13 entretiens, 22 personnes interrogées)

#	Catégorie	Entité	Fonction
1	Public / Parapublic	Région Réunion	Responsable Internationalisation des Entreprises Directeur – Direction déléguée à la coopération institutionnelle et aux relations internationales
3		CD La Réunion	Chargé de coopération régionale
4		Réunion Développement	Directeur Général Chargée de mission
5		Préfecture de La Réunion	Secrétariat général adjoint pour les affaires régionales Directeur régional Direction générale des douanes et droits indirects Chef du pôle action économique Directrice Sécurité économique
6		Business France	Directeur Outre-mer Délégué Régional
7		Bpifrance	Directeur régional Ex Directrice Maurice 1 autre personne
8		La French Tech La Réunion /Maurice	Directrice Générale Déléguée French Tech Réunion Ex-Co-Présidente French Tech Maurice
9		Grant Port Maritime	Directeur Stratégies Internationales
10		ADIR	Secrétaire Général
11	Académique	Université de la Réunion	Maître de conférences
12	Écosystème entreprise	Conseillers du commerce extérieur de la France	Président du Comité La Réunion
13		Club Export Réunion	Président Directeur Général

5.4 Bibliographie (principaux documents consultés / cités)

#	Auteur	Année	Titre
1	AFD	2025	Développement économique Cap Business océan Indien
2	AFD	2025	Direction régionale océan Indien
3	AFD	2020	Stratégie régionale océan Indien 2019-2023
4	AFD, DG TRESOR	2016	Évaluation conjointe du programme pour le renforcement des capacités commerciales (PRCC)
5	Africa Rise	2024	Logistique et connectivité maritime
6	Africa Rise	2024	Maize Value Assessment in the Indian Ocean Islands
7	Africa Rise	2024	Évaluation de la valeur du maïs dans les îles de l'océan Indien
8	Africa Rise	2024	Actions de dialogue public-privé dans la chaîne de valeur du maïs et liaisons maritimes dans les îles de l'océan Indien
9	Africa Rise, COI, République de Madagascar, UE	2024	Promotion du plan régional de la chaîne de valeur maïs et de la connectivité maritime
10	African Development Bank	2022	Country Strategic Paper 2022-2027
11	Ambassade de France à Madagascar – Service économique	2021	Commerce extérieur mauricien : des échanges fortement tournés vers les services
12	Ambassade de France à Madagascar – Service économique	2018	Le commerce extérieur de Madagascar en 2017
13	Ambassade de Suisse pour Madagascar, les Comores et les Seychelles	2024	Rapport économique 2024 Madagascar
14	BAD	2012	Les pays de la COI – Étude phare sur l'intégration régionale
15	Bank of Mauritius	2025	National Summary Data Page -no detailed data
16	Bank of Mauritius	2024	Preliminary Gross Direct Investment Flows: 2024
17	Bank of Maurtius	2025	Monthly Statistical Bulletin | Bank of Mauritius
18	Banque Centrale de Madagascar	2023	BULLETIN DE BFM Supplément Annuel 2023
19	Banque Centrale de Madagascar	2022	Rapport annuel 2022
20	Banque de France	2025	Webstat - Le portail statistique de la Banque de France
21	Baruah, Labh, Greely	2023	Mapping the Indian Ocean Region
22	Cap Business	2025	Nos actualités
23	Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan Indien	2025	Situations économiques dans l'Océan Indien
24	CCE	2025	Réunion Régionale des CCE – La Réunion 2025 : « Nos déchets, une opportunité business ? Innovons pour un avenir durable"
25	CCI Mayotte	2024	Livre blanc sur l'industrie à Mayotte

#	Auteur	Année	Titre
26	CCI Réunion	2025	Plateforme privé-privé
27	CCI Réunion	2025	Note de synthèse – Plateforme Privé-Privé Réunion–Maurice (PPP)
28	CCI Réunion	2025	Réponses formulaire Qualitropic
29	CEOI	2015	Séminaire sur les freins au commerce régional et aux partenariats économiques régionaux - NOSY BE 1er au 5 février 2015 - Communiqué final
30	CEOI	2015	Rencontres pour la structuration et le développement de l'appui au commerce régional et aux partenariats régionaux privés Nosy Bé du 1er au 05 février 2015
31	CEOI	2020	Présentation des conclusions du Séminaire de réflexion 2015 sur les freins au commerce régional et aux partenariats économiques privés dans l'IndiaOcéanie – (CCI France Maurice - Juillet 2020)
32	CEOI	2025	Plan de développement de la coopération régionale privée élaboré par le C.E.O.I. pour la période 2025-2030.
33	CEROM	2024	Comptes économiques rapides de la Réunion, 2024
34	CESER La Réunion	2021	La réouverture des négociations de l'accord de partenariat économique (APE) entre l'Union Européenne et les pays de l'Afrique orientale et australe
35	CIRBAT, CMA Réunion, ORLAT, UE, Région Réunion	2025	Note FORUM ECONOMIQUE COMITE MIXTE REUNION-MAURICE_ 25 avril Visite du Président de la République E. Macron
36	Club Export Réunion	2021	Livre Blanc, L'internationalisation des entreprises de La Réunion
37	Club Export Réunion	2022	Le manifeste du Club Export Réunion
38	Club export, ADIR, Business Mauritius, CMA Réunion, Mauritius Chamber of Agriculture	2022	Déclaration d'intention de coopération économique des représentants des secteurs privés de l'ÎLE MAURICE et de l'ÎLE DE LA RÉUNION.
39	Club export, ADIR, Business Mauritius, CMA, Mauritius Chamber of Agriculture, MCCI	2022	Plateforme privé privé complétée, présentation
40	Club export, ADIR, JEC	2015	Déclaration d'intention
41	CNUCED Data Hub	2025	General Profile | Data Hub
42	COI	2025	Rapport pluriannuel 2021-2024_L'Indianocéanie en partage
43	COI	2025	Une aventure insulaire (livre)
44	COI	2024	1984-2024 40 ans de coopération au service de l'Indianocéanie - magazine
45	COI		Feuille de route sur la promotion de la chaîne de valeur régionale des déchets pneumatiques, électriques et électroniques
46	COI	2025	Loi-type de la promotion de l'économie sociale et solidaire dans les Etats membres de la COI
47	COI	2025	Charte régionale pour la promotion de l'emploi décent et les pratiques de travail sûres pour les travailleurs dans la chaîne de valeur du recyclage des déchets
48	COI	2025	Feuille de route du Comité Technique Régional (CTR) pour l'amélioration de la Connectivité maritime au sud-ouest de l'océan Indien (CM_SOOI)

#	Auteur	Année	Titre
49	COI	2025	Note de compréhension – Comité « Douane » des États membres de la COI
50	COI	2025	Communiqué : Pour relever les défis communs de la sécurité et renforcer le commerce régional, les Etats membres de la COI lancent un Comité des douanes de l'océan Indien
51	COI	2025	Réunion de lancement officiel du comité des douanes des Etats membres de la commission de l'océan Indien
52	COI	2015	Revue de presse Edition spéciale Alliance Vanille
53	Coi, Banque mondiale, SWIOFISH	2023	Déclaration des ministres et hauts-représentants des Etats insulaires d'Afrique et de l'océan Indien pour le développement de l'économie circulaire
54	COI, EPR, AOEN	2025	Préliminaire – Prochaines étapes de la REP pour les États insulaires de l'océan Indien
55	COI, UNECA	2025	Plan d'action de l'économie circulaire dans les Etats insulaires d'Afrique et de l'océan Indien 2025-2030
56	COI, UNECA	2025	Mécanisme de financement innovant de l'économie bleue et circulaire pour les Etats insulaires d'Afrique et de l'océan Indien
57	COI, UNFAO	2021	Appui à la stimulation du commerce inter-îles de produits agroalimentaires dans l'océan Indien
58	COMESA	2023	Atelier de validation de l'étude de faisabilité sur l'établissement d'une compagnie maritime des États insulaires de l'océan Indien du COMESA
59	Commission européenne	2025	APE - Afrique orientale et australe
60	Cour des comptes	2024	L'octroi de mer, une taxe à la croisée des chemins
61	Département de La Réunion	2022	Plan export ambitieux pour les produits agricoles et agroalimentaires de La Réunion
62	Département de La Réunion	2021	Étude pour la définition d'une stratégie départementale de coopération régionale en matière agricole
63	DG Trésor	2025	Lettres économiques sur la région Afrique de l'Est et océan Indien (AEOI)
64	Didier L.	2025	Accords de partenariat Economique (APE) présentation
65	Didier Laurent	2022	Les accords commerciaux préférentiels : quels enseignements pour les petites économies insulaires de l'océan Indien ?
66	Douanes	2025	Portail des statistiques du commerce extérieur : Téléchargement de fichiers DROM
67	Dupuis, H.	2025	Déchets : innover pour un avenir durable
68	EU DG Trade	2025	EU Trade in goods with Madagascar
69	European Commission	2020	Report from the Commission to the European Parliament and the Council on Trade and Investment Barriers
70	EY	2021	Evaluation de la mise en œuvre du programme INTERREG V océan Indien (Lot 1)
71	EY, AFD	2022	Évaluation de la contribution de la France à l'Aide pour le commerce (2009-2019)
72	Galy K., Lesales M., Salmon J-M.	2019	Intégration régionale et participation de l'outre-mer français : une analyse comparative de l'Organisation des Etats de la Caraïbe Orientale (OECO) et de la Commission de l'océan Indien (COI)

#	Auteur	Année	Titre
73	Grand Port Maritime de La Réunion	2024	Projet Stratégique 2024-2028
74	Grand Port Maritime de La Réunion	2019	Projet Stratégique 2019-2023
75	Harvard University	2025	The Atlas of Economic Complexity
76	IEDOM	2014	Échanges régionaux des départements français de l'océan Indien
77	IEDOM	2014	Echanges régionaux des départements français de l'océan Indien : identification des facteurs de frein et des éléments de soutien à l'aide d'un modèle de gravité
78	IEDOM	2019	Le financement bancaire des entreprises dans l'outre-mer
79	IEDOM La Réunion	2025	Rapport annuel économique de La Réunion 2024
80	IEDOM La Réunion	2024	Rapport annuel économique de La Réunion 2023
81	IEDOM Mayotte	2025	Rapport annuel économique 2024 Mayotte
82	IEDOM Mayotte	2014	Échanges régionaux de La Réunion et Mayotte.pdf
83	IEDOM Mayotte	2014	Mayotte at a glance
84	IEDOM Mayotte	2022	Rapport annuel économique 2022
85	IEDOM Réunion	2022	Rapport annuel économique 2022
86	IMF	2025	Search Results : données Maurice et Madagascar
87	INSEE	2025	Bilan économique 2024_La Réunion_Synthèse régionale - Contexte national
88	INSEE	2025	Commerce extérieur - Un commerce extérieur atone _ Bilan économique 2024 - La Réunion
89	INSEE	2025	Comptes économiques de Mayotte
90	INSEE	2025	Insee - Statistiques locales - Rapports et portraits de territoires
91	INSEE	2025	INSEE Bilan économique 2024 - La Réunion
92	INSEE	2025	Une majorité de petits établissements tournés vers le marché local_La Réunion
93	INSTAT	2025	INSTAT Madagascar - Institut National de la Statistique
94	Institute for International Trade The University of Adelaide	2020	Building trade integration dynamics in the Indian Ocean Rim Association: a technical analysis
95	Jérome Vuillemin	2025	Formulaire PPP
96	LSE Consulting	2021	Sustainability Impact Assessment in Support of Negotiations with Partner Countries in Eastern and Southern Africa in view of Deepening the Existing Interim Economic Partnership Agreement
97	Mauritius Port Authority	2024	Annual report 2023-2024

#	Auteur	Année	Titre
98	Mauritius Port Trade statistics	2025	Port Trade Statistics | Mauritius Ports Authority
99	Mauritius Ports Authority	2024	Annual report
100	Mayotte Channel Gateway	2020	Port de commerce de Longoni, activité 2020
101	MEAE, MINT	2023	A/S : Mesure 9 du CIOM : établir sous six mois une stratégie de développement des échanges commerciaux des territoires de l'Atlantique et de l'Océan Indien
102	MEAE, MINT	2024	A/S : Mesure 9 du CIOM : établir sous six mois une stratégie de développement des échanges commerciaux des territoires de l'Atlantique et de l'Océan Indien
103	Ministère De L'Agriculture et De la souveraineté alimentaire	2025	Les îles françaises dans les coopérations recherches océan Indien
104	ODI	2024	Impacts commerciaux de la ZLECAf à Madagascar
105	OECD	2024	Investment Policy Review: Mauritius
106	OECD	2024	Investment Policy Reviews: Mauritius 2024
107	OMC	2025	Maurice et l'OMC
108	OMC (WTO) World Trade Organization	2025	OMC | Madagascar - Renseignements par Membre
109	OMC (WTO) World Trade Organization	2015	Examen des politiques commerciales_ Madagascar
110	Port de La Réunion	2024	Rapport d'activité 2024
111	Port Réunion	2025	Rapports d'activités et statistiques - Grand Port Maritime de la Réunion
112	Schweitzer M.	2017	Mutations et perspectives pour les économies des territoires français de l'océan Indien
113	Sénat	2025	Lutte contre la vie chère outre-mer.
114	Sénat	2024	La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 2 bassin océan Atlantique
115	Sénat	2024	La coopération et l'intégration régionales des outre-mer – Volet 1 bassin océan Indien
116	Sénat	2022	Le fonds exceptionnel d'investissement (FEI) : un outil souple et utile dont la gouvernance doit être améliorée
117	Sénat	2022	Les outre-mer au cœur de la stratégie maritime nationale
118	Sénat	2017	Mutations et perspectives pour les économies des territoires français de l'océan Indien
119	Stender et al.	2020	The trade effects of the economic partnership agreements between the European Union and the African, Caribbean and Pacific group of states: Early empirical insights from panel data (German Institute of Development and Sustainability)
120	UNCOMTRADE	2025	UN Comtrade
121	Université de La Réunion	2018	Les Accords de partenariat économique (APE) dans l'océan Indien
122	Verso Consulting	2019	Plan d'actions opérationnelles sur la structuration d'un réseau régional sur le partenariat industriel et l'accompagnement des actions pilotes industrielles sélectionnées
123	World Bank	2025	Madagascar trade balance, exports and imports by country 2022

5.5 Cadre d'analyse de l'étude

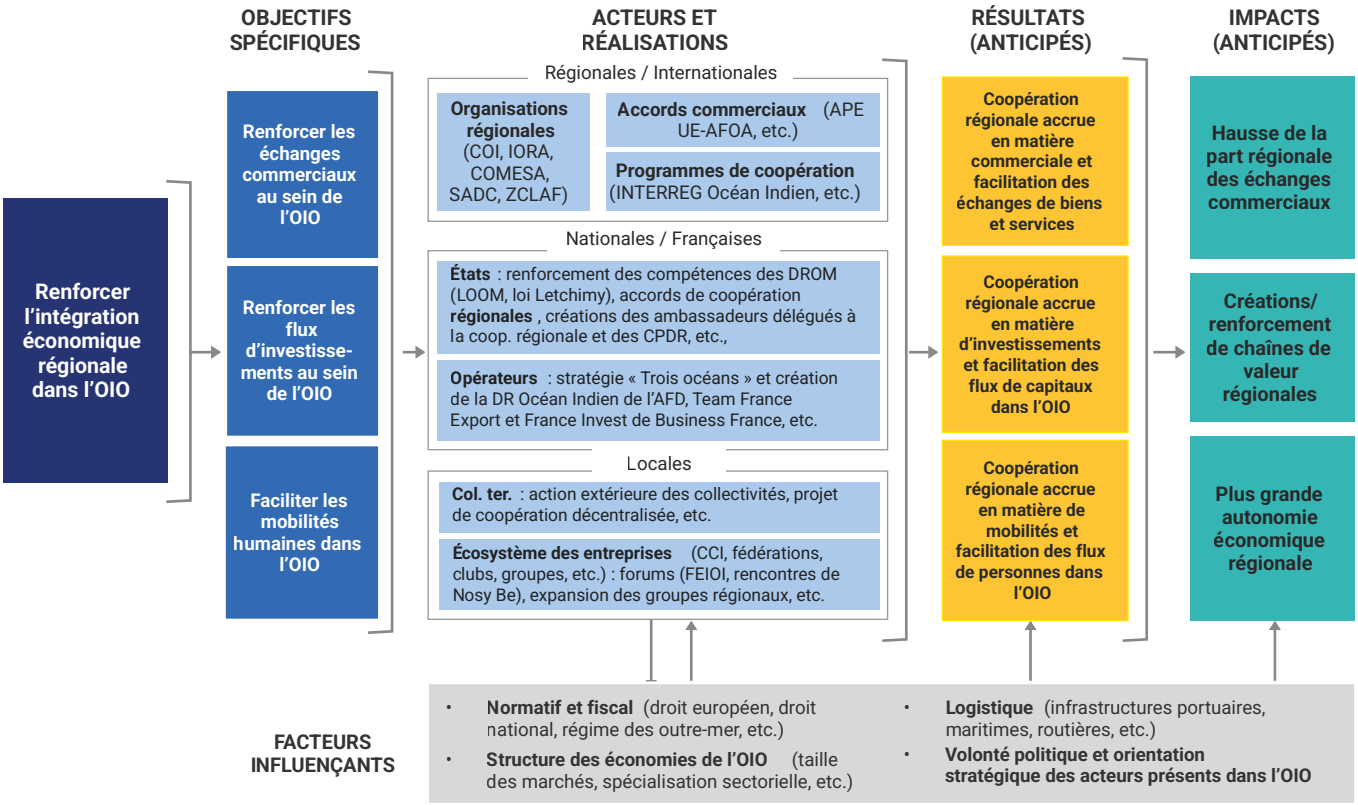


FIGURE 30

Logique intervention

Table 11 Cadre d'analyse

Questions d'études	Types d'analyses	Sources
Axe 1 : Bilan des échanges économiques et des flux humains entre les quatre îles de l'OIO		
– À quel niveau se situent les flux commerciaux (biens et services) et les investissements entre les quatre îles de l'OIO ? Quelle part représentent-ils par rapport à l'ensemble des flux commerciaux des quatre îles ? – Quelles sont les principales tendances en matière de flux de personnes entre les quatre îles de l'OIO ? – Comment ces flux et mouvements ont-ils évolué depuis 2015 ? – Quels secteurs économiques et tendances se distinguent dans ces échanges ?	– Analyse du montant des importations et exportations de biens, de services et d'investissements entre les quatre îles de l'OIO (flux bilatéraux intra-OIO). – Analyse de la part de ces flux au regard de l'ensemble des biens, services et investissements échangés par les quatre îles de l'OIO (au sein de l'OIO et à l'extérieur). – Analyse des principaux flux de mobilités humaines entre les quatre îles de l'OIO (évolution du nombre de visas touristiques, d'affaires et d'études accordés, *etc.*). – Éclairages et analyses ciblés sur certains secteurs d'échanges présentant un intérêt particulier (secteurs compétitifs à l'exportation, secteurs à risque de dépendance, chaînes de valeur régionales, *etc.*).	**Outils de collecte** – Revue documentaire et de données (primaires et secondaires) – Entretiens **Méthodes d'analyse** – État des lieux – Études de cas
Axe 2 : Freins aux échanges économiques et à l'intégration régionales dans l'OIO		
– Quels sont les principaux freins aux échanges économiques entre les îles de l'OIO ? – Dans quelle mesure ces freins constituent-ils des obstacles à l'intégration économique des quatre îles de l'OIO ? – Quels sont les principaux freins aux mobilités humaines dans la région dans un contexte de d'intégration économique de l'OIO ? – Quelles initiatives ont été mises en place (ou sont en cours de développement) pour lever ces freins aux échanges économiques ? – Ces initiatives ont-elles abouti ? Quelles limites ou quels obstacles ont-elles rencontrées, le cas échéant ?	– Analyse du contexte normatif et fiscal dans lequel évoluent les acteurs économiques de l'OIO (droit national, droit européen, régimes spéciaux des territoires ultramarins, accords internationaux, *etc.*). – Revue législative et réglementaire en matière de mobilités humaines dans la région. – Analyse des contraintes logistiques (infrastructures maritimes, aériennes, terrestres, etc.) influençant les échanges de marchandises et les mobilités humaines. – Analyse des barrières non tarifaires. – Analyse de l'existant en termes de stratégies de communication et de promotion conjoints. – Analyse des freins liés à l'environnement externe et internes – Identification d'autres freins (ex : linguistique, culturel, *etc.*) – Revue des analyses économiques existantes concernant les territoires de l'OIO (analyses sectorielles, transversales, *etc.*). – Revue des initiatives existantes aux échelles régionale, française et locale visant à favoriser la coopération et l'intégration régionale.	**Outils de collecte** – Revue documentaire – Entretiens transversaux – Enquête **Méthodes d'analyse** – Éclairages comparatifs – Études de cas

Table 11 Cadre d'analyse (suite)

Questions d'études	Types d'analyses	Sources
Axe 3 : Renforcement des échanges économiques et de l'intégration régionale dans l'OIO		
– Quelles initiatives peuvent être mises en place (ou renforcées) à court, moyen et long terme pour développer les échanges économiques entre les îles de l'OIO ? – Quels facteurs peuvent faciliter ou freiner la mise en œuvre de ces initiatives et la durabilité de leurs effets ? – Quels acteurs doivent être mobilisés pour assurer la mise en œuvre effective de ces initiatives ?	– Analyse SWOT des économies de l'OIO en matière d'échanges économiques (identification des secteurs compétitifs à l'exportation et porteurs, des secteurs particulièrement dépendants aux importations, des opportunités de complémentarité entre les îles de l'OIO et des risques associés). – Classification des initiatives existantes et potentielles visant à renforcer les échanges économiques dans l'OIO, selon un axe temporel (court, moyen et long terme), un degré de priorité et un axe de faisabilité. – Cartographie des acteurs (publics, parapublics et privés) à mobiliser pour assurer la mise en œuvre effective et durable de ces initiatives.	**Outils de collecte** – Entretiens transversaux – Revue documentaire **Méthodes d'analyse** – Enquête – Ateliers

5.6 Cartographie des principaux acteurs

Catégorie	Acteur / Accord	La Réunion	Mayotte	Madagascar	Maurice
Acteurs mondiaux / régionaux	COI	☑		☑	☑
	IORA	☑		☑	☑
	DUE (Délégation de l'Union européenne)			☑	☑
	SADC			☑	☑
	COMESA			☑	☑
Acteurs nationaux français	AFD	☑	☑	☑	☑
	SE/ DG Trésor			☑	☑
	Business France	☑	☑	☑	☑
	Ambassadeurs délégués à la coopération régionale et conseillers diplomatiques auprès des préfets de région	☑	☑		
	CCE (Conseillers du Commerce Extérieur)	☑	☑	☑	☑
	Bpifrance	☑	☑		
	French Tech	☑	☑	☑	☑
	CCI France - Maurice				☑
	CCI France - Madagascar			☑	
Acteurs locaux / entreprises	Ministères malgaches et mauriciens compétents (commerce, transport, affaires étrangères etc.)			☑	☑
	CCI Réunion	☑			
	CCI Mayotte		☑		
	La Réunion Développement	☑			
	Cap Business OI	☑	☑	☑	☑
	Carrefour des Entrepreneurs de l'Océan Indien (CEOI)	☑	☑	☑	☑
	Club Export Réunion	☑			
	ADIM Mayotte		☑		
	ADIR Réunion	☑			
	Syndicats et associations professionnelles (SIM, GEM, AMM, FRBTP, MEDEF, Business Mauritius, etc.)	☑	☑	☑	☑
	Centres de recherche et universités (CIRAD, IRD, Ifremer, CNRS, etc.)	☑	☑	☑	☑
	Groupes privés (IBL, Eclosia, Coresolar, etc.)	☑	☑	☑	☑
	EDBM (Madagascar)			☑	
	EDB Mauritius				☑
	MCCI (CCI Maurice)				☑
	Collectivités territoriales	☑	☑	☑	☑

FIGURE 31

Cartographie des principaux acteurs impliqués dans les échanges commerciaux au sein de l'océan Indien occidental[392]

[392] Cette cartographie des acteurs n'a pas vocation à être exhaustive ; elle présente une partie des principaux acteurs impliqués dans les échanges commerciaux entre Madagascar, Mayotte, La Réunion et Maurice.

EY | Shape the future with confidence

La raison d'être d'EY est de participer à la construction d'un monde plus équilibré, en créant de la valeur sur le long terme pour nos clients, nos collaborateurs et pour la société, et en renforçant la confiance dans les marchés financiers.
Experts dans le traitement des données et des nouvelles technologies, les équipes EY présentes dans plus de 150 pays, contribuent à créer les conditions de la confiance dans l'économie et répondent aux enjeux de croissance, de transformation et de gestion des activités de nos clients.
Fortes de compétences en audit, consulting, droit, stratégie, fiscalité et transactions, les équipes EY sont en mesure de décrypter les complexités du monde d'aujourd'hui, de poser les bonnes questions et d'y apporter des réponses pertinentes.

EY désigne l'organisation mondiale et peut faire référence à l'un ou plusieurs des membres d'Ernst & Young Global Limited, dont chacun représente une entité juridique distincte. Ernst & Young Global Limited, société britannique à responsabilité limitée par garantie, ne fournit pas de prestations aux clients. Les informations sur la manière dont EY collecte et utilise les données personnelles, ainsi que sur les droits des personnes concernées au titre de la législation en matière de protection des données sont disponibles sur ey.com/privacy. Les cabinets membres d'EY ne pratiquent pas d'activité juridique lorsque les lois locales l'interdisent. Pour plus d'informations sur notre organisation, veuillez-vous rendre sur notre site ey.com.

© 2026 - EY

Tous droits réservés.

ey.com/fr