

UN MILLIARD POUR ROULER

En Martinique, 87 % des actifs qui se déplacent pour travailler prennent leur voiture. Selon un calcul de Reflets du Sud fondé sur les dernières données publiques disponibles, l'achat, le carburant et l'entretien représenteraient un ordre de grandeur proche d'un milliard d'euros par an pour les ménages. Anatomie d'une dépendance devenue marché.

Un pays se laisse assez bien lire à ce qu'il rend obligatoire. Chez nous, à cinq heures et demie du matin, la réponse est déjà sur la route : la file qui descend vers le Lamentin, celle qui remonte vers Fort-de-France, et dans les voitures, souvent, une personne seule qui va travailler. Nous appelons cela un problème de circulation. C'est d'abord un problème d'économie.

Il ne s'agit pas ici de dire que les Martiniquais aiment trop la voiture. Cette explication, qui circule beaucoup, présente l'avantage de ne rien coûter à personne, sauf à ceux qui paient. Il s'agit de poser une question plus précise : que coûte, chaque mois et chaque année, l'obligation de posséder son propre moyen de transport dans un territoire qui n'en propose pas d'autre à la hauteur ? Et une fois cette obligation installée, à qui la facture est-elle adressée ?

I. Écartons d'abord ce que tout le monde croit savoir

L'intuition commune veut que nous possédions beaucoup plus de voitures qu'ailleurs. Les données ne le confirment pas. En 2023, environ 75 % des ménages martiniquais possèdent au moins une voiture, contre un peu plus de 81 % dans l'Hexagone. Rapporté à la population, le parc martiniquais de voitures particulières, de l'ordre de 190 000 véhicules, ne place pas la Martinique au-dessus de la moyenne nationale.

Je tiens à commencer par là, parce qu'un article qui ouvrirait sur « nous avons trop de voitures » serait démonté en trois lignes. La singularité martiniquaise est ailleurs, et elle est beaucoup plus lourde :

Nous ne possédons pas plus de voitures que les autres. Nous avons beaucoup moins la possibilité de nous en passer.

Et ceux qui en possèdent une l'utilisent davantage. L'IEDOM reprend une estimation selon laquelle une voiture martiniquaise parcourt environ 14 500 kilomètres par an, contre 11 750 dans l'Hexagone, soit près d'un quart de kilomètres supplémentaires. Sur une île de 1 128 km², c'est un chiffre qui devrait nous arrêter.

II. Le chiffre central : 87 %

Le 7 mai 2026, l'Insee a publié une étude qui décrit exactement le pays dont il est question ici. En 2022, 87 % des actifs martiniquais qui se déplacent pour travailler le font en voiture, soit 111 300 personnes sur 127 900. Ils étaient 84 % dix ans plus tôt. Pendant que la part de la voiture progressait, celle des transports collectifs reculait de 9 % à 7 %, et la marche de 6 % à 5 %.

Deux précisions rendent ce chiffre plus dur encore. La première : dans la France métropolitaine hors Île-de-France, cette part est restée stable sur la même période. Notre dépendance ne suit donc pas simplement une tendance nationale, elle s'aggrave quand ailleurs elle stagne. La seconde : la période 2012-2022 est précisément celle de la mise en service du TCSP, en 2018. Un équipement structurant a été livré, et la part des transports collectifs dans les trajets domicile-travail a malgré tout reculé de deux points. Cela ne suffit

évidemment pas à mesurer l'effet propre du TCSP ; cela montre seulement qu'il n'a pas inversé, à l'échelle du territoire, la tendance de la décennie.

III. Un territoire qui fabrique lui-même la dépendance

La cause n'est pas mystérieuse : l'emploi est concentré, l'habitat est étalé. Six personnes en emploi sur dix travaillent en dehors de leur commune de résidence. Environ 40 000 automobilistes empruntent chaque jour le réseau routier de Fort-de-France pour se rendre au travail, et presque autant celui du Lamentin. Même parmi ceux qui travaillent dans leur propre commune, 81 % prennent la voiture.

L'offre collective ne permet manifestement pas encore de rendre la voiture facultative pour une majorité d'actifs. La conséquence est simple et rarement nommée : nous avons individualisé le financement de la mobilité quotidienne. Chacun finance à titre privé son propre système de transport, l'acquiert, l'assure, l'alimente, l'entretient, et en supporte seul le risque de panne.

Et c'est à partir de là seulement que commence le marché.

IV. Le ticket d'entrée est plus cher

Trois relevés, effectués en septembre 2026 sur les tarifs publics affichés, permettent d'illustrer concrètement les écarts que la délégation sénatoriale aux outre-mer documente plus largement.

Le plus propre est celui d'une petite citadine, la Kia Picanto 1.0 68 ch en finition Motion, soit la même motorisation et la même finition des deux côtés. Elle est affichée 19 550 € en Martinique, un tarif qui comprend 500 € de frais de dossier et l'immatriculation, contre 17 290 € en France. En retirant les seuls frais de dossier, sans même pouvoir neutraliser l'immatriculation, l'écart reste d'environ 10 %. La garantie commerciale, elle, n'est pas la même : cinq ans annoncés en Martinique, contre sept ans ou 150 000 kilomètres dans l'Hexagone, la garantie métropolitaine excluant explicitement les départements d'outre-mer.

Le deuxième concerne un SUV compact, le T-Roc 116 ch DSG, affiché 36 600 € en Martinique, tarif incluant explicitement 400 € de dossier et 650 € de malus. Nets de ces deux lignes, il reste 35 550 €, contre un prix d'accès de 30 300 € dans l'Hexagone, soit environ 17 %, à motorisation comparable et sous réserve des différences exactes de dotation.

Le troisième, une Citroën C3 affichée à partir de 19 990 € hors carte grise et kit de livraison contre 16 390 € pour la version comparable en France, donne un écart proche de 22 %, sous la réserve que les finitions ne soient pas strictement identiques.

Ces relevés recourent ce que la délégation sénatoriale a retenu de ses auditions : de l'ordre de 10 à 15 % d'écart sur les véhicules neufs dans les départements d'outre-mer, et de 20 à 25 % sur les pièces détachées, avec de fortes variations selon les références.

Il faut ajouter tout de suite ce qui interdit l'article paresseux. La Picanto martiniquaise fait actuellement l'objet d'une remise qui la ramène temporairement à 15 990 €, donc sous le tarif catalogue hexagonal. Aligner deux captures d'écran et crier au vol ne mène nulle part. C'est bien pourquoi cet article compare des tarifs catalogue en signalant les frais inclus, et ne dit pas « une voiture coûte 20 % de plus en Martinique ».

Et il faut aller plus loin encore, en citant le chiffre qu'un contradicteur sortira si je ne le sors pas moi-même. La même enquête de l'Insee qui établit que les transports pèsent 18 % du budget des ménages martiniquais contre 14 % dans l'Hexagone établit aussi que le niveau des prix de ce grand poste est **inférieur de 5 %** chez nous. Le paradoxe n'est qu'apparent. Cet agrégat large combine les véhicules, les carburants, l'entretien-réparation et les

services de transport, dont les écarts de prix ne vont pas tous dans le même sens : le carburant, notamment, relève ici d'un régime fiscal local différent. Surtout, un indice de prix ne mesure pas l'intensité d'usage. Une voiture qui parcourt davantage de kilomètres peut coûter davantage au ménage même lorsque certains prix unitaires sont inférieurs.

Ce n'est pas seulement le prix unitaire qui fait la facture. C'est la quantité de voiture qu'un territoire oblige à consommer.

V. Ce que coûte une voiture, mois par mois

Les simulations qui suivent sont les miennes. Ce ne sont pas des moyennes de ménages martiniquais, mais des reconstitutions destinées à répondre à une question simple : combien faut-il sortir chaque mois pour disposer effectivement d'une voiture ? J'ai volontairement choisi des hypothèses basses. N'y figurent ni la décote du véhicule, ni le stationnement, ni la carte grise, ni le contrôle technique, ni la moindre réparation imprévue.

Les hypothèses sont les suivantes. Le carburant est retenu au prix réglementé du sans-plomb applicable depuis le 1er septembre 2026, soit 1,90 € le litre, avec des consommations de 6 litres aux 100 kilomètres pour l'occasion, 5,2 litres pour la citadine neuve et 5,5 litres pour le SUV. L'assurance est retenue à 1 111 € par an, soit 92,58 € par mois, moyenne des devis observés en Martinique par le comparateur LesFurets, qui est un baromètre de comparateur et non une statistique exhaustive du marché. Les provisions d'entretien et de pneumatiques, 40 et 50 € par mois, sont des provisions conventionnelles construites à partir des paniers du Bouclier qualité-prix et des prix de pneumatiques observés localement, et non des moyennes statistiques. Les mensualités sont calculées au taux débiteur fixe de 8,24 %, correspondant à une offre affichant un TAEG de 8,56 % chez un organisme spécialisé de la place.

Profil A, l'occasion. Une Clio d'occasion à 10 000 €, financée sur cinq ans, 12 000 km par an. Crédit 204 €, carburant 114 €, assurance 93 €, provision entretien et pneus 40 €. Total : environ **450 € par mois**, soit 5 400 € par an, pour une voiture qui n'est même pas neuve.

Profil B, la petite citadine neuve. Une Kia Picanto à 15 990 € après remise, financée intégralement sur cinq ans, 15 000 km par an. Crédit 326 €, carburant 124 €, assurance 93 €, entretien 40 €. Total : environ **582 € par mois**, soit près de 7 000 € par an.

Profil C, la familiale. Un SUV compact à 32 990 € après remise, financé sur 84 mois, 18 000 km par an. Crédit 518 €, carburant 157 €, assurance 93 €, entretien 50 €. Total : environ **818 € par mois**, soit 9 800 € par an, pendant sept ans. Dans cette simulation, le seul crédit représente environ 10 500 € d'intérêts : le véhicule affiché 32 990 € aura donné lieu à près de 43 500 € de remboursements.

Rapportés au SMIC net mensuel indicatif de 1 477,93 €, ces trois budgets représentent respectivement 30 %, 39 % et 55 %. Je ne prétends évidemment pas qu'un salarié au SMIC achète un SUV. Je donne une échelle. Et l'échelle est la suivante :

Une petite voiture neuve du marché, achetée en promotion et financée sur cinq ans, mobilise dans cette simulation près de 40 % d'un SMIC net chaque mois. Sans décote, sans panne et sans stationnement.

Un mot sur l'assurance, parce que mon hypothèse est prudente. Un autre baromètre, fondé sur les tarifs proposés par les partenaires de Meilleurtaux en Martinique entre janvier et octobre 2025, situe la prime annuelle d'un conducteur expérimenté en tous risques autour de 1 900 €, soit près de 158 € par mois, et celle

d'un jeune conducteur à plus de 3 300 €, soit près de 279 € par mois. Là encore, il s'agit de tarifs proposés, non d'une mesure des primes réellement payées. Avec un contrat de ce type, la petite citadine neuve dépasse sans difficulté 650 € par mois. Pour un jeune conducteur, le budget devient une autre histoire.

VI. Ce que la dépendance coûte au pays

Passons du ménage au territoire. Le calcul enchaîne trois données publiques. La consommation des ménages martiniquais s'élève à 6,932 milliards d'euros en 2025. La part des transports dans le budget des ménages est mesurée par l'Insee à 18 % en 2022, contre 14 % dans l'Hexagone. À l'intérieur de ce poste, l'enquête Budget de famille de 2017 établissait que l'achat du véhicule en absorbait environ un tiers, le carburant 27 % et l'entretien 21 %. En appliquant cette structure, j'obtiens un scénario central proche d'un milliard d'euros : environ 416 millions d'euros pour l'achat, 337 millions pour le carburant, 262 millions pour l'entretien.

Il faut dire aussitôt ce que ce chiffre est et ce qu'il n'est pas. Les trois sources ne portent ni sur le même millésime, ni exactement sur le même champ statistique : 2025 pour la consommation totale, 2022 pour la part des transports, 2017 pour la ventilation interne du poste automobile. Ce résultat n'est donc pas une mesure comptable de la dépense automobile de l'année 2025. C'est un ordre de grandeur, et personne, à ce jour, n'a publié le chiffre du milliard automobile martiniquais.

Un second calcul permet néanmoins d'en tester la cohérence sur le carburant. Avec environ 194 000 voitures particulières parcourant 14 500 kilomètres par an, et une hypothèse de prix moyen de 1,75 € le litre, construite à partir des niveaux moyens 2025 du sans-plomb et du gazole, une consommation moyenne du parc de 6 litres aux 100 kilomètres conduirait à environ 295 millions d'euros, de 7 litres à environ 345 millions, de 8 litres à environ 394 millions. Les 337 millions obtenus par la première méthode se situent à l'intérieur de cette plage. Je ne dispose pas d'une consommation moyenne du parc martiniquais sourcée, et je me garde donc de présenter cette convergence comme une validation.

Le périmètre de ce calcul est par ailleurs volontairement incomplet. Je n'y ajoute ni l'assurance automobile, classée dans un autre poste par l'enquête Budget de famille, ni le coût financier des crédits, faute de masse annuelle fiable. Le capital emprunté n'est pas davantage ajouté, puisqu'il finance un achat déjà comptabilisé.

Ce scénario représente de l'ordre de 15 % de toute la consommation des ménages martiniquais. Pas de leur budget transport : de tout ce qu'ils consomment, alimentation, logement, vêtements, téléphonie et loisirs compris.

Pour donner une échelle, le versement mobilité acquitté par les entreprises et les administrations s'est élevé à près de 58 millions d'euros perçus en 2025, avec un taux déjà porté au plafond légal de 2 % de la masse salariale. Il ne constitue qu'une des ressources du transport collectif et ne peut donc pas être directement comparé au montant estimé ici.

VII. Un marché très concentré, et une rente que les comptes ne permettent pas de trancher

Voilà pour la contrainte. Reste le marché qui l'accueille.

Sur le neuf, la concentration est massive et documentée : quatre groupes concentrent plus de 90 % du marché martiniquais, sur un marché qui s'est contracté de près de 11 % en 2024, à 14 628 véhicules neufs. La délégation sénatoriale aux outre-mer qualifie explicitement la distribution automobile ultramarine de structure « très oligopolistique ».

C'est ici qu'il faut poser une phrase que je crois juste :

La concurrence se voit en marques. La concentration se mesure en propriétaires.

Le consommateur circule entre vingt ou trente logos et peut croire à un marché très disputé. En remontant les enseignes, il rencontre un très petit nombre de centres de décision. Et plusieurs de ces groupes sont présents sur plusieurs maillons de la vie du véhicule : la vente, l'occasion, l'atelier, les pièces, les pneumatiques, la location. Sur les sites des concessions, le financement est proposé au même endroit, notamment avec SOMAFI et Crédit Moderne. Martinique Automobiles SN et Blue Automobiles sont d'ailleurs inscrites à l'ORIAS comme intermédiaires en opérations de banque et en services de paiement. On ne quitte plus la concession pour aller chercher son crédit : le crédit est dans la concession.

Maintenant, la partie que beaucoup préféreraient sauter. La concentration ne prouve pas la rente. Les comptes 2025 publiés montrent des situations très différentes : Martinique Automobiles SN affiche environ 158 millions d'euros de chiffre d'affaires pour 8,61 millions de résultat net, le CCIE 60,75 millions pour 5,36 millions, Blue Automobiles 69,10 millions pour 1,70 million, et Sodiva 44,84 millions pour une perte d'environ 1,01 million. Du côté du financement, Crédit Moderne Antilles-Guyane dégage 52,6 millions d'euros de produit net bancaire mais seulement 2,67 millions de résultat après plus de 20 millions de coût du risque, tandis que SOMAFI-SOGUAFI enregistre une perte nette de 20,5 millions d'euros.

Je pourrais taire ces chiffres. Ce serait plus confortable et beaucoup moins sérieux. Mais il faut être exact jusqu'au bout : ces comptes sociaux isolés ne permettent pas d'observer la rentabilité consolidée des groupes ni sa répartition entre leurs différentes activités. Ils ne suffisent donc ni à établir ni à exclure l'existence d'une rente à l'échelle consolidée, et ils interdisent surtout de la déduire mécaniquement de la concentration.

À ce stade, ces comptes ne permettent pas de dire que ces entreprises gagnent trop. Une autre question demeure, entièrement :

Pourquoi l'accès à un bien devenu presque obligatoire dépend-il d'un nombre aussi réduit de centres de décision ?

Une demande fortement contrainte ne garantit pas des profits faciles à chacun. Elle signifie que le choix, lui, n'appartient plus vraiment à celui qui paie.

VIII. Le carburant, le seul monopole que personne ne conteste

Le mot n'est ici ni polémique ni de mon fait. L'Inspection générale des finances écrit que la SARA détient dans les départements français d'Amérique un « triple monopole de fait » sur l'importation des produits pétroliers, leur raffinage et le stockage des produits finis.

Il faut immédiatement ajouter ce qui empêche la caricature. La SARA ne fixe pas librement ses prix ni sa marge : le système est administré, et sa rémunération est réglementairement assise sur 9 % de ses capitaux propres, ce qui représentait, selon les auditions du Sénat, environ trois centimes par litre. Écrire que la SARA « empoche » l'écart entre le baril et la pompe serait faux : un coût industriel n'est pas un bénéfice. L'IGF juge en revanche ce taux de rendement garanti aujourd'hui peu justifié au regard d'autres activités régulées, et le Sénat reprend cette critique à son compte.

L'IGF a par ailleurs comparé le raffinage local à l'hypothèse d'une importation directe de carburants déjà raffinés, et évalue pour 2022 le surcoût du maintien de l'activité de raffinage à environ 14,6 centimes par litre, qu'elle qualifie de principal facteur de surcoût dans les départements français d'Amérique. Appliqués, à seule fin de mesurer l'échelle, à la plage de consommation de 6 à 8 litres aux 100 kilomètres utilisée plus haut, ces

14,6 centimes correspondraient à un ordre de grandeur de 25 à 33 millions d'euros par an pour les seules voitures particulières. Ce calcul n'est ni une estimation du surcoût actuel, ni une mesure du bénéfice de la SARA.

Une précision, enfin, qui coupe court à un raccourci fréquent. Contrairement à l'Hexagone, l'État ne perçoit en Martinique ni TVA ni TICPE sur les carburants. La fiscalité applicable est locale, ses taux relèvent notamment de la Collectivité territoriale, et ces recettes restent localement affectées au financement des collectivités. L'argent de la taxe sur le carburant ne part pas à Paris.

IX. L'écart de taux s'est réduit. Le financement, lui, est intégré au point de vente

Ici aussi, il faut corriger une idée reçue, y compris quand elle nous arrange. En 2015, une étude commandée par l'OPMR mesurait, sur le crédit automobile, un TAEG moyen de 6,8 % en Martinique contre 4,2 % dans l'Hexagone. On ne peut plus reconduire ce constat aujourd'hui. La statistique disponible en 2026 porte sur un champ plus large, l'ensemble des prêts personnels et autres crédits à la consommation échéancés, pour lesquels l'IEDOM mesure au deuxième trimestre un taux moyen de 6,84 % en Martinique, soit 0,47 point au-dessus de la moyenne nationale. Nous ne disposons pas d'une série propre au crédit automobile : je ne conclurai donc ni qu'il est plus cher ici, ni qu'il ne l'est pas.

Ce qui se passe est ailleurs, et plus intéressant. Le crédit à la consommation des ménages progresse de 4,2 % en 2025, et l'IEDOM indique explicitement que la hausse des prix du marché automobile contribue à cette progression. Surtout, le crédit-bail des ménages, qui comprend notamment la location avec option d'achat automobile, atteint 136,4 millions d'euros d'encours fin 2025, en hausse de 17,2 % en un an, après un bond de 124,5 % en 2023. Il représente désormais autour de 8 % des encours de crédit à la consommation.

Autrement dit, une population contrainte à l'automobile rencontre des véhicules chers. La forte progression du crédit-bail montre aussi que, pour une partie des ménages, la décision se déplace du prix total vers la mensualité ; avec la LOA automobile, la propriété cède la place à un usage financé. On ne demande plus combien coûte la voiture, on demande si l'on peut payer 349 € par mois.

Je n'écrirai pas que le crédit automobile martiniquais est un oligopole : les parts de marché par organisme sur ce seul segment ne sont pas publiques, et l'affirmer serait aussi léger que ce que je reproche aux autres. La demande de financement n'est pas captive par nature. **Elle est nourrie par une mobilité qui, elle, laisse peu de choix.**

X. Les objections qu'il faut regarder en face

« **L'éloignement explique tout.** » Il explique beaucoup : fret maritime, stockage, immobilisation financière, taille du marché, obligation de tenir du stock. Il faut le dire, et le dire d'entrée. Mais les pouvoirs publics ont jugé nécessaire de négocier pendant plus de six mois, de novembre 2025 à juin 2026, un Bouclier qualité-prix automobile entré en vigueur le 15 juillet 2026, par lequel les enseignes adhérentes s'engagent à respecter des prix maximums sur un panier de consommables, un panier de pièces pour les douze modèles représentant un quart du parc roulant, et un panier de prestations de vidange et de révision. Ce dispositif ne démontre pas que les surcoûts seraient injustifiés. Il montre que les pouvoirs publics considèrent le coût de l'entretien automobile comme suffisamment problématique pour en négocier la modération.

« **Personne ne vous oblige à acheter une voiture.** » 87 %. Et 81 % même pour ceux qui travaillent dans leur propre commune. L'obligation n'est pas juridique, elle est organisationnelle, ce qui la rend plus difficile à contester et plus facile à ignorer.

« **C'est encore le procès des mêmes.** » L'objection mérite mieux qu'un haussement d'épaules, alors répondons par les comptes. Une des quatre grandes sociétés de distribution perd de l'argent en 2025. Un des deux organismes de financement perd 20,5 millions d'euros. Si je cherchais un coupable unique, ces chiffres me gêneraient et je les cacherais. Je les publie parce que la critique ne porte pas sur des marges fantasmées, mais sur une organisation : un besoin rendu quasi obligatoire par la façon dont le territoire s'est construit, servi par un très petit nombre d'opérateurs présents à plusieurs étapes de la vie du véhicule.

« **Alors ce sont les collectivités les responsables.** » En partie, oui, et c'est bien le problème. Ce dossier n'est pas d'abord un procès du privé. Il révèle les limites d'une politique de mobilité qui n'a pas réussi à rendre la voiture facultative pour une majorité d'actifs. Là où l'offre collective manque, la dépense privée comble, et elle comble au prix du marché.

XI. Ce que cette enquête permet de dire

Il n'y a pas, au bout de ce travail, un coupable unique tenant le milliard dans sa main. Il y a une chaîne de passages obligés, et à chaque passage, un marché plus ou moins concentré. Le véhicule neuf passe par une distribution extrêmement concentrée. Le carburant passe par un amont monopolistique administré et une fiscalité locale. Le financement est intégré au point de vente. L'assurance est obligatoire. L'entretien recommence pendant toute la durée de vie du véhicule, et il a fallu négocier des plafonds sur certains paniers pour en modérer le coût.

Un territoire de 1 128 km², dont l'emploi est fortement polarisé par Fort-de-France et Le Lamentin, qui connaît sa démographie, ses flux, ses heures de pointe et ses contraintes énergétiques, dispose de tout ce qu'il faut pour décider autrement. La prochaine politique de mobilité devrait placer en son centre les ingénieurs, urbanistes, économistes et chercheurs martiniquais, y compris ceux de la diaspora, ainsi que les données de déplacement, et inscrire les choix dans le temps long.

Le milliard ne tombe pas dans une seule poche. Il passe par une série de péages. Et sur ce trajet-là, il n'existe presque aucune route de contournement.

La question n'est donc plus : pourquoi y a-t-il autant de voitures en Martinique ?

Elle est : **combien acceptons-nous encore de payer, chaque année, pour ne pas avoir le choix ?**

Note de méthode

Cet article distingue trois natures d'informations. Les données publiques sourcées, reprises telles quelles. Les relevés de prix, effectués sur les tarifs publics affichés en septembre 2026 par les distributeurs martiniquais et par les constructeurs pour l'Hexagone, et qui ne portent pas toujours sur des dotations strictement identiques, ce qui est signalé à chaque fois. Enfin les estimations, explicitement présentées comme telles : le budget mensuel des trois profils et l'ordre de grandeur du milliard sont des calculs propres à Reflets du Sud, construits à partir de données publiques dont les millésimes et les champs statistiques ne coïncident pas exactement. Aucune institution n'a publié le chiffre d'un milliard, et ce chiffre n'est pas une mesure comptable de l'année 2025.

Les données d'assurance proviennent de baromètres de comparateurs, qui reflètent des devis et des tarifs proposés, non les primes effectivement payées par les Martiniquais. Les provisions d'entretien retenues dans les simulations sont conventionnelles.

Sources

Données publiques

- Insee, « En Martinique, la dépendance à la voiture s'accroît dans les déplacements domicile-travail », *Insee Analyses Martinique* n° 82, 7 mai 2026.
- Insee, « En Martinique, les produits alimentaires sont 40 % plus chers qu'en France métropolitaine », *Insee Analyses Martinique* n° 63 (enquête de comparaison spatiale des prix 2022).
- Insee, « Le transport devient le premier poste de dépenses des ménages », *Insee Analyses Martinique* n° 36 (enquête Budget de famille).
- Insee, « La croissance économique martiniquaise stagne en 2025 », *Insee Analyses Martinique* n° 84.
- IEDOM, *Rapport annuel économique Martinique* ; « Taux des crédits aux particuliers », 2e trimestre 2026.
- Sénat, délégation sénatoriale aux outre-mer, *La lutte contre la vie chère outre-mer : pansements ou vrais remèdes ?*, rapport n° 514 (2024-2025), et comptes rendus d'auditions.
- Inspection générale des finances, *Régulation du prix des carburants et du gaz dans les départements français d'Amérique*.
- OPMR Martinique et préfecture de la Martinique, Bouclier qualité-prix automobile 2026 (signé le 23 juin 2026, en vigueur le 15 juillet 2026).
- Syndex pour l'OPMR, *Coût d'usage de l'automobile en Martinique*, 2015.
- Martinique Transport, documents budgétaires, produit du versement mobilité 2025.
- DEETS Martinique, prix réglementés des carburants au 1er septembre 2026 ; Service-public.fr, montant du SMIC.

Relevés commerciaux (septembre 2026)

- Kia Martinique, page des offres ; Kia France, page Picanto.
- Volkswagen Martinique, offre Nouveau T-Roc ; Volkswagen France, gamme Nouveau T-Roc.
- Citroën Martinique, page Nouvelle C3 ; Citroën France, gamme C3.
- L'Argus Occasion, annonces Renault Clio en Martinique.
- Crédit Moderne Antilles-Guyane, offre de crédit véhicule ; Somafi-Soguafi, crédit à la consommation.
- LesFurets, baromètre assurance auto ; Meilleurtaux, assurance auto Martinique (tarifs partenaires janvier-octobre 2025).

Données d'entreprises

- Comptes sociaux 2025 publiés de Martinique Automobiles SN, Blue Automobiles, CCIE, Sodiva, SOMAFI-SOGUAFI et Crédit Moderne Antilles-Guyane.
- Registre ORIAS, inscriptions de Martinique Automobiles SN et Blue Automobiles.
- Oovango, *Panorama de la distribution automobile en Martinique*, éditions 2024 et 2025.

