

Mobilités en Outre-mer : des territoires moteurs à associer pleinement à la stratégie nationale

Contribution du GART dans le cadre d'Ambition France Transports

Les territoires ultramarins, qui regroupent près de 2,7 millions de Français répartis sur des espaces insulaires ou continentaux à forte diversité géographique, humaine et écologique, sont porteurs d'initiatives originales, de projets expérimentaux, et de solutions innovantes en matière de mobilité durable. Ancrés dans des réalités locales très différentes de celles de l'Hexagone, ils offrent un terrain d'expérimentation privilégié pour inventer des mobilités adaptées, résilientes et décarbonées.

Cette réalité offre à la France l'atout de détenir après les Etats-Unis, le deuxième plus grand domaine maritime au monde. Cette richesse est un puissant levier pour la recherche et l'autonomie énergétique. À l'heure où la France engage une trajectoire ambitieuse avec le programme "Ambition France Transports", il est essentiel que les territoires Outre-mer soient considérés comme des partenaires à part entière, dont les besoins, les contraintes et surtout les atouts doivent nourrir les orientations nationales.

Des contraintes structurelles qui appellent des réponses spécifiques et équitables

L'éloignement géographique, l'insularité ou l'environnement tropical imposent en effet des adaptations techniques (matériel roulant, infrastructures) qui génèrent des coûts logistiques et d'entretien supérieurs à la moyenne. Mais ces contraintes sont aussi l'occasion de développer des solutions ingénieuses et durables, adaptées à des contextes uniques, qu'il s'agisse de transports maritimes, fluviaux, ou de réseaux de bus urbains en milieu à forte densité naturelle.

L'achat de matériel roulant : un surcoût logistique majeur

Les territoires ultramarins sont contraints d'importer l'essentiel de leur matériel de transport. L'achat de bus thermiques, hybrides ou électriques implique :

- Une dépendance vis-à-vis des importations.
- Des coûts de transport maritime pouvant représenter jusqu'à 20 % du prix d'un bus.
- Des délais d'acheminement et de dédouanement qui retardent considérablement la mise en service.
- Des coûts de maintenance renforcés par l'éloignement des fournisseurs et le besoin d'un stock local de pièces détachées.

Enfin, l'achat de bus thermiques, hybrides ou électriques se heurte à la particularité des marchés insulaires, caractérisés par leur taille, leur non-interconnexion, ainsi que par leur répartition sur les cinq continents — des contraintes particulièrement marquées dans le secteur des transports publics et des mobilités alternatives et douces.

➡ Selon un rapport de l'Assemblée nationale (juin 2023), pour les DROM, 95 % des marchandises passent par bateau. Le fret représente en moyenne 10 % du prix d'achat, comprenant :

- Le transport maritime (≈ 50 % des frais d'approche),
- La surcharge carburant (≈ 25 %),
- La manutention et les droits portuaires (≈ 15–20 %).

L'Assemblée mentionne une chaîne logistique beaucoup plus complexe qu'en métropole, avec jusqu'à 14 intermédiaires intervenant entre le fournisseur et le magasin. Ces multiples étapes (chargement, formalités export/import, transitaires, manutention, transports locaux) ralentissent la mise en service et augmentent les risques (retards, pénalités, conformité).

Parmi les réponses spécifiques à apporter, une revue de l'application des lois et règlements en matière fiscale pour le financement des réseaux de transports publics et des projets d'envergure à l'échelle de chaque territoire s'impose, afin de correspondre véritablement aux réalités économiques et sociales locales (rappelons que le versement mobilité régional a, sans raison légitime, exclu de son champ d'application les collectivités d'Outre-mer).

Des dynamiques locales à soutenir et amplifier

Des projets structurants sont en cours dans plusieurs territoires, portés par une volonté politique forte d'améliorer l'offre de transport, de favoriser le report modal et de mieux connecter les populations aux services publics et à l'emploi. La mise en place du TCSP à la Martinique, le montage d'un projet de type SERM à La Réunion, les ambitions affichées à Mayotte pour créer un réseau intercommunal de transport, ou encore les navettes fluviales envisagées en Guyane sont autant de signaux d'une mobilisation réelle, qui ne demande qu'à être appuyée.

Une capacité d'innovation au service de la transition écologique

Les Outre-mer disposent de ressources exceptionnelles en matière d'énergie renouvelable (solaire, géothermie, biomasse, etc.) et de biodiversité. Les politiques de transport durable qui y sont mises en œuvre peuvent devenir des vitrines nationales voire internationales dans leur environnement immédiat (Caraïbes, Océan Indien, Pacifique...) d'un modèle de développement décarboné en contexte contraint.

Il est ainsi fondamental que les problématiques propres aux territoires ultramarins soient justement mis en lumière dans les ateliers du programme Ambition France transports. Leur pleine association garantit la pertinence des décisions prises à l'échelle nationale, tout en valorisant une diversité d'expériences et d'expertises dont la France dans son ensemble peut tirer profit.

Conclusion : des territoires pionniers, à inclure dans la trajectoire commune.

Investir dans les mobilités ultramarines, c'est faire le choix d'une République cohérente, solidaire et ambitieuse pour la transition écologique. C'est reconnaître que ces territoires sont non seulement porteurs de besoins spécifiques, mais aussi de solutions exemplaires pour bâtir les mobilités de demain.