

ASSEMBLÉE NATIONALE

3 novembre 2025

PROJET DE LOI DE FINANCES POUR 2026 - (N° 1906)

Non soutenu

AMENDEMENT

N ° II-CF2166

présenté par

M. Gillet, rapporteur pour avis au nom de la commission des lois

ARTICLE ADDITIONNEL**APRÈS L'ARTICLE 71, insérer l'article suivant:****Mission « Outre-mer »**

Dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport sur le principe d'une continuité territoriale économique pour le fret de marchandises dans les Outre-mer, afin de créer un véritable levier pour une baisse des prix.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Par cet amendement, nous proposons d'étudier le principe d'une continuité territoriale économique pour le fret de marchandises dans les Outre-mer.

La vie chère dans les Outre-mer n'est pas un phénomène nouveau. Selon l'Insee, les écarts de prix les plus importants entre l'Hexagone et les territoires ultramarins concernent les produits alimentaires. Ces écarts atteignent près de 40 % en Guadeloupe, Martinique et Guyane, 37 % à La Réunion, et 30 % à Mayotte.

Cela s'explique notamment par le fait que de nombreux produits ne sont pas fabriqués localement et doivent être importés, ce qui entraîne des coûts supplémentaires liés au transport, au stockage et à la logistique. Ces produits sont également soumis à plusieurs taxes, telles que la TVA et l'octroi de mer, sans compter la hausse constante des coûts de fret ces dernières années. Selon Patrick Guollamin, directeur général adjoint pour les affaires européennes au conseil régional de La Réunion, auditionné en mars 2025 par la délégation aux Outre-mer du Sénat, il y a eu une "hausse significative des tarifs de fret dans le monde entier à partir de fin 2021, qui ont été multipliés par trois, voire quatre".

La conséquence est claire : c'est le consommateur qui finit par supporter l'ensemble de ces frais, ce qui contribue aux écarts de prix entre la France hexagonale et les territoires ultramarins. Dans un contexte où le pouvoir d'achat est en déclin, sans augmentation des salaires ni des minima sociaux,

la colère gronde dans nos territoires, où les tensions sont exacerbées par le fait que les populations peinent à se nourrir.

S'il existe bien des aides au fret dans nos territoires, elles ne sont pas appliquées de manière uniforme. Ainsi, à La Réunion et en Guadeloupe, ces aides concernent principalement les produits locaux exportés vers l'Hexagone ou l'Union européenne, et dans certains cas, le transport inter-DOM. En Guyane, la Collectivité territoriale a signé une convention pluriannuelle avec l'État pour l'aide au fret sur la période 2021-2027 dans le cadre du programme FEDER.

A côté de la nécessité de développer et favoriser la production locale, ces aides sont considérées comme essentielles par les entreprises, pour compenser les frais d'approche des intrants et ainsi de réduire les coûts de production. En Martinique, les résultats du protocole contre la vie chère signé en octobre 2024 sont décevants et le président de l'Observatoire des prix, des marges et des revenus Antilles-Guyane Patrick Plantard rappelle que la baisse du coût du transport entre l'Europe et la Martinique fait partie des leviers qui n'ont pas encore été actionnés, bien que prévus dans l'accord et dont la mise en oeuvre "dépend de l'action de l'Etat".

Par cet amendement, nous proposons qu'il soit remis à la représentation nationale un rapport sur le développement d'une continuité territoriale économique entre l'Hexagone et les Outre-mer, concernant les dépenses de transport engagées par les entreprises au départ ou à l'arrivée d'un port ou d'un aéroport situé dans le ressort de l'Union européenne afin de créer un levier de baisse des prix pour les territoires ultramarins. Cela rejoint la recommandation du CESE dans un avis adopté le 22 octobre 2024 d'appliquer le dispositif de continuité territoriale au transport de marchandises.