



UltraLab

Le Think-Tank des ultramarins

UltraLab

Siège de la FEDOM
15 rue de Constradt
75015 Paris

Nous contacter :
ultralab.outremer@gmail.com

Quelles solutions à la cherté de la vie outre-mer : mesures palliatives ou refonte du modèle économique et social ?

A l'occasion du CIOM du 10 juillet 2025, le Gouvernement a annoncé pour l'automne de nouvelles mesures pour lutter contre la vie chère outre-mer. Dans l'attente de leur détail, rappelons qu'il y a trois façon d'agir : la plus facile par des mesures administratives qui posent de nouvelles règles ou durcissent celles existantes (ex. BQP), la plus compliquée qui veut faire évoluer des règles de fond (ex. octroi de mer, TVA, etc.) et, enfin, la plus audacieuse, très structurante qui concerne les modes de vie et de consommation et les capacités de production locale. Les premières ne traitent que des effets et consolident le modèle actuel ; les dernières s'attaquent aux causes profondes et nécessitent du courage politique et une vision de long terme. Cette note, qui se concentre sur les DROM, rappelle le champ des possibles et proposent des pistes de travail.

Depuis au moins une quinzaine d'années, la question de la cherté de la vie outre-mer s'invite de plus en plus dans les débats outre-mer, les visites de ministres, les rapports du Parlement, de la Cour des Comptes ou de l'Autorité de la concurrence, dans des think tank spécialisés¹ ainsi que dans la production législative.

Même si le bon sens voudrait qu'on vive autrement outre-mer qu'à Paris ou Marseille, l'histoire et le passé commun ont conduit à ce que le modèle de consommation de l'hexagone soit devenu une référence de consommation pour un grand nombre d'ultramarins. Dans ces conditions, la cherté de la vie est vécue pour nombre d'entre eux comme une profonde injustice sociale générant frustrations et violences urbaines. Il est donc légitime et hautement nécessaire que l'action publique s'en préoccupe sérieusement pour apporter des réponses et des solutions. Or, malgré les actions mises en place depuis 2012, la loi Lurel, les poursuites de l'Autorité de la concurrence ou même le bouclier qualité prix (BQP), la vie chère persiste et même s'aggrave. Les crises sociales à répétition donnent le sentiment qu'on ne sait pas répondre réellement à ce défi social.

1. La cherté de la vie outre-mer est incontestée et incontestable.

La dernière étude de comparaison spatiale des prix faite par l'INSEE (2022) met en évidence des prix à la consommation plus élevés dans les départements et régions d'outremer (DROM) qu'en France métropolitaine de 9 à 16 % selon les territoires. De surcroît, ces écarts de prix ont augmenté de 2 à 3 points par rapport à l'enquête précédente (2015) et même de 4 à 8 points par rapport à celle de 2010, ce qui montre la très relative efficacité des dispositifs mis en place depuis notamment 2012, BQP ou

mesures censées favoriser une plus grande concurrence.

Ces écarts de prix s'expliquent essentiellement par la cherté des prix alimentaires payés par les ménages ultramarins, de 30 à 42 % selon les géographies. Les dépenses liées à la santé (avant remboursement par la sécurité sociale) sont également de 9 à 16 % plus élevées outre-mer qu'en métropole.

Les achats alimentaires et les dépenses de santé, incontournables dépenses du quotidien, constituent le marqueur le plus puissant de la

¹ Cf. à cet égard, une note de septembre 2022 du think tank devenu depuis *Ultralab*, sur la lutte contre la vie chère outre-mer.

cherté de la vie. Les dépenses de communication (téléphone, internet, colis postaux) y sont aussi plus élevées de 24 à 36 %. Les véhicules neufs sont plus chers et le prix des pièces détachées automobiles est 20 à 25 % plus élevé. Ces écarts de prix ne sont pas nouveaux puisque le premier rapport de l'INSEE sur les différentiels de prix entre l'outre-mer et la métropole date de 1985, il y a 40 ans, ce qui permet de mesurer les difficultés à prendre conscience de cette situation et à agir.

Si un tel constat venait à être contesté, oublié ou négligé, des crises sociales et émeutes urbaines rappellent régulièrement cette réalité, 2009-2010 (crise des carburants), 2012, émeutes des ailes de poulet à Mayotte, 2017 en Guyane, 2021 en Guadeloupe et Martinique, 2024 en Martinique.

Depuis quelques années, en réaction face à ces mouvements sociaux – en fait après l'électrochoc des votes sanctions en faveur des extrêmes aux élections législatives de 2022, suivi de l'Appel de Fort-de-France (mai 2022) – le Parlement s'est mobilisé avec un foisonnement de rapports et d'initiatives parlementaires pour faire des propositions susceptibles d'être reprises par l'exécutif : commission d'enquête de l'Assemblée nationale (juillet 2023) sur la vie chère outre-mer, rapport de la délégation sénatoriale outre-mer (mars 2025) sur la lutte contre la vie chère, deux propositions de loi, déposées fin 2024 l'une, à l'Assemblée nationale, visant à prendre des mesures d'urgence contre la vie chère et à réguler la concentration des acteurs économiques, la seconde, au Sénat, pour lutter contre la vie chère en renforçant le droit de la concurrence et de la régulation économique outre-mer.

Le ministre d'Etat, en charge de l'outre-mer, ne pouvait faire moins qu'annoncer (mars 2025) un projet de loi sur la cherté de la vie outre-mer confirmée lors du CIOM de juillet 2025.

[2. Les nombreux travaux consacrés à la cherté de la vie outre-mer ces dernières années s'accordent, quelle que soit leur origine politique ou professionnelle, sur un faisceau de causes pouvant l'expliquer, même si un éclairage plus insistant peut être apporté par certains sur les entreprises de distribution.](#)

Les facteurs de cherté de la vie suivants, souvent cités, font l'objet d'un relatif consensus parmi les auteurs de rapports, enquêtes et articles précités, même s'il peut aussi s'agir de formules empruntées à l'actualité ultramarine ou de propositions convenues, peu développées et peu concrètes :

- *l'éloignement géographique*, présenté comme la première cause de cherté de la vie : 80 à 90 % des produits consommés dans les DROM viennent de métropole et de pays européens et franchissent donc, selon le territoire, 7.000 à 9.500 kms avant d'arriver à destination, ce qui engendre des coûts considérables. Selon certaines études, 67 % de l'écart de prix entre la métropole et l'outre-mer résulterait du transport et de l'acheminement vers l'outre-mer. Pour sa part, l'Autorité de la concurrence² estime que les frais d'approche pour les produits importés (transport, logistique, transitaires, manutentionnaires..) représentent en moyenne 9 % du prix d'un produit (hors octroi de mer) ;

- *la taille réduite des marchés ultra-marins* (moins de 300.000 habitants en Guyane, 355.000 en Martinique et 380.000 en Guadeloupe, en diminution pour ces deux derniers territoires) qui limite les économies d'échelle ;

- *la fiscalité locale spécifique*, octroi de mer mais aussi taxe spéciale sur la consommation des carburants (TSC), qui accroît automatiquement les prix. Selon la Cour des Comptes (rapport du 5 mars 2025), « l'octroi de mer participe à un cumul d'éléments négatifs sur le niveau des prix dans un contexte où son assiette même – qui inclut les frais de fret et

2. Rapport de 2019 sur la situation concurrentielle outre-mer, établi suite à la demande du Gouvernement.

d'assurance – contribue de façon mécanique à la hausse des prix ». La Cour ajoute aussi que, outre le financement des collectivités locales, l'octroi de mer permet « de compenser les surcoûts subis par les entreprises locales ... et de les protéger de la concurrence extérieure, ce protectionnisme contribuant à un surcoût d'augmentation des prix ». Pour l'Autorité de la concurrence, l'octroi de mer représente en moyenne 7 % du prix des produits importés (rapport de 2019) avec des taux moyens très différents d'un territoire à l'autre pouvant aller de 4 % à la Réunion à 7 % en Martinique et Guadeloupe jusqu'à 15 % en Guyane ;

- *les surcoûts liés à la chaîne de valeurs*. La chaîne de distribution, très longue, fait intervenir de nombreux intervenants entre la métropole et la destination outre-mer (exportateurs, acteurs du transport et de la logistique au port de départ et au port d'arrivée, importateurs, distributeurs, grossistes), ce qui favorise « l'accumulation de marges artificielles à chaque étape de la chaîne de distribution » (rapport de la délégation sénatoriale aux outre-mer). S'il n'y a pas le plus souvent, selon l'Autorité de la concurrence, de marge excessive à chaque niveau de la chaîne d'importation / distribution, c'est l'accumulation de marges tout au long de la chaîne qui explique les surcoûts constatés ;

- on ne saurait enfin oublier les « *coûts administratifs* », mentionnés comme cause profonde de cherté de la vie, par des représentants des entreprises.

Au-delà de ces causes, l'accent est mis de façon plus ou moins insistante selon les auteurs et rapports, sur *les acteurs de la distribution*. Après d'autres rapports, la délégation sénatoriale aux outre-mer considère qu'il y a souvent « abus de position dominante en raison d'entreprises en situation d'oligopole ».

On évoque aussi parfois des ententes et des « surprofits ». Certains auteurs soulignent

enfin le surcoût lié au mode de tarification du transport maritime, le même tarif par container étant appliqué, quel que soit le produit transporté (eau ou ordinateur) ce qui renchérit mécaniquement les produits de faible valeur. L'Autorité de la concurrence (2019), pour sa part, estime que le recours à des grossistes-importateurs représente 16 % du prix d'un produit importé, les importations étant encore souvent effectuées par des grossistes qui sont aussi des distributeurs bénéficiant d'accords exclusifs d'importation.

Ce système limite fortement la concurrence et rend difficile l'arrivée de nouveaux entrants. Même si les accords exclusifs d'importation ont été interdits depuis la loi Lurel (2012) et des améliorations constatées avec notamment l'action de l'Autorité de la concurrence en matière de contrôle des concentrations, la distribution des produits alimentaires et de première nécessité reste très concentrée et peu concurrentielle.

Au total, la volonté d'identifier les causes de la vie chère est assez largement répandue, que ce soit la délégation sénatoriale aux outre-mer (« identifier les vrais remèdes plutôt que les pansements ») ou la Fondation Jean Jaurès³ (« il faut définir les causes de la vie chère pour pouvoir les enrayer ») en passant par la Polynésie française qui a souhaité identifier les causes de la vie chère au travers d'un colloque (mars 2025).

Pour autant, les facteurs de cherté de la vie, énumérés *supra*, sont-ils exhaustifs et ne laissent-ils pas de côté d'autres causes de prix élevés ? Enfin et surtout, les mesures proposées, annoncées ou déjà prises, répondent-elles à ces causes bien identifiées ou privilégient-elles des mesures de court terme, *portant sur les effets plus que sur les causes*, plus faciles à mettre en œuvre, qui limitent les effets et impacts négatifs du système économique et social actuel sans remettre en cause le mode de développement qui les a produits ?

3. Rapport d'avril 2025 sur les outre-mer face aux défis économiques, sociétaux et environnementaux.

3. Les mesures proposées, très axées sur la distribution et les prix, ne répondent que très partiellement aux facteurs de cherté de la vie identifiés.

Les différents rapports et publications cités *supra* listent de nombreuses mesures qu'il faudrait prendre pour lutter contre la cherté de la vie outre-mer. Celles-ci portent essentiellement sur 2 thématiques, d'une part, la distribution et son organisation soit une partie seulement des facteurs de coûts identifiés, d'autre part, les prix, signe de la cherté de la vie, autrement dit la conséquence des causes identifiées ci-dessus.

S'agissant de la *distribution*, les propositions s'appuient en général sur les dispositifs de régulation et de contrôle mis en place depuis 2012 en demandant leur renforcement :

- renforcement du BQP, renforcement et meilleure régulation de la concurrence, renforcement des moyens de contrôle de l'Autorité de la concurrence, renforcement des contraintes sur les grands groupes qui sont à la fois distributeurs, importateurs, voire producteurs, renforcement du rôle des OPMR (observatoires des prix, des marges et des revenus) ;
- limitation des concentrations ;
- sanction des exclusivités d'importation, normalement déjà interdites ;
- diminution du seuil des reventes à perte (en faisant disparaître les frais d'approche du calcul).

S'agissant des *prix pour le consommateur*, les propositions portent sur les prix proprement dits et surtout sur certaines taxes :

- action sur la TVA et l'octroi de mer (à déterminer localement) ;
- diminution des frais d'approche ;
- réduction et plus grande transparence des marges ;
- diminution des taxes sur les carburants (sauf celles qui impactent les recettes régionales) ;
- adaptation de la tarification des containers à la valeur de la marchandise transportée ;

- réduction des chaînes de valeur ;
- exonération de TVA des produits de première nécessité dans tout l'outre-mer ;
- possibilité pour le Préfet de fixer des prix en s'appuyant sur le prix moyen métropolitain ;

Ces propositions, peu précises dans leur mise en œuvre, souvent réduites à une formule ou une idée et parfois difficiles à réaliser (modification de la tarification des containers), renvoient la plupart du temps à un tiers (l'État ou le contribuable métropolitain) chargé de prendre en charge la réduction ou la compensation proposée. Il est ainsi demandé de « renforcer la continuité territoriale » (= prise en charge partielle par l'Etat), ou encore de faire prendre en charge par l'État les coûts de fret sur les produits de première nécessité. Le rapport Egéa-Monlouis-Félicité⁴ n'est pas en reste : parmi ses 71 propositions, l'une demande l'augmentation du budget de la continuité territoriale et la péréquation des frais d'approche. Mieux, il est même proposé de « mutualiser les frais d'approche sur les 68 millions d'habitants de la France pour avoir un impact très fort sur les prix ».

On voit mal comment, dans l'état actuel des finances publiques, une telle prise en charge par l'État ou le contribuable national pourrait être mise en œuvre, ce qui pondère fortement la faisabilité de ces propositions. Au demeurant, cette réduction artificielle des prix, si elle était mise en œuvre, ne pourrait que différer la recherche de solutions structurelles permettant une baisse pérenne et durable des prix.

Pour le reste, les autres facteurs de cherté de la vie sont peu ou pas documentés :

- rien n'est proposé pour surmonter le handicap, majeur que constitue l'éloignement hormis la référence à une « facilitation des échanges avec les pays voisins » sans beaucoup d'explications sur les voies et moyens d'y parvenir ;

4. Les outre-mer, notre défi commun, rapport au Président de la République (décembre 2024).

- il est proposé de moderniser (comment, sur quel point ?) les infrastructures portuaires et aéroportuaires pour faciliter les approvisionnements. Il est probable que cette modernisation, si elle est réalisée, facilite les importations existantes plutôt que les échanges venus d'ailleurs sauf à doter ces infrastructures d'outils de traitement des marchandises en provenance des pays tiers (comme par exemple, le poste de contrôle frontalier communautaire mis en service au Grand Port maritime de Guyane avec un agrément communautaire) ;

- le thème d'une plus grande autonomie alimentaire, développé depuis le COVID, revient assez fréquemment car l'augmentation de la production locale, devrait théoriquement permettre la réduction des importations venues de métropole et la baisse des prix. Pour autant, au-delà de l'objectif, les modalités de mise en œuvre sont peu développées alors que la production locale ne représente que le quart en moyenne des produits vendus par la grande distribution', avec des coûts de production très élevés (quel devenir pour les monocultures de canne et de banane ? Quels transferts financiers à l'appui du développement de filières de production ?).

Enfin, les rapports précités mettent en avant la nécessité d'un rétablissement de la confiance et d'une plus grande transparence sur les circuits économiques et les marges. L'obligation de dépôt des comptes annuels au greffe du tribunal de commerce, assortie de sanctions, est ainsi présentée comme un élément de transparence alors que c'est tout simplement une obligation prévue par le Code de commerce, qu'il conviendrait de faire enfin respecter. Au registre du rétablissement de la confiance et du renforcement des contrôles, il est proposé par exemple de demander une étude tous les 5 ans à l'Autorité de la concurrence et une comparaison spatiale des prix tous les 3 ans à l'INSEE. L'intention est louable. C'est oublier que la crise de la vie

chère, très profonde, s'explique aussi par un ressentiment très ancien à l'égard de la dépendance à la métropole et du sentiment d'abandon par l'État. Il est peu probable que la multiplication de rapports réponde à ce ressentiment.

[4. Au-delà des mesures proposées, les rapports et documents examinés restent plutôt muets sur un certain nombre de facteurs de cherté de la vie.](#)

Sans être exhaustif, on peut rappeler quelques éléments, dispositifs et propositions qui expliquent la persistance d'écarts de prix significatifs, mais qui n'apparaissent pas ou peu dans les rapports précités :

- le très faible développement du *commerce en ligne outre-mer*, alors que, en métropole, cette forme de distribution s'est traduite par une baisse des prix. Outre-mer, les délais et frais de livraison découragent le consommateur et constituent donc une sorte de « barrière à l'entrée » protégeant les distributeurs en place. Des mesures favorisant le commerce en ligne seraient donc tout à fait justifiées pour intensifier la concurrence, objectif pourtant poursuivi par un certain nombre de rapports ;

- le poids des majorations mises en place depuis très longtemps pour certains actes peut expliquer des écarts de prix spécifiques à certains secteurs, comme par exemple, les *coefficients de majoration des produits pharmaceutiques*, qui peuvent expliquer pour partie l'écart de 9 à 16 % des dépenses de santé constaté par l'INSEE ;

- certains services outre-mer, rendus par des *professions réglementées* (notaires, huissiers, avocats...) bénéficient de majorations, épinglées par l'Autorité de la concurrence⁵. Celle-ci considère que les taux effectifs de majoration sont sans rapport avec la réalité des coûts et constituent un héritage historique (+ 40 % pour les notaires à la

5. Rapport établi à la demande du ministre de l'économie et des finances sur les tarifs réglementés de plusieurs professions du droit (2018).

Réunion et 25 % aux Antilles-Guyane). Ces majorations permettent à ces professions réglementées exerçant outre-mer de gagner mieux leur vie que leurs collègues métropolitains (+ 80 % en moyenne pour un notaire à la Réunion, toutes choses égales par ailleurs), mais c'est aux dépens des consommateurs ultramarins de ces services. Le coût majoré des actes notariés pèse de façon tout aussi majorée sur les achats immobiliers et donc sur l'accès au logement ;

- enfin, la question de la vie chère, c'est aussi *la question de la demande des consommateurs*. La « vie chère » n'est pas ressentie de la même manière par toutes les populations vivant outre-mer. Les inégalités de revenu et de pouvoir d'achat, mesurées par l'indice de Gini, sont plus fortes outre-mer qu'en métropole. Les ménages ultramarins précaires (demandeurs d'emploi, familles monoparentales ou vivant de minima sociaux) ressentent très vivement cette cherté de la vie dans la mesure où les achats alimentaires constituent une part très importante de leur budget, bien davantage que d'autres populations disposant d'un emploi et de revenus suffisants, notamment les fonctionnaires qui bénéficient de majorations de traitement. Pour rappel, les majorations de traitement représentent, pour les seuls fonctionnaires de l'État (civils et militaires) un coût de 1,6 Milliard € sans compter les majorations versées aux fonctionnaires locaux et hospitaliers. Ces fonctionnaires peuvent ainsi consommer « comme en métropole » si bien que les supermarchés ultramarins sont approvisionnés pour répondre à ces différents besoins de consommation : des produits surgelés bas de gamme dits de dégel pour les ménages précaires (poulet congelé partout outre-mer, corned-beef néo-zélandais en Polynésie française) ; des produits « bio » et des produits de Noël pour les autres, notamment les fonctionnaires et populations bénéficiant de majorations. Les prix pratiqués par les distributeurs s'alignent sur cette population au pouvoir d'achat plus élevé, ce qui constitue un puissant facteur de cherté de la vie.

Pour conclure.

Quinze ans environ après les premières mesures destinées à lutter contre la vie chère, force est de constater que celles-ci n'ont pas permis de déboucher sur une baisse générale des prix au consommateur ultramarin, les réductions de prix n'ayant porté que sur un panier limité de produits. Au contraire, comme l'indiquent les études successives de l'INSEE, les écarts de prix avec la métropole se sont accrus.

Ce constat tendrait à montrer que l'action publique peine à s'attaquer réellement à la cherté de la vie pour une grande partie des consommateurs ultramarins, les mesures prises ayant porté sur les effets de la vie chère (les prix) et non sur les causes de cette vie chère (éloignement, majorations en tous genres, insuffisance de la production locale).

Parallèlement aux mesures de court terme et à leur renforcement (Concurrence, BQP, OPMR), la priorité devrait donc être de faire porter l'action publique sur les facteurs de vie chère et non plus seulement sur ses effets et leur impact sur les prix. Il ne s'agit pas – comme un certain nombre de propositions y invitent – de baisser artificiellement certains prix (transport maritime, logistique...) en transférant la charge sur l'État ou le contribuable métropolitain mais de faire baisser réellement le prix en trouvant des alternatives à l'éloignement et en régulant le secteur. Il s'agit en particulier :

- d'organiser des filières d'importation en provenance du bassin géographique, ce qui permet de réduire les distances et donc les coûts et de stimuler la concurrence (viande et soja du Brésil, ciment de Maurice...), ce qui suppose un changement profond des habitudes et comportements des acteurs de la distribution et du commerce maritime, et qui devrait conduire à traiter au fond la question des normes en trouvant des équivalences aux normes européennes ;

- de développer enfin la production locale et la pêche dans un objectif de plus grande « souveraineté alimentaire » et de soutenir par tous moyens la mise en place de filières agricoles et piscicoles performantes permettant de réduire les besoins d'importations, de créer de l'emploi et de commencer à réduire les prix. Des « contrats de souveraineté alimentaire » avec les producteurs et acteurs de ces filières pourraient être le support de moyens financiers et humains à hauteur des besoins ;

- ne faut-il pas aussi se poser la question d'une régulation du transport maritime et des services portuaires pour s'assurer que l'ensemble des tarifications (transport maritime, fret, manutention...) mises en œuvre n'excède pas les coûts de la chaîne de transport (y compris un bénéfice raisonnable) ?

La mise en œuvre de ces propositions, qui ne peut être que progressive, suppose d'importants changements et des initiatives de la part des distributeurs et importateurs, habitués depuis des dizaines d'années à commander en métropole les produits destinés à la consommation des populations ultramarines.

Par ailleurs, une partie des écarts de prix s'explique par des dispositifs anciens, certains remontant à l'époque coloniale ou post-coloniale, d'autres à la départementalisation de 1946 : octroi de mer, monopoles d'importation et de desserte maritime, nombreux systèmes de majorations (fonctionnaires, produits pharmaceutiques, professions réglementées) Curieusement, les rapports et débats concernant la vie chère font l'impasse sur ces dispositifs, ignorent leur rôle dans la persistance de prix très élevés outre-mer, et ne formulent donc aucune proposition d'évolution. En témoignent les extrêmes réticences à proposer des pistes de réforme de l'octroi de mer, comme par exemple le rapport de la délégation sénatoriale à l'outre-mer qui met « deux lignes rouges » à toute piste d'évolution.

Enfin, la lutte contre la vie chère, c'est aussi et surtout le développement d'activités économiques créatrices de valeur ajoutée et d'emplois, susceptibles d'améliorer le pouvoir d'achat des populations les plus précaires par des revenus plus élevés. Jusqu'à présent, le modèle ultramarin de « rattrapage (du niveau de vie métropolitain) » s'est traduit par d'importants transferts sociaux à une population maintenue dans une relative pauvreté, ressentant plus durement que d'autres populations la cherté de la vie. Il est temps de promouvoir un « rattrapage économique » fondé sur le développement d'activités marchandes et de lever les freins qui pèsent sur les entreprises (délais de paiement qui impactent les trésoreries, nécessité de développer les transports collectifs, les services publics, de gérer enfin l'eau et la collecte des déchets, de renforcer la sécurité). La lutte contre la vie chère passe d'abord par l'investissement dans l'économie des territoires ultramarins. ■

Le 5 juillet 2025