

LE CERCLE

Feuille de routes

Le livre blanc de la mobilité durable en Martinique.



Revitalisons l'économie martiniquaise

Feuille de routes

Collectif
LE CERCLE

Feuille de routes

Le livre blanc de la mobilité durable en Martinique.

Revitalisons l'économie martiniquaise

©Tabga, 2025

Le Code de la propriété intellectuelle et artistique n'autorisant, aux termes des alinéas 2 et 3 de l'article L.122-5, d'une part, que les « copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé du copiste et non destinées à une utilisation collective » et, d'autre part, que les analyses et les courtes citations dans un but d'exemple et d'illustration, « toute représentation ou reproduction intégrale, ou partielle, faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause, est illicite » (alinéa 1er de l'article L. 122-4). Cette représentation ou reproduction, par quelque procédé que ce soit, constituerait donc une contrefaçon sanctionnée par les articles L. 335-2 et suivants du Code de la propriété intellectuelle.

Avertissement

Ce Livre Blanc “Feuille de routes” est la synthèse de réflexions convergentes d’entreprises martiniquaises sur le développement d’une mobilité durable pour le territoire. Publié à la suite de nombreuses séances de travail étalées sur près de 2 ans, il se veut une contribution positive et constructive issue du monde entrepreneurial, trop souvent écarté des orientations stratégiques sur la question cruciale et même vitale de la Mobilité pour l’avenir du territoire. Avec le sous-titre “Revitalisons l’économie martiniquaise”, il contient des propositions qui se dégagent parfois de manière significative du consensus ambiant. Puisse le lecteur y trouver une inspiration et surtout, une impulsion décisive pour changer la donne, quel que soit son rôle dans la société martiniquaise



La route sinueuse de la Trace, qui traverse un univers touffu et complexe, reflète la question de la mobilité durable insulaire. Pour autant, la beauté de la destination, symbolisée par un mahogany splendide, témoigne de l’esprit constructif et même de l’espérance qui habite les très nombreuses entreprises autrices de ce Livre Blanc, pour le développement d’une mobilité durable en Martinique.

Tabga, Conseil en Stratégie de décarbonation et durabilité, tabga.fr, a été sollicitée pour accompagner le CERCLE et réaliser la synthèse des travaux, Tabga publie ainsi cet ouvrage après l’avoir fait minutieusement relire et amender par les membres du CERCLE. C’est donc réellement un ouvrage collectif, de membres engagés d’entreprises martiniquaises, dans une démarche à la fois entrepreneuriale et sociétale.

Préface

La mobilité durable en Martinique. À découvrir le thème de ce livre blanc comme ses auteurs, on ne peut que saluer cette initiative, et souligner tout l'intérêt de la démarche, celle d'entrepreneurs privés qui s'emparent d'un sujet d'intérêt général très structurant pour l'avenir d'un territoire et pour les conditions de vie de sa population.

Au-delà des constats posés et des analyses faites dans ce livre blanc, une évidence s'impose à sa lecture : la mobilité durable offre deux caractéristiques majeures des enjeux actuels autour des outre-mer : d'une part, celle de devoir rechercher un cadre normatif adapté à un territoire qui ne soit pas la reprise du cadre métropolitain et, d'autre part, celle de lutter contre la vie chère. La mobilité durable est donc tout autant un sujet d'actualité qu'un sujet d'avenir.

Ce livre blanc n'attend qu'une chose : que son contenu soit exploité. Alors gageons que les autorités locales sauront s'emparer de ce travail et étudier les propositions concrètes qu'il contient pour nourrir leur propre réflexion, fixer des orientations et préparer des décisions. Pour le bien commun et le développement réfléchi de la Martinique.

Philippe Leyssene

Président d'UltraLab, le Think Tank des Ultramarins
ultralab.fr

Philippe Leyssene est un haut fonctionnaire français qui consacre depuis 25 ans une part importante de ses activités aux outre-mer. Ancien membre du cabinet de Brigitte Girardin, ministre de l'outre-mer, ancien directeur des affaires économiques, sociales et culturelles de l'outre-mer, aujourd'hui direction générale des outre-mer, ancien ambassadeur de France délégué à la coopération régionale dans l'océan indien, son expertise reconnue sur les outre-mer l'a conduit à accompagner l'Agence française de développement dans des projets et faire partie du panel d'experts de la Banque des Territoires dans le programme d'investissement d'avenir France 2030 pour les outre-mer. Il est aujourd'hui président d'Ultralab, le think tank des ultramarins, laboratoire d'idées et cercle de réflexion prospectif sur les outre-mer.

Avant-propos

Un distributeur automobile qui milite pour des infrastructures cyclables d'ampleur, un raffineur et distributeur de carburants fossiles qui s'engage pour des carburants verts : un peu comme un boucher qui favoriserait des produits végans, voilà deux exemples qui apportent du crédit aux propositions contenues dans ce Livre Blanc du CERCLE.

Le CERCLE (Collège d'Entreprises Résilience CLimat et Energie) est une initiative au départ du Groupe Citadelle. Engagé dans une démarche de mesure de son Bilan carbone, avec un scope 3⁽¹⁾ ultra-majoritaire, ce groupe a choisi de travailler à des solutions de décarbonation avec des membres - le plus souvent en charge des dimensions RSE - d'autres entreprises martiniquaises confrontées au même défi. Très vite suivie par une dizaine d'entreprises, cette initiative a été étendue notamment à des entreprises membres de structures comme Contact Entreprises⁽²⁾, l'AMPI⁽³⁾ ou le MEDEF Martinique⁽⁴⁾. De fait, les contributeurs à ce Livre Blanc ont dépassé leurs intérêts propres pour participer à cette réflexion. C'est parce qu'ils se sentent concernés par la problématique et approchent le sujet d'une manière ou d'une autre qu'ils y ont consacré du temps d'échange.

Les réflexions ont été consignées par Tabga⁽⁵⁾ dans le présent Livre Blanc, complétées, amendées, lues et relues par une dizaine de correcteurs d'entreprises différentes.

⁽¹⁾Le Scope 3 regroupe toutes les émissions de Gaz à Effet de Serre induites par les fournisseurs et clients du Groupe. Ainsi la construction d'automobiles comme leur utilisation font partie du Scope 3. ⁽²⁾Contact-Entreprises est une association loi 1901 qui existe depuis 30 ans en Martinique. D'après ses statuts, Contact-Entreprises «... a pour objet la création et le fonctionnement d'une structure de communication destinée à promouvoir l'image de l'entreprise et des entrepreneurs de la Martinique auprès des élus locaux, de l'Etat et de ses représentants, des journalistes, des salariés, des étudiants, des scolaires et des jeunes et d'une façon générale auprès de l'opinion publique » - contact-entreprises.com ⁽³⁾Association Martiniquaise pour la Promotion de l'Industrie, elle a pour vocation à la fois la représentation et la défense des industriels martiniquais, ainsi que le développement et la promotion de leurs productions sur les marchés local, régional, national et international. Elle est très régulièrement consultée et auditionnée par les autorités locales, nationales et européennes avec lesquelles elle travaille étroitement - industrie.mq/lassociation ⁽⁴⁾medef-martinique.fr/ ⁽⁵⁾Tabga, Conseil en Stratégie de décarbonation et durabilité tabga.fr . Tabga a accompagné la démarche du CERCLE pendant 18 mois, puis a consolidé la rédaction du document. Celui-ci a bénéficié de la relecture attentive et contributive des membres , pour produire un ouvrage réellement collectif.

Nous avons tous fait le même constat : pour réduire nos émissions de gaz à effet de serre et nous transformer pour un monde durable, c'est-à-dire également accessible à coût acceptable pour les Martiniquais, les entreprises ont non seulement leur mot à dire mais doivent s'engager. Mais pas seules.

Le premier sujet abordé par le CERCLE est la Mobilité durable, car c'est un sujet central et majeur pour le territoire. La proposition principale de ce livre est qu'il faut une instance au plus haut niveau et tripartite (Etat, Entreprises, Élus) pour adresser ensemble ce défi et passer réellement à l'action.

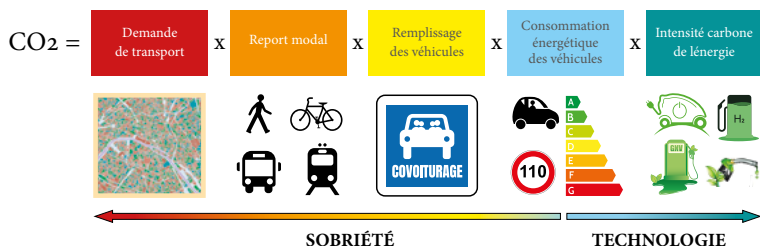
Nous avons tous pris conscience de l'urgence du défi. Si rien n'est fait maintenant, si on continue dans le déni des problèmes à surmonter, si on ne s'engage pas dans les tâches colossales qui nous attendent, si on continue à apporter des fausses solutions coûteuses à des problèmes réels des Martiniquais, alors on va plonger progressivement les Martiniquais dans un monde où se déplacer, par voie terrestre, maritime ou aérienne sera inaccessible pour la plupart. Avec des conséquences terribles pour la vie des habitants, pour l'économie du territoire, et pour l'avenir de la Martinique. À l'inverse, vu l'importance de la mobilité dans la vie et l'économie martiniquaise, les propositions contenues dans ce Livre Blanc sont de nature à "Revitaliser l'économie martiniquaise" en favorisant une économie plus durable et résiliente.

Ce livre est une série de propositions mais surtout une motivation profonde pour le développement de la Martinique, avec la conviction que écologie et économie sont inséparables. Puisse cette conviction être entendue, pour passer à l'action maintenant.

Matthieu Bergot
Président de Tabga
Conseil en stratégie de décarbonation et durabilité



contact@tabga.fr



Les 5 leviers de la stratégie nationale bas-carbone (SNBC)

Les 5 leviers pour décarboner la mobilité. Source : Aurelien Bigo, <https://chair-energy-prosperity.org/>

Les 15 suggestions du Livre Blanc

Inventer la Mobilité de demain, avec chaque Martiniquais acteur du changement

1. Inciter fortement au covoiturage.
2. Mettre en place un réseau complet de Taxicos Nouvelle Génération avec réservation par plateforme intelligente.
3. Organiser une large sensibilisation à l'éco-conduite.
4. Créer un "choc de mobilité douce" avec un vaste plan d'implantation de pistes cyclables sécurisées à l'échelle du territoire.
5. Décider un moratoire sur le projet d'extension du TCSP, avec bilan et étude d'impact.
6. Dans la continuité du travail de la COP Martinique, tracer son propre chemin de la mobilité bas-carbone : demander un moratoire sur les exigences "Fit for 55" de Bruxelles profondément inadéquates aux enjeux insulaires.

Développer les Énergies décarbonées pour la mobilité

7. Décider un moratoire sur la partie production d'électricité de la PPE, et en particulier sur le projet de biofuels à Bellefontaine, pour réallouer les investissements sur les énergies durables susceptibles d'abaisser le coût de la mobilité, et de favoriser l'autonomie énergétique.
8. Renforcer massivement le recours aux ENR qui favorisent la mobilité et l'autonomie énergétique de la Martinique, et améliorent sa balance commerciale.
9. Regarder en face le problème du recyclage des batteries
10. Lancer un plan sérieux à base de déchets ou de ressources énergétiques locales (boues d'épuration, déchets plastiques, déchets organiques, bois usagés,...).
11. Activer tous les autres leviers énergétiques de la décarbonation de la mobilité.
12. Prendre la question de l'autonomie énergétique comme un véritable levier de développement.
13. Rechercher activement des solutions de stockage de l'énergie pérennes et respectueuses de l'environnement.
14. Créer une cellule active de veille technologique et de bonnes pratiques sur les questions d'énergie et de mobilité insulaire.
15. Réfléchir à la fiscalité des énergies, pour accompagner les développements tout en construisant un nouveau modèle économique territorial.

Table des matières

A. La mobilité insulaire durable, un défi majeur et vital	20
<i>La mobilité, c'est la vie</i>	
<i>La vie insulaire est en soi un véritable défi à la mobilité</i>	
<i>La mobilité est très difficile à décarboner</i>	
B. La Martinique est en route vers une mobilité structurellement chère	26
<i>Le coût de la mobilité est déjà structurellement plus élevé que sur le continent</i>	
<i>Les perspectives de la mobilité envisagée aujourd'hui sont alarmantes</i>	
<i>Conclusion sur la situation actuelle: un véritable défi à relever ensemble</i>	
C. Inventer la Mobilité de demain, avec chaque Martiniquais acteur du changement	32
<i>Suggestion 1 : inciter fortement au covoiturage et aux solutions qui optimisent l'usage des véhicules</i>	
<i>Suggestion 2 : mettre en place un réseau complet de Taxicos (taxis collectifs)</i>	
<i>Suggestion 3 : organiser une large sensibilisation à l'éco-conduite</i>	
<i>Suggestion 4 : créer un "choc de mobilité douce"</i>	
<i>Suggestion 5 : décider un moratoire sur le projet d'extension du TCSP, avec bilan et étude d'impact</i>	
<i>Suggestion 6 : dans la continuité du travail de la COP Martinique, tracer le chemin martiniquais de la mobilité bas-carbone</i>	
D. Développer les Énergies décarbonées pour la mobilité	46
<i>Suggestion 7 : décider un moratoire sur la partie production d'électricité de la PPE</i>	
<i>Suggestion 8 : renforcer massivement le recours aux ENR</i>	
<i>Suggestion 9 : regarder en face le problème du recyclage des batteries</i>	
<i>Suggestion 10 : lancer un plan sérieux à base de décharges ou de ressources énergétiques locales</i>	
<i>Suggestion 11 : activer tous les autres leviers énergétiques de la décarbonation de la mobilité</i>	
<i>Suggestion 12: rechercher activement des solutions de stockage pérennes et respectueuses de l'environnement.</i>	
<i>Suggestion 13 : prendre la question de l'autonomie énergétique comme un véritable levier de développement</i>	
<i>Suggestion 14 : créer une cellule active de veille technologique et de bonnes pratiques</i>	
<i>Suggestion 15 : réfléchir à la fiscalité des énergies</i>	
E. Développer une stratégie globale, territoriale et systémique	58
<i>La solution n'est pas une collection de mesures à prendre, mais bien la construction d'une vision stratégique qui supporte un plan d'actions ambitieux</i>	
<i>Recommandations Structurantes pour les Décideurs Institutionnels</i>	
<i>Conclusion - Le CERCLE peut être force de propositions pour ce sujet majeur de la Martinique</i>	

Introduction

Le lendemain du 14 décembre 2024 où a sévi à Mayotte le terrible cyclone Chido, la question la plus vitale pour les habitants était de retrouver les éléments essentiels de leur subsistance, notamment : eau, nourriture, électricité ou gîte. Pour les autorités de l'Etat, la priorité absolue n'était pas la réouverture de l'hôpital, ni même le rétablissement des télécommunications, ni celui de l'électricité. La question la plus urgente était le rétablissement des voies de communication (maritimes, aériennes ou terrestres). En un mot, le rétablissement de la mobilité.

On l'oublie trop souvent, la mobilité est à la vie d'un territoire ce que la circulation sanguine est au corps humain. On ne compte pas les nombreuses maladies parfois visibles, parfois sournoises associées à une mauvaise circulation sanguine. L'impact d'une mauvaise mobilité sur un territoire est parfois spectaculaire (les embouteillages quotidiens par exemple) mais surtout souvent silencieux et, parce que silencieux, catastrophique à terme.

Le CERCLE (Collège d'Entreprises Résilience Climat Energie), créé à l'initiative du Groupe Citadelle, regroupe au départ des membres d'une dizaine d'entreprises de Martinique particulièrement concernées par les questions RSE et plus spécifiquement de mobilité. Il s'est réuni une fois par mois pendant 18 mois et s'est penché sur cette question pour la Martinique, dans une perspective à la fois court, moyen et long terme.

Le rôle du CERCLE est de produire un texte élaboré et relu attentivement par des membres d'une dizaine d'entreprises martiniquaises, de secteurs et de tailles très différentes. La lecture du texte a été élargie à d'autres entreprises membres d'entités comme Contact Entreprises, l'AMPI ou le MEDEF Martinique. Le CERCLE n'est donc pas un acte isolé mais est d'abord un auteur collectif, profondément engagé dans le développement de la Martinique, ce qui donne de la force aux propositions du Livre Blanc, et motivé pour agir dans une perspective à la fois entrepreneuriale et sociétale.

Le point de départ était un quadruple constat :

- (1) La recherche d'une mobilité insulaire durable est absolument nécessaire pour réduire les émissions de gaz à effet de serre, mais loin d'être évidente.
- (2) La simple déclinaison des paradigmes continentaux mène à l'impasse, il y a donc une véritable valeur ajoutée à réfléchir à l'échelle du territoire.
- (3) Ces évolutions attendues nécessitent des mesures incitatives ciblées, visant à rendre attractives les énergies propres et à même de faire évoluer les comportements des concitoyens (achat, consommation, usage), afin de prendre le pas sur les énergies dites conventionnelles. Ces dernières sont moins respectueuses de l'environnement, mais à ce jour financièrement plus attractives et largement éprouvées (disponibles, fiables, amorties, sûres).
- (4) Les entreprises sont partie prenante de cette transformation et sont plus que légitimes pour contribuer à la réflexion avec l'Etat et les Collectivités en charge de cet enjeu.

L'idée d'un Livre Blanc est ainsi venue comme une évidence : il a pour objectif de présenter les réflexions de très nombreuses entreprises consultées, membres des réseaux Contact Entreprises, Réseau Entreprendre, Entreprises et Environnement, Medef, etc. Il ne s'agit ni d'un état des lieux exhaustif, ni d'une étude d'impact approfondie, qu'il sera sans doute nécessaire d'engager pour certains aspects, mais de la volonté des entreprises de Martinique de peser dans des décisions structurelles et vitales pour la Martinique. Il ne s'agit donc pas d'imposer des certitudes ni de critiquer ce qui a été accompli, mais de contribuer à un débat de fond et de proposer une démarche collective et efficace.

Car si une conviction forte se dégage de ce travail, c'est la suivante : il faut réunir, au plus haut niveau de la Martinique et au plus vite, un comité stratégique qui allie des représentants de la Collectivité, de l'Etat et des Entreprises, pour réfléchir, prévoir et arbitrer les fondements de la question vitale de la mobilité durable, et qui suive cette question dans le temps.

Bien des erreurs et des impasses très coûteuses pourraient être évitées ainsi, bien des décisions porteuses d'espoir pourraient être prises. Les allocations budgétaires pourraient ainsi être retirées à des projets à abandonner, et dirigées vers des solutions à même de construire la Martinique de demain, et de garantir une mobilité abordable, efficace et durable, vitale pour le territoire comme pour chaque Martiniquais, et favorable à l'écologie comme à l'économie.

A. La mobilité insulaire durable, un défi majeur et vital

Avant de plonger dans le cœur du sujet, rappelons trois aspects intrinsèques de la mobilité: la mobilité c'est la vie; la vie sur une île est un défi à la mobilité, et la mobilité est très difficile à décarboner.

la mobilité, c'est la vie

La mobilité a une dimension profondément humaine, vitale et universelle.

La mobilité est bien plus qu'un déplacement. En réalité, personne ne se déplace pour rien. Il s'agit toujours d'un motif d'importance où se joue notre relation avec le monde: retrouver sa famille, visiter un ami, sauver des vies, aller étudier ou travailler, livrer un objet utile ou beau, découvrir le monde, ou tout simplement se nourrir. Même le jogger qui se déplace en boucle apparemment de manière insensée poursuit un but supérieur (sa santé, son épanouissement, son défi personnel, la contemplation de la nature, etc.)

En un mot, la mobilité n'est jamais vaine, elle a même un sens profond qui touche à notre humanité et à notre vocation universelle. Elle est même une des conditions de la vie en société.



La mobilité, c'est la vie, elle est la condition d'une économie saine et durable

A l'inverse, une mobilité freinée, coûteuse, risquée, inadaptée, lente, voire empêchée, est de facto une entrave pour la vie en société. Pire : une mobilité qui s'atrophie lentement, si bien que personne ne note la différence entre la mobilité de la veille et celle du jour, fait sombrer un pays sans un bruit, aussi sûrement que la célèbre grenouille immergée dans une casserole cuit sans réagir, au lieu de sauter à l'extérieur, si la température de l'eau augmente graduellement.

La mobilité, c'est la vie : rendre possible une mobilité efficace, durable et abordable est un défi vital pour toute société.

La vie insulaire est en soi un véritable défi à la mobilité

La mobilité est aérienne, maritime ou terrestre. Dans ce Livre Blanc nous abordons principalement la mobilité terrestre, parce qu'elle est un lieu où les politiques publiques ont un rôle déterminant à l'échelle du territoire. La mobilité aérienne et maritime sont aussi très importantes mais relèvent davantage de politiques nationales voire supra-nationales. Ces dernières sont malheureusement moins évidentes à modifier à l'échelle de la Martinique, bien qu'il existe des solutions locales pour y contribuer.

La dépendance de la Martinique à l'égard de la mobilité aérienne et maritime est consubstantielle à son caractère insulaire. Depuis le temps des Arawaks ou des Kalinagos, cette dépendance n'a fait qu'augmenter. A l'exception des biens et services produits localement, la société de consommation et la mondialisation ont créé une dépendance structurelle à ce qui arrive de loin, par air ou par mer. En revanche, tout ce qui peut être fait localement réduit de facto cette dépendance.

La dépendance à la mobilité terrestre n'est pas moindre. Les distances à franchir et la capillarité du réseau routier pour atteindre chaque logement rendent quasiment impossible la vie sans moyen de transport mécanique. Pire que cela, nous y reviendrons, il est très pénalisant voire marginalisant

de vivre en Martinique sans disposer d'une voiture. Or, tous ces moyens de transport sont évidemment importés et coûtent de plus en plus cher, à l'achat ou à l'usage. Leur utilisation est souvent peu efficiente, avec des millions d'heures consacrées aux embouteillages, avec des véhicules le plus souvent occupés seulement avec une personne à bord.

Sans autre recours aujourd'hui que l'avion, le bateau ou la voiture individuelle, les Martiniquais sont pris dans un étau qui se referme petit à petit s'ils ne changent pas les conditions d'exercice de leur mobilité. Si l'on veut travailler à l'avenir du territoire, et c'est la volonté du CERCLE, la question de la mobilité est donc centrale et doit mobiliser les meilleures énergies.

La mobilité est très difficile à décarboner

La Martinique s'est développée grâce aux énergies fossiles. L'implantation stratégique de la SARA n'est pas due au hasard. La disponibilité de différents carburants (pour les avions, les bateaux, les voitures, les camions ou les engins de chantier) était et reste la condition du développement.

Aujourd'hui, on a compris que la neutralité carbone planétaire était la condition d'arrêt de la hausse anthropique de température moyenne de l'atmosphère terrestre. Cette neutralité doit mettre fin à cette hausse des températures, mais n'induit pas une baisse. Pour cela il faudrait atteindre un solde négatif des émissions, on en est très loin. Diminuer drastiquement d'ici à 2050 le recours aux énergies fossiles est devenu une priorité commandée par la physique, même si la politique de certains Etats semble parfois penser pouvoir ignorer la science. Ce n'est pas le cas de la France. La Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC)⁽⁶⁾ prévoit une baisse des émissions de gaz à effet de serre de 43% en 2030 par rapport à 2019 (31% pour la Martinique), avec des nuances en fonction du secteur d'activité.

⁽⁶⁾ <https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/strategie-nationale-bas-carbone-snbc>

La mobilité, responsable de près de 60%⁽⁷⁾ des émissions de gaz à effet de serre en Martinique, est prioritaire mais très difficile à décarboner. C'est ce qu'on constate partout, la baisse des émissions de la mobilité en France est deux fois moindre que la baisse moyenne. C'est encore plus vrai en Martinique où les substitutions possibles bas-carbone n'existent pas (train, voies fluviales etc.), ou peu (véhicules électriques).

L'électrification massive des véhicules dès 2035, qu'en penser pour la Martinique ?

L'électrification, vendue en Europe comme LA solution, est loin d'être toujours pertinente car l'électricité du réseau est très carbonée, et le restera un certain temps. Les Planifications Pluriannuelles de l'Énergie (PPE) sont en effet à ce jour largement incantatoires. Le pourcentage d'Énergies Renouvelables (ENR) reste bas (25% à ce jour) et beaucoup admettent à tous les niveaux qu'il est très peu probable que l'objectif de 100% d'ENR en 2030 soit atteint, ni même approché. L'ADEME affiche un facteur d'émission (sur le cycle de vie complet) de 840 g/kWh en Martinique, contre environ 60 g/kWh dans l'hexagone qui bénéficie de l'énergie nucléaire très décarbonée. Aussi, à la différence de la France hexagonale, la Martinique ne bénéficie pas encore pleinement des avantages environnementaux des véhicules électriques par rapport aux véhicules diesel ou hybrides.

Territoire	FE Electricité 2024* (gCO2e/kWh) Source Base Carbone ADEME V23.4
France hexagonale	58
Martinique	840
Guadeloupe	702
Guyane	957
La Réunion	780
Mayotte	780

Comparaison des émissions de CO₂ par territoire (source : ADEME)

De plus, les problématiques liées au transport, recyclage et à la fin de vie des batteries au lithium sont loin d'être résolues, nous le verrons ultérieurement.

La décarbonation de bateaux et des avions indispensables au fonctionnement insulaire est loin d'être résolue

La recherche et les tentatives sont nombreuses au sujet de la décarbonation du transport maritime et aérien, mais la solution n'est pas encore identifiée à l'échelle du problème posé. Les compagnies aériennes et les armateurs travaillent activement sur ces questions, pourtant aucune annonce de solution radicale ne permet d'espérer des changements notables à coût raisonnable. Cette question est donc mentionnée dans ce Livre Blanc pour mémoire, mais pas développée, car les solutions sont davantage à l'échelle nationale ou mondiale. Pour autant, la décarbonation des transports maritimes ou aériens fait partie intégrante de l'équation insulaire, et des entreprises locales y travaillent dans le cadre de projets collaboratifs avec les grands acteurs du secteur, par exemple pour décarboner leur fret, il faut pour cela des aides adaptées.

⁷https://www.martinique.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/rapport_synthese_beges_deal_2016_v2.pdf

B. La Martinique
est en route vers une mobilité
structurellement chère

Le coût de la mobilité est déjà structurellement plus élevé que sur le continent

Aujourd'hui, les ménages Martiniquais consacrent plus de 20% de leur budget à la mobilité, c'est plus que la moyenne nationale qui est de 14%⁽⁸⁾, et cet écart ne peut qu'augmenter à la mesure des causes sous-jacentes : éloignement de la Martinique des centres de production de véhicules, transportés par bateau avec des coûts et des délais importants, coût des stocks ou de l'acheminement en urgence par avion de pièces détachées, usure plus rapides des véhicules en raison de l'air marin, de la chaleur et de l'état des routes, etc. - et ce malgré un coût du carburant extrêmement encadré de par la loi⁽⁹⁾ : il est souvent moins cher que dans l'hexagone. A ce coût il faut ajouter la nécessité de prendre un avion ou un bateau pour quitter le territoire, sans autre choix, ce qui n'est pas le cas d'un habitant de Paris ou de la Creuse.

Il serait tentant, et cela est fait régulièrement et encore récemment, de rejeter la responsabilité du coût de la mobilité aux opérateurs en charge de la rendre possible, notamment les distributeurs automobiles, les vendeurs de carburants, ou les opérateurs aériens.

En réalité, c'est toujours la même erreur qui est commise : on voudrait que la vie sur une île soit la simple déclinaison de ce qui se passe dans l'hexagone, avec un niveau de prix et de confort identiques, alors qu'il faut réinventer autre chose. De même, on a vite fait de vouloir se débarrasser des normes ou contraintes continentales les plus gênantes, on oublie le pendant : il faut aussi oser créer du nouveau.

Aujourd'hui en Martinique, il est presque impossible de se déplacer sans disposer de son propre véhicule. Et on estime que 30% des ménages n'ont pas de voiture en Martinique.

⁽⁸⁾INSEE, «Bilan économique 2023 - Martinique», publié dans la collection Insee Conjoncture Martinique, numéro 29, par Karin Bassereau et Cyrille Abati, paru en 2023 - le chiffre de 20% date de 2017.

⁽⁹⁾Décret n° 2013-1314 du 27 décembre 2013 réglementant les prix des produits pétroliers

Au lieu de vouloir courir après une moyenne nationale (qui est de 20% mais avec des solutions alternatives fonctionnelles) avec toutes les conséquences néfastes pour la Martinique (embouteillages, pollution, émissions de gaz à effet de serre, recyclage complexe et coûteux et donc VHU, aggravation du déficit commercial du territoire par importations massives, etc.), il est donc temps de penser la mobilité autrement.

Les perspectives de la mobilité envisagée aujourd'hui sont alarmantes

La congestion du trafic et la pollution routière sont spectaculaires mais surtout très préoccupantes

La circulation est largement embolisée sur le territoire, ce qui génère pollution aux particules fines, nuisances sonores, retards incontrôlables dans les rendez-vous, perte de temps ou stress. Au moindre accident, à la moindre inondation, des heures de retard peuvent être engendrées. L'impact de ces retards est sensible et certain pour la vie sociale et économique, quoique difficile à mesurer.

L'impact de la pollution sur la santé est un sujet largement étudié grâce aux mesures de Madininair⁽¹⁰⁾.

Ces impacts sont d'autant plus préoccupants qu'il est quasiment impossible de les contourner. Il n'y a pas d'alternative crédible à la voiture, hormis sur les quelques lignes de transport en commun, qui ne reflètent pas la capillarité du réseau routier ni la fragmentation de l'habitat martiniquais.

Le nouveau paradigme de la décarbonation de la mobilité vient bouleverser une situation déjà compromise

La solution proposée par défaut à la Martinique pour décarboner ses transports est naturellement une déclinaison de la stratégie continentale : l'électrification des usages et en particulier des transports est le mot d'ordre,

même sans conviction. Or, on le sait, la situation électrique insulaire est à l’opposé de celle de l’hexagone : plus de 75% de l’énergie électrique en Martinique est d’origine fossile, contre 6,6% dans l’hexagone.

Il ne s’agit pas là de s’opposer à la voiture électrique et ses déclinaisons plus lourdes ou plus légères, qui doivent trouver leur place dans le mix de la mobilité martiniquaise. Par exemple avec des recharges en journée par chargement photovoltaïque (évitant ainsi les recharges de nuit alors que le réseau y est le plus carboné), avec une gestion intelligente des heures creuses de consommation. Il s’agit d’affirmer que la voie du “tout électrique au plus vite” et sur le modèle continental, n’est pas fondée à court et moyen terme pour une ZNI comme la Martinique.

Les PPE manifestent l’objectif irréaliste d’avoir une électricité à 50% renouvelable dès 2023 (on est aujourd’hui à 25% en 2025)⁽¹¹⁾ et (dans leur version en projet actuelle) prévoient 100% en 2030 - on verra avec quel réalisme et surtout à quel prix. Combien de temps faut-il en Martinique pour implanter une centrale solaire au sol ou des éoliennes? Combien coûtent ces projets qui s’éternisent et qui finissent par rapporter peu?

La politique de l’Europe, enfin, pose des jalons impossibles à tenir, notamment l’abandon de la vente des véhicules thermiques pour les particuliers en 2035. Il y a fort à parier qu’ils seront assouplis, mais en attendant les perspectives sont catastrophiques et sèment la confusion y compris sur nos territoires et les parties prenantes de la mobilité.

Ajoutons enfin que la question de la fiscalité des carburants à la Martinique est un enjeu économique annuel non négligeable pour la Collectivité, avec un revenu fiscal de l’ordre de plus d’une centaine de millions d’euros.

⁽¹⁰⁾<https://www.madinainair.fr/Rapports-annuels>

⁽¹¹⁾ Chiffre EDF SEI <https://rci.fm/martinique/infos/Economie/En-2024-EDF-investi-pres-de-58-millions-deuros-en-Martinique>

Résumons : les Martiniquais sont censés passer totalement au véhicule électrique. Celui-ci peut être une excellente solution pour réduire la pollution locale et les émissions de GES en fonction de l'usage qui en est fait, par exemple si le rechargement est d'origine ENR ou si le véhicule est de petite taille. Mais à cause du mix énergétique, il n'apporte pas de contribution significative à la question de la réduction des émissions de GES. Ils sont à ce jour 40% à 60% plus chers à l'achat (hors prime), ils génèrent un problème non surmonté de recyclage des batteries (y compris sur les continents donc encore plus critique ici), et ils consomment en plus une électricité très subventionnée donc pas forcément durablement compétitive. Enfin, dans l'état actuel de la fiscalité, ils impactent les revenus des collectivités issus largement des énergies fossiles. Il est probablement nécessaire de réexaminer la trajectoire de la Martinique sur cette question du tout électrique à tout prix. Par exemple, des solutions hybrides satisfaisantes existent et font leur preuve sur le territoire, a fortiori avec des biocarburants.

Les mobilités maritimes ou aériennes s'orientent vers des coûts plus élevés

Décarboner la mobilité maritime ou aérienne aura un coût significatif. Par exemple, la production de SAF (Sustainable Aviation Fuel) a un coût aujourd'hui et pendant encore des années, bien supérieur à celui du kérosène utilisé pour les avions, qui lui-même représente un tiers du coût du billet. Si on garde le même schéma de transports (importations massives de biens, vols internationaux) cela va impacter mécaniquement le pouvoir d'achat des Martiniquais. CMA-CGM propose aussi des transports progressivement moins carbonés, mais ils sont plus chers.

Conclusion sur la situation actuelle: un véritable défi à relever ensemble

La mobilité des Martiniquais est un sujet essentiel, car on l'a vu, la mobilité c'est la vie, et la condition même d'une économie saine et durable. La situation actuelle pose un certain nombre de questions graves et en tout cas n'est pas durable en l'état.

La Martinique fait face à un problème vital, intrinsèque à son caractère insulaire, et difficile à résoudre si on ne change rien à la manière dont on pratique la mobilité. De fait, la Martinique a une chance : elle peut en partie inventer ses propres solutions, et créer une mobilité insulaire durable qui tient compte de son contexte et de ses besoins.

L'enjeu est donc de construire une vision et une stratégie spécifique, insulaire tropicale, martiniquaise. Une mutualisation des réflexions avec les autres territoires qui ont une problématique très proche sera certainement utile.

Dit autrement, il faut être clair : si une véritable stratégie 2030-2050 n'est pas mise en place pour la mobilité en Martinique, si on n'analyse pas finement les solutions continentales pour en retirer le meilleur mais aussi inventer ce qui doit émerger localement, la Martinique va sombrer peu à peu dans une forme de mobilité misérable. La plupart des Martiniquais n'auront tout simplement plus les moyens de se déplacer à un coût abordable, ce qui s'observe même déjà sur le continent lorsque les solutions sont inadaptées (l'exemple des ZFE, même abandonnées, est emblématique).

Le CERCLE pense qu'une autre voie est possible, qui revitalise l'économie par une approche durable et écologique. Elle passe par des initiatives structurantes et des choix courageux. Ce Livre Blanc a pour vocation d'apporter une contribution aux décideurs sur les mesures à prendre.

C. Inventer la Mobilité
de demain, avec chaque
Martiniquais acteur
du changement

Il est facile de constater que décliner sans discernement pour la Martinique ce qui a été décidé à Bruxelles ou à Paris ne fonctionne pas pour la totalité des aspects de la mobilité. Pire: vouloir rattraper ou appliquer tous les principes valables dans l'hexagone, c'est risquer de construire, à l'insu des Martiniquais, une mobilité structurellement chère et catastrophique pour son économie. Il s'agit donc d'écouter, d'observer, de s'inspirer des meilleures pratiques et des normes les plus pertinentes, mais aussi de prendre ses responsabilités et de développer une stratégie propre au contexte insulaire si différent.

Il faut une initiative forte de la Martinique pour changer la donne.

Etablir une vision, construire une stratégie et bâtir un plan d'actions : cette section du Livre Blanc se veut une contribution à tout cela en émettant des idées ou propositions, dans l'objectif d'être parties prenantes de cette réflexion globale puis la mise en oeuvre, avec les autorités en charge.

Les suggestions suivantes (numérotées et pour les repérer mais sans hiérarchisation particulière) sont de nature différente, avec des montants à investir et des modalités spécifiques à chacune, mais toutes permettent d'avancer et surtout d'inviter chaque Martiniquais à devenir acteur du changement nécessaire.

Suggestion 1 : inciter fortement au covoiturage et aux solutions qui optimisent l'usage des véhicules

Quiconque s'est un jour retrouvé dans un embouteillage a forcément noté que plus de 80% des véhicules étaient occupés par une personne seule (on appelle cela l'auto-solisme). C'est mal tirer profit d'un atout considérable de la Martinique, qui devrait rendre le covoiturage plus désirable que partout ailleurs : les trajets sont pour l'essentiel très communs, même si la capillarité initiale et finale rendent les choses plus subtiles qu'une ligne de bus ou de TCSP.



crédit photo : iStock

Le covoiturage a de multiples avantages mais doit être accompagné par des mesures fortes

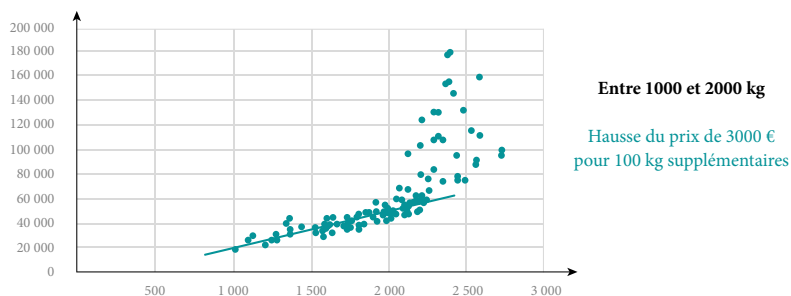
Favoriser le covoiturage c'est profiter des multiples plate-forme numériques aujourd'hui disponibles (Nou-la, Blablacar Daily, etc.), rendues très performantes par la diffusion généralisée des smartphones. Privilégier, adapter ou développer une plate-forme commune de covoiturage, inciter financièrement l'amorçage de la pratique, réserver des voies par exemple aux véhicules en covoiturage ou créer des aires de covoiturage sont des actions concrètes et efficaces. Il y a là une pratique qui réconcilie écologie et économie pour les ménages, avec de nombreux co-bénéfices sociaux (convivialité, entraide). Il faudrait s'y engager massivement, en complément des autres dispositifs déployés pour améliorer la mobilité.

En complément, une réflexion peut être menée sur le besoin de gros véhicules quand la quasi-totalité de l'année s'accorderait très bien avec l'usage d'un petit véhicule, qui consomme peu. La location de plus gros véhicules pour de situations exceptionnelles peut être une voie, si la situation s'y prête, pour économiser du carburant, et limiter les dépenses (coûts d'assurance, de maintenance, d'acquisition et de consommations réduits).



Développer les véhicules intermédiaires entre le vélo et la voiture

Le choix de petits véhicules pour les déplacements quotidiens peut être judicieux pour limiter la consommation et les dépenses de mobilité. (Source : Aurélien Bigo, op. cit.)



Prix des voitures électriques en fonction du poids

La petite taille des véhicules est un critère important pour réaliser des économies. (Source : Aurélien Bigo, op. cit.)

Suggestion 2 : mettre en place un réseau complet de Taxicos (taxis collectifs) Nouvelle Génération avec réservation par plateforme intelligente

En complément du réseau de transport en commun qui traite les axes principaux, il s'agirait de déployer un réseau complet de Taxicos Nouvelle Génération bas-carbone (à biogaz, hydrogène, hybrides, ou électriques) avec plate-forme intelligente de réservation (un hybride de lignes fixes et de réservations type UBER) qui irriguent toute la capillarité de la Martinique. La capillarité du réseau routier martiniquais et la dispersion de l'habitat appellent ce genre de solutions, un vrai service pour les usagers, porte à porte. Ce service allierait décarbonation, qualité de service aux usagers qui pourraient alors renoncer à l'usage quotidien de leur voiture, et réduction du trafic. Il serait subventionné à la mesure du service rendu à la collectivité, mais serait plus efficace et au final beaucoup moins coûteux que beaucoup de lignes de bus ou de mini-bus classiques (même s'il faudra en garder certaines, les plus performantes ou utiles).



crédit photo : iStock

Un réseau de taxicos, avec des plate-formes intelligentes, à l'instar des opérateurs privés type "Cars Macron" dans l'hexagone, peuvent révolutionner la mobilité en Martinique

De nombreux emplois pour des entrepreneurs individuels pourraient être ainsi créés. La création d'une plate-forme numérique et la mise à disposition d'une flotte importante de véhicules bas-carbone à des franchisés pourrait accélérer la diffusion de ce mode de transport collectif.

Suggestion 3 : organiser une large sensibilisation à l'éco-conduite

L'éco-conduite présente plusieurs vertus, et d'abord celle d'abaisser la consommation de carburant de 10 à 15%, ce qui serait déjà considérable et bénéfique à de nombreux égards à l'échelle de la Martinique (pour son Bilan Carbone) et à l'échelle du porte-monnaie de chaque conducteur. On sait en effet que la part de la mobilité terrestre dans les émissions du territoire en GES est supérieure à 50%. Abaisser ce poste de 10 à 15% n'a donc rien d'anecdotique. Les études⁽¹²⁾ montrent de plus qu'une conduite économe réduit l'accidentologie d'un territoire de l'ordre de 15%. C'est un objectif important pour la Martinique qui a déploré en 2024 24 morts et de très nombreux blessés graves. Une conduite économe prolonge également la durée de vie des voitures, et réduit les dépenses d'entretien et donc aussi le coût de la mobilité. Enfin, elle est également moins polluante et moins bruyante.

Suggestion 4 : créer un “choc de mobilité douce” en créant un vaste plan de création de pistes cyclables sécurisées à l'échelle du territoire

Aujourd'hui des pistes cyclables sont créées en Martinique de manière parcellaire et locale, au gré entre autres des conditions de l'AFD pour octroyer ses prêts, d'initiatives de certaines mairies, ou de création de voies touristiques comme entre Sainte-Luce et Fort de France, mais il n'y a pas de plan d'ensemble volontariste et massif à l'échelle du territoire.

⁽¹²⁾<https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/mieux-conduire-en-voiture/eco>

Or, on le sait tous, aujourd'hui circuler à vélo en Martinique est extrêmement dangereux. Rien n'est prévu pour cela, et on revient à l'idée que sans voiture il est quasiment impossible de se déplacer. Une association de bénévoles courageux (Matinik vélo)⁽¹³⁾ promeut le vélo à assistance électrique avec un système de prêt. Ils constatent l'engouement face à cet outil moderne de mobilité, mais avec une portée très limitée faute d'infrastructures adaptées.



Il faut une initiative forte et ambitieuse pour faciliter la mobilité douce

L'ampleur de ce plan stratégique, pour changer la donne, doit être à la hauteur des besoins du réseau. Une première étape de 200 km (la longueur cumulée des routes nationales en Martinique) est un préalable comme colonne vertébrale d'un nouveau système de déplacement bas-coût et bas-carbone. Cet effort serait associé à celui des entreprises qui pourraient créer un espace douche dans leurs locaux à disposition des usagers du vélo, et des collectivités pour créer des lieux de stationnement de vélo.

Rappelons qu'il s'agirait de favoriser, en plus des vélos traditionnels, les vélos à assistance électrique ou engins équivalents (trottinettes électriques, etc.). Sans oublier les vélos cargo électriques qui se développent beaucoup dans les pays nordiques en Europe et peuvent rendre de grands services (conduite des enfants à l'école, courses, etc.)

Les arguments sont multiples :

- **Tous les territoires avancés dans leur réflexion bas-carbone ont un plan vélo massif**, quel que soit la déclivité de leur sol, et quelque soit leur météo habituelle : on pense aux territoires du Nord (et à l'étranger à Amsterdam ou au Danemark) où il pleut souvent, à la ville de Lausanne où les pentes sont respectables, ou au département du Doubs, la "petite sibérie française" qui brave son climat et ses pentes pour faire passer de 0,3% à 9% sur la période 2020-2026 l'usage de la mobilité la douce pour les trajets quotidiens.
- **La mobilité douce est une liberté** donnée à chacun pour se déplacer à faible coût. Aujourd'hui cette liberté n'est pas donnée aux Martiniquais.
- **Les bienfaits du vélo sur la santé physique et mentale** sont démontrés et innombrables.
- **Des emplois locaux non délocalisables pourraient être créés** (entretien et réparation de vélo, location, prêt, création de bornes de recharge) car il s'agit bien d'un "système vélo" à mettre en place.
- **Les économies de carburant** prévues par l'usage des mobilités douces sont un levier pour améliorer la balance commerciale de la Martinique, et pour augmenter le pouvoir d'achat des Martiniquais.

- **Le vélo est un levier de développement économique pour la Martinique.** En métropole, les itinéraires cyclables tels que la **Loire à Vélo**, la **Vélodyssée** ou la **ViaRhôna** ont démontré leur capacité à structurer des territoires autour d'une offre touristique durable et attractive. À titre d'exemple, entre 2010 et 2015, la Loire à Vélo a vu les kilomètres parcourus par les touristes augmenter de **63 %**, entraînant un **doublement de l'impact économique**, passé de **13,8 à 27,8 millions d'euros**, principalement grâce à la montée en puissance du tourisme itinérant (+180 %)⁽¹⁴⁾.

Par ailleurs:

- Les services de météo de suivi précis des pluies pourront minorer leur impact sur ce mode de déplacement.
- Une adaptation des infrastructures (douches dans les locaux des entreprises), des habitudes (disposer une tenue de rechange) et des possibilités de réparation (avec de nouveaux emplois à la clé) participeront au développement de la mobilité douce.

Ces retombées illustrent le potentiel que représenterait un aménagement similaire en Martinique. Car si les paysages fluviaux séduisent déjà en métropole, **la richesse naturelle et culturelle de la Martinique offre un cadre unique pour imaginer une véloroute insulaire**. On pourrait ainsi concevoir un itinéraire **"Caraïbike"** (reliant le Diamant au Prêcheur) ou **"Madavélo"**, alliant mobilité douce, découverte du patrimoine et dynamisation de l'économie locale.

⁽¹⁴⁾<chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.entreprises.gouv.fr/files/files/Publications/2020/Dossiers-dge/impact-economique-et-potentiel-developpement-velo-en-france.pdf>

Suggestion 5 : décider un moratoire sur le projet d'extension du TCSP, avec bilan et étude d'impact

L'extension du TCSP est évaluée à 500 millions d'euros, c'est une somme considérable qui doit interroger chacun. Le TCSP est un bel outil, une vitrine de modernité pour le territoire. Pour autant, est-ce un projet à la hauteur des enjeux ?

Pour le savoir, il est suggéré un moratoire sur ce projet, avec deux questions clés à traiter avant toute reprise, sur la base de conclusions objectives :

- **Une évaluation transparente de la première tranche en service depuis le lancement** : un bilan sur le modèle économique (coûts d'exploitation, de maintenance, et d'amortissements des investissements), le service aux usagers articulé avec les autres moyens de transport, et les statistiques réelles des usagers (coût par usager par exemple).
- **Une étude d'impact de l'extension** : une étude prospective sur le modèle économique, et l'apport de réponses adaptées aux besoins du territoire.

En regard des immenses chantiers du territoire pour transformer la mobilité, le TCSP est-il pertinent ? Aucune étude n'a été mise à disposition du public, et devant l'immense somme mobilisée, on est obligé de se demander s'il n'y a pas mieux à faire pour les Martiniquais. Exprimé plus positivement, dans l'hypothèse où il faudrait renoncer au moins partiellement à cette extension du TCSP, il y a là un gisement très important de financement pour des projets utiles à tous les Martiniquais.

Suggestion 6 : dans la continuité du travail de la COP Martinique, tracer le chemin martiniquais de la mobilité bas-carbone : demander un moratoire sur les exigences “Fit for 55” de Bruxelles profondément inadaptées aux enjeux insulaires.

Il est très vraisemblable que si la Martinique se contente d'appliquer les recettes de Bruxelles pour développer sa mobilité durable, elle condamne la population à une mobilité inadaptée et dégradée.

Le CERCLE ne prétend pas avoir la solution, mais une réflexion majeure est à lancer pour trouver des alternatives adaptées au territoire.

Des véhicules électriques très coûteux qui ne peuvent pas être la solution unique

Il n'est ni désirable ni raisonnable de tout miser sur des véhicules électriques qui valent 40% à 60% plus cher que les voitures thermiques, hors prime de l'Etat. Même si évidemment certains véhicules électriques trouveront leur place, en fonction des usages.

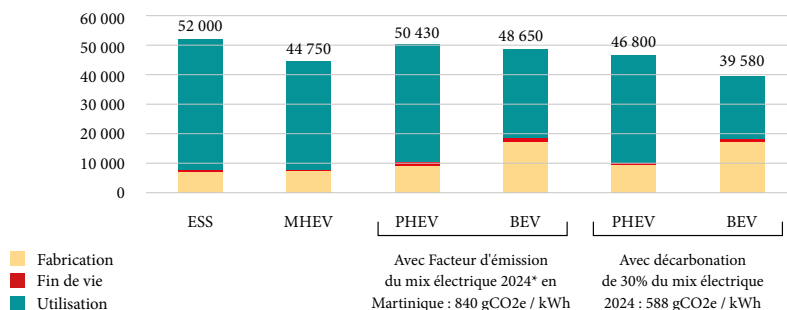
Il ne faut pas non plus sous-estimer la bombe à retardement de l'immense problème de recyclage de batteries au lithium, ni traitables localement à coût acceptable, ni transportables facilement car inflammables et donc dangereuses.



Les batteries au lithium usagées représentent à ce jour un risque majeur d'incendie

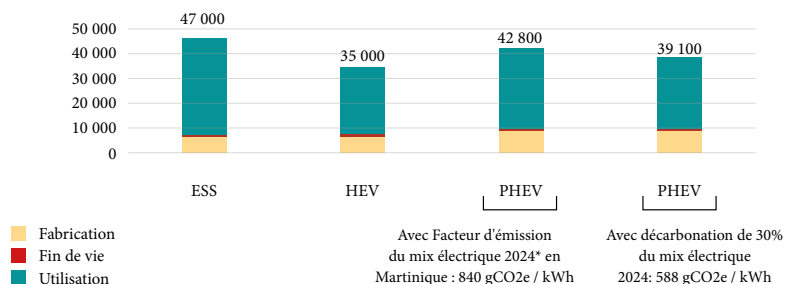
Des véhicules hybrides localement plus performants ou comparables aux véhicules électriques

Or, par exemple, les calculs auditable fondés sur un bilan carbone certifié d'un grand distributeur automobile montrent que les voitures hybrides non rechargeables⁽¹⁵⁾ sont comparables, voire plus performantes en termes d'émissions de CO₂, que les véhicules électriques alimentés par de l'électricité produite à base de fuel. Cette affirmation est néanmoins à nuancer car elle se fonde sur le facteur d'émission de l'électricité en Martinique de référence fournie par l'ADEME (840 g/kWh) . Ce chiffre va être revu sans doute à la baisse, mais l'ADEME indique que la révision ne sera pas faite avant 2026. Pour autant, même en prenant un chiffre 30% plus bas, l'avantage de la propulsion électrique n'est pas évident. Les directives de Bruxelles sur la voiture électrique avec notamment la date butoir de 2035 ne sont tout simplement pas adaptées à cette réalité insulaire, tant que la production d'énergie n'est pas décarbonée de façon significative.



Empreinte carbone Totale Cycle de Vie (kg CO₂e) CITROEN C5 AIRCROSS - 200 000 km

⁽¹⁵⁾ Les véhicules électriques rechargeables (PHEV) sont maintenant bien identifiés comme non vertueux sur le plan des émissions de CO₂ : batteries lourdes + moteur thermique, usage électrique limité dans les faits, ce véhicule ne remplit pas les objectifs attendus pour le climat.



Empreinte carbone Totale Cycle de Vie (kg CO₂e) TOYOTA C-HR - 200 000 km

L'avantage environnemental CO₂ des véhicules électriques dans un contexte insulaire est significativement réduit, même en prenant en compte un facteur d'émission réduit du mix électrique. ESS = essence, MHEV = micro-hybride, HEV = full hybride, PHEV = hybride rechargeable, BEV = électrique (source : analyse sur la base des données empreinte ADEME et données réelles de consommation).

Des gisements d'énergie à développer pour l'autonomie énergétique

Le biogaz, gisement aujourd'hui inexploité en Martinique (issu de décharges, boues d'épuration, déchets verts) peut fournir une part de la solution. On sait qu'il ne remplacera pas tout, mais il constitue un atout d'autonomie énergétique qu'il est imprudent, aujourd'hui, de négliger.

Par retrofit (conversion de moteurs thermiques) de camions ou de bus, on peut très bien les convertir au biogaz, pour continuer à bénéficier du parc existant. On peut également considérer également les motorisations thermiques à l'hydrogène produit localement, ou les véhicules électriques (alimentées par pile à combustible). Le retrofit est une option puissante pour éviter l'importation coûteuse de nouveaux véhicules, et limiter l'apparition de VHU (Véhicules Hors d'Usage) trop souvent abandonnés dans la nature ou au bord des routes.

La mobilité aérienne et maritime ne doivent pas être oubliées

Un exemple certes avec des atouts différents peut faire réfléchir : l'Islande (population de 350 000, comparable à celle de la Martinique) investit dans une usine de production de SAF (Sustainable Aviation Fuel) pour préparer

l'avenir. Certes, ils peuvent produire de l'hydrogène de manière très décarbonée grâce à leur électricité 100% verte, et ils importent du biochar pour produire le SAF. La Martinique est dans un autre contexte mais doit entrer dans cette réflexion car comme toute île elle a intensément besoin de liaisons aériennes et maritimes performantes. Les opérateurs de ces secteurs d'activités doivent prendre des engagements. Le tissu industriel local peut s'adapter.

La mobilité aérienne (principalement les vols transatlantiques et régionaux) et la mobilité maritime, avec très principalement le fret, sont largement sous la responsabilité des opérateurs tels que Air France, Air Caraïbe, CMA-CGM ou le Grand Port Maritime de Martinique. Ils doivent faire leur part, en s'inspirant des efforts menés par leurs homologues continentaux, mais doivent aussi proposer des solutions et s'engager dans une trajectoire de décarbonation, pour augmenter la continuité territoriale, la résilience énergétique du territoire, et bien sûr travailler à la mise en application des accords de Paris.

La mobilité maritime territoriale (liaison maritime Fort de France - Saint-Pierre par exemple) ou régionale peuvent aussi être développées en substitution aux mobilités aériennes et terrestres plus consommatrices d'énergies fossiles, en s'appuyant sur des motorisations marines de dernières technologies et moins émettrices et moins polluantes

En somme, inventer la mobilité de demain, avec chaque Martiniquais acteur du changement est incontournable, car personne ne réfléchira à la mobilité durable en Martinique mieux que les Martiniquais, qui sauront s'entourer des meilleurs experts. Ne pas le faire, c'est de manière assurée plonger les Martiniquais dans un monde de mobilité structurellement inadaptée et chère. Cela passe par des choix courageux, sans attendre.

⁽¹⁶⁾Le Grand Port Maritime de Martinique ne fait pas l'objet d'une régulation, au contraire de ses homologues de l'hexagone. Une partie de cette régulation concerne le Développement durable. Elle pourrait inspirer des améliorations, même si le GPM-M a réalisé, ces dernières années, des investissements considérables dans ce domaine.

D. Développer les Énergies décarbonées pour la mobilité

La réflexion sur la mobilité durable est indissociable de celles sur les énergies bas-carbone. Tout comme dans la section précédente, le CERCLE émet des suggestions, non pas comme solutions toutes faites, mais comme invitation à mener des réflexions en profondeur.

Suggestion 7 : décider un moratoire sur la partie production d'électricité de la PPE, et en particulier sur le projet de biofuels à Bellefontaine, pour réallouer les investissements sur les énergies durables susceptibles d'abaisser le coût de la mobilité, et de favoriser l'autonomie énergétique

Il existe dans la PPE un grand projet de conversion de la centrale de Bellefontaine au biofuel. Ce projet figure dans le texte de la PPE en cours de validation. Il a été initié, et a fait l'objet de communications très larges, notamment à La Réunion qui a commencé ce changement, mais ne figure pas dans la stratégie d'EDF SEI énoncée récemment dans la presse⁽¹⁷⁾. Faut-il y voir déjà une inflexion, une réflexion de pur bon sens ? Certes, c'est un beau projet d'adaptation technologique car cette conversion est loin d'être simple. Et tant que la question du stockage des énergies intermittentes n'est pas réglée durablement et à la bonne échelle, une production pilotable d'électricité est nécessaire. Pour autant:

- **C'est une solution très coûteuse.** Les éléments disponibles semblent indiquer que cette transformation induit un coût disproportionné au kWh (on parle d'un coût du kWh multiplié par 3 voire 6).
- **Ce surcoût indolore en apparence pour les Martiniquais grâce à la péréquation tarifaire** sera tôt ou tard vu comme inacceptable par la Cour des Comptes (c'est déjà le cas au prix actuel) et sera ré-imputé aux Martiniquais d'une manière ou d'une autre.

⁽¹⁷⁾<https://rci.fm/martinique/infos/Economie/En-2024-EDF-investi-pres-de-58-millions-deuros-en-Martinique>

- **Cet usage du biofuel à base de Colza ne respecte pas la hiérarchie des usages⁽¹⁸⁾** des biocarburants, largement reconnue, et qui ne place pas la production d'électricité comme l'usage prioritaire. Il vient loin derrière la mobilité aérienne, maritime ou lourde, par exemple, si bien qu'il est à prévoir une tension supplémentaire à venir sur les coûts
- **La production de biofuel à base d'huile alimentaire de colza** ne respecte pas les critères de durabilité de la Red III⁽¹⁹⁾.
- **C'est un investissement massif et coûteux, pour une solution sans avenir, qui prive les investissements utiles et pérennes de ces mêmes sommes.** Faut-il attendre la prochaine PPE ou la suivante, et donc perdre 10 ans dans les développements énergétiques martiniquais, y compris la refonte du réseau électrique dont on sait qu'il est saturé et peut très difficilement intégrer de nouvelles productions d'ENR?
- **C'est une stratégie bloquante pour les ENR :** les besoins énormes de puissance continue d'une centrale au biofuel saturent les capacités du réseau, limitant drastiquement la place disponible pour les projets photovoltaïques ou éoliens.
- **Pire, cela induira une déstructuration à court terme de la filière ENR locale :** sans visibilité et sans volume de projets nouveaux, la filière solaire locale est déjà menacée de perte d'emplois, de fuites de compétences et d'effondrement des investissements. C'est une urgence économique autant qu'un enjeu énergétique.

⁽¹⁸⁾<https://www.ifpenouvelles.fr/article/tableau-bord-biocarburants-2023> - la production d'énergie vient en 5^e position après (1) le transport aérien, (2) le transport maritime, (3) la mobilité lourde, machines agricoles et BTP, (4) le transport routier léger

⁽¹⁹⁾<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques-publiques/durabilite-bioenergies>

Suggestion 8 : renforcer massivement le recours aux ENR qui favorisent la mobilité et l'autonomie énergétique de la Martinique, et améliorent sa balance commerciale

Il s'agit d'investir sur le territoire et y créer des emplois, plutôt que de consommer des énergies extérieures. Comme vu plus haut, un projet comme la conversion de la centrale de Bellefontaine aux biofuels ralentit fortement l'engagement ENR du territoire. A l'inverse, les recharges solaires des véhicules en journée, même si elles sont limitées en quantité, sont des solutions pertinentes. D'une part, l'électricité produite est moins carbonée, et d'autre part, ce type de recharge est suffisant car une partie des véhicules ne roule que peu de km chaque jour (voir D5).



Le développement des ENR, gage d'autonomie énergétique, doit être relancé

Plus largement, il s'agit de décarboner l'électricité de manière pérenne (énergie géothermique, photovoltaïque, houlomotrice, éolienne, STEPS, stockage, etc.). La PPE ne dit certes pas autre chose, mais du fait de ce projet de biofuel très coûteux, il y manque le réalisme et surtout cette disposition empêche un engagement massif sur les ENR. Il est proposé d'insuffler une vision stratégique territoriale qui associerait les entreprises à la réflexion, en plus des acteurs de l'énergie, EDF en tête.

En clair, persister dans la PPE avec son projet de biofuels à Bellefontaine revient à pénaliser de manière certaine la dynamique solaire en Martinique. Pourtant, la filière solaire martiniquaise, réponse écologique et économique au défi de la décarbonation, est aussi un poumon de résilience économique pour la Martinique.

Nous recommandons donc :

- un moratoire immédiat sur ce projet de conversion thermique au biofuel;
- une révision de la PPE en faveur d'un plan réaliste, piloté et priorisant les ENR compétitives et locales;
- un engagement ferme de l'État et des institutions à soutenir les projets solaires ou plus largement ENR raccordables, qu'ils soient en auto-consommation ou en injection sur le réseau, hybrides et/ou avec stockage

La filière est de fait à la croisée des chemins.

- Soit les politiques publiques renforcent une trajectoire ambitieuse et réaliste de développement des ENR locales, et la Martinique renforce son autonomie énergétique tout en créant de l'emploi non délocalisable.

- Soit les projets comme la conversion de Bellefontaine mobilisent les capacités du réseau, les financements, et la visibilité politique, et la filière s'effondrera très probablement dans les 3 à 5 prochaines années
- Pour beaucoup d'acteurs du secteur, cette dernière hypothèse est une réalité déjà perceptible aujourd'hui.

Suggestion 9 : regarder en face le problème du recyclage des batteries.

Face à la question des batteries au lithium type LiFePO_4 par exemple, il faut investir fortement dans l'économie circulaire de la mobilité, en particulier des batteries hors d'usage qui restent aujourd'hui un déchet intransportable à coût acceptable, avec les technologies connues. Certes la technologie pourra s'améliorer - et il faut les rechercher vigoureusement et favoriser leur usage - mais aujourd'hui le risque est que le problème des VHU ne se transforme en problème des BHU (Batteries Hors d'Usage) abandonnées dans la nature. Intégrer ce coût de recyclage dans la réflexion globale - par - est une manière de regarder en face la réalité et donc de construire une solution plus pertinente. L'exemple souvent cité est la réutilisation des batteries Li-ion, usagées, mais encore fonctionnelles pour le stockage de l'électricité solaire domestique.



Une veille technologique doit être menée pour des batteries adaptées au monde insulaire

Suggestion 10 : lancer un plan sérieux à base de décharges ou de ressources énergétiques locales (boues d'épuration, déchets plastiques, déchets organiques, bois usagés, sargasses...), pour la production de biogaz et/ou d'hydrogène

Avec le biogaz et/ou l'hydrogène, lancer une expérimentation grandeur nature pour des véhicules utilitaires avec des rétrofits (voir section précédente), et plus largement travailler davantage à une filière pour l'énergie décarbonée (biogaz, bioéthanol, hydrogène) en ayant toujours en tête la recherche de l'autonomie énergétique.



Des solutions de mobilité alternatives sont matures et devraient être développées

Une démarche parallèle consisterait à faire un recensement le plus exhaustif à date des ressources, et une évaluation des flux entrants et sortants, avec des notions de défis et de coûts (matières, matériaux, flux, vecteurs énergétiques) propres au territoire Martinique (caractérisation qualitative, évaluation quantitative, cartographie régionale, disponibilité saisonnière, pouvoir calorifique ou énergétique, capacité de conversion ou recyclage, fléchage au "merit order" suivant les axes prioritaires de développement ou de croissance).

Suggestion 11 : activer tous les autres leviers énergétiques de la décarbonation de la mobilité

Les leviers de la sobriété et de l'efficacité doivent être activés.

Changer la perception du coût réel de l'énergie pour permettre la mise en oeuvre de la sobriété énergétique

Cela commence par la perception par chacun du coût de son énergie. On sait par exemple que le kWh est vendu en Martinique bien en dessous de son coût réel⁽²⁰⁾. Les subventions sur l'électricité ne donnent pas aux utilisateurs le sentiment de la rareté de l'énergie, et de son coût. Il faut trouver des mécanismes pour que chaque Martiniquais participe à l'effort de sobriété nécessaire dans toute démarche bas-carbone, et on ferait le contraire en passant les centrales thermiques au biofuel.

Trouver de nouvelles marges de manœuvre budgétaire en diminuant la consommation d'énergie électrique

La Martinique vit ce paradoxe que moins EDF SEI vend d'électricité, plus l'État fait des économies en raison de la péréquation tarifaire. Fixer des objectifs ambitieux de sobriété énergétique électrique apporterait des marges de manœuvre budgétaires substantielles à l'Etat, qui pourraient être fléchées sur des investissements utiles pour la Martinique.

Utiliser les ressources photovoltaïques pour la mobilité

Il existe déjà des solutions déployables à grande échelle pour décarboner notamment la mobilité professionnelle :

- Les stations de recharge solaire avec stockage (ombrières, rooftops ou solaires au sol) sont immédiatement opérationnelles et peu coûteuses à l'échelle d'une flotte.

⁽¹⁷⁾Rapport CRE du 15 janvier 2025

https://www.cre.fr/fileadmin/Documents/Deliberations/2025/250115_2025-10_TRVE_inf_36.pdf

- Elles permettent la recharge de jour à partir d'une électricité décarbonée, en évitant les pics carbonés du soir/nuit.
- Des solutions clé en main existent, avec stockage intégré pour les véhicules électriques légers, les taxicos, ou les flottes captives (collectivités, entreprises).

Cette stratégie rend la mobilité électrique vraiment durable en ZNI, en contournant la forte intensité carbone du réseau EDF SEI (840 gCO₂/kWh) et, rappelons-le, en améliorant la balance commerciale de la Martinique.

Suggestion 12: rechercher activement des solutions de stockage pérennes et respectueuses de l'environnement

De nombreuses technologies émergent pour prendre la suite des batteries qui assurent aujourd'hui le couplage photovoltaïque + stockage. On l'a vu Batteries LiFePO₄ ne peuvent être une solution durable mais sont techniquement éprouvées. Elles peuvent servir à initier un nouveau paradigme de consommation de l'électricité avec photovoltaïque et stockage, en attendant de les remplacer par batteries aussi performantes mais durables. Par ailleurs, il est possible de donner une deuxième vie aux batteries de voitures, aux performances insuffisantes pour la mobilité, en les utilisant pour du stockage résidentiel. Cette option rejoint la tendance actuelle à acheter des téléphones de seconde main, et participe à l'économie circulaire favorable à la durabilité. Les batteries attendues pour le futur incluront:

- Modularité des installations, possibilité d'adaptation aux besoins exacts du site.
- Compatibilité parfaite avec les contraintes d'insularité : autonomie énergétique, indépendance des réseaux, continuité de service.

- Recyclabilité, innocuité pour l'environnement et sécurité face au risque d'incendie

Citons par ailleurs le système “vehicule to grid” qui permet (sous réserve que le véhicule soit prévu pour cela, cela concerne aujourd’hui une minorité de modèles) d'utiliser une partie de la réserve de stockage d'énergie des batteries du véhicule, pour alimenter par exemple une installation domestique.



L'hydrogène pourrait être une solution à explorer, comme vecteur avec stockage d'énergie par exemple

Suggestion 13 : prendre la question de l'autonomie énergétique comme un véritable levier de développement

A l'instar de l'autonomie alimentaire, l'autonomie énergétique est une manière de réfléchir autrement que par le seul signal prix. Une énergie locale un peu plus chère est plus vertueuse pour le territoire qu'une énergie importée moins chère, surtout si en plus elle contribue à limiter la problématique déchet de plus en plus critique en Martinique. Il y a certes une question de mesure et de proportion, mais c'est d'abord une compréhension de l'importance de l'économie circulaire et locale. Il s'agit ainsi de créer des emplois locaux pérennes et non délocalisables, améliorer la balance commerciale de la Martinique, progresser dans la décarbonation et augmenter la résilience.

Suggestion 14 : créer une cellule active de veille technologique et de bonnes pratiques sur les questions d'énergie et de mobilité insulaire

La Martinique est une île, mais ce n'est pas la seule au monde. Chaque île est confrontée à des problématiques semblables. Des technologies émergent, avec des maturités variables mais à surveiller, dans la production d'énergie (exemples: les éoliennes de toiture, la géothermie profonde), dans le stockage (exemples : stockage gravitaire, le stockage inertiel, les batteries zinc-air), et de bonnes pratiques sont mises en œuvre, dont la Martinique pourrait s'inspirer fortement et rapidement. La cellule de veille pourrait être co-pilotée en réel partenariat public-privé, dans l'intérêt du développement économique collaboratif du territoire, en se distinguant de programmes déjà existants (PTME, SRB, PTMD) et laissant la place à des acteurs économiques indépendants et force de proposition.



crédit photo : iStock

L'intelligence collective est à portée de main et doit être mise en œuvre pour trouver des solutions adaptées au contexte insulaire

Suggestion 15 : réfléchir à la fiscalité des énergies, pour accompagner les développements tout en construisant un nouveau modèle économique territorial

Cette question est centrale quand on connaît le poids des énergies fossiles dans le financement des collectivités en Martinique. Là aussi, il faut regarder cette question en face, avec une fiscalité qui puisse évoluer et qui responsabilise les décideurs, les producteurs et les usagers. Les réflexions sur l'octroi de mer ne sont pas étrangères à cette question.

E. Développer
une stratégie globale,
territoriale et systémique

La solution n'est pas une collection de mesures à prendre, mais bien la construction d'une vision stratégique qui supporte un plan d'actions ambitieux

La démarche inclurait:

- fixer des objectifs ambitieux et réalistes, à 2030 et 2050 pour une mobilité décarbonée, efficace et abordable pour les Martiniquais;
- définir une trajectoire avec des actions ambitieuses et visionnaires, et des jalons clairs. Ne pas imposer les solutions, mais fixer les objectifs de résultats concrets en matière de décarbonation. Personne n'a de boule de cristal, il s'agirait de revoir et d'ajuster chaque année cette trajectoire tout en conservant la vision de fond;
- accompagner cette trajectoire au plus près dans la durée, avec un engagement visible et la flexibilité budgétaire nécessaire pour investir au mieux et au bon moment. Il s'agira de faire preuve à la fois de constance sur les principes et d'adaptation face à la réalité;
- associer avec conviction et forte volonté, les entreprises avec leurs expertises respectives, au pilotage de la trajectoire, pour aligner au mieux l'économie et l'écologie, et garantir ainsi la durabilité de la stratégie;
- accompagner le changement : agir puis communiquer et travailler à faire adhérer les Martiniquais aux solutions de leur mobilité de demain;
- adapter la fiscalité pour qu'elle encourage les transformations nécessaires, et adapter les structures qui dépendent de cette fiscalité pour qu'elles puissent anticiper les changements à venir.

Recommandations Structurantes pour les Décideurs Institutionnels

L'énumération de suggestions ne font pas une stratégie. Si une seule recommandation devait émerger de ce Livre Blanc sur la mobilité durable en Martinique, ce serait l'impérieuse nécessité de construire une vision, une stratégie et un plan d'actions avec les entreprises.

Le sujet est trop grave pour l'abandonner à la non-réalisation programmée de la prochaine PPE, au délitement des mesures de Bruxelles ou à l'inertie face aux projets pharaoniques et insensés.

Au fond trois priorités majeures devraient guider la vision et la stratégie à construire.

- **Garantir la mobilité de tous les Martiniquais**, bas-carbone, efficace et abordable. Il faut pour cela trouver des réponses locales, adaptées et cohérentes.
- **Augmenter l'autonomie énergétique du territoire**, et ainsi les investissements et les emplois locaux. Pour cela il faut privilégier des solutions qui peuvent paraître plus coûteuses financièrement, mais qui en réalité viennent nourrir l'économie du territoire, tout en limitant l'impact sur l'environnement.
- **Viser la neutralité carbone en Martinique** d'ici 2050 (Accords de Paris) peut-être en excluant au moins en partie l'impact des transports aériens ou maritimes. Il ne faut pas renoncer à cet objectif, non pas qu'il change à lui seul le climat mondial. La France représente à peu près 1% des émissions mondiales, et la Martinique environ 1% des émissions de la France : autant dire qu'avec 0,01% des émissions mondiales il faut en situer l'impact avec réalisme. Mais il faut garder cet objectif d'une part parce que la Martinique doit pouvoir se situer dans le concert des efforts menés dans le monde sur cette question très importante du Climat, d'autre part cette neutralité carbone est un objectif stratégique

qui nécessairement va aider la Martinique à s'affranchir des énergies fossiles. Cela va donc renforcer à la fois son autonomie énergétique et sa résilience face aux mouvements géopolitiques qui affecteront sans nul doute les approvisionnements en matières premières importées.

Enfin trois recommandations traversent tous ces sujets :

- **L'argent public se fait nécessairement rare** et même si le recours aux Partenariats Public-Privé (PPP) peut être un recours pour certains investissements, il est très important de bien hiérarchiser les priorités, de modéliser les impacts et faire des choix réellement pour les Martiniquais. C'est à ce prix qu'ils pourront avoir accès, dans les décennies à venir, à une mobilité adaptée, durable et abordable.
- **Impliquer les populations, les élus et décideurs du monde institutionnel, des collectivités, et surtout du monde entrepreneurial dans la maturation des choix est fondamental** pour accélérer leur adoption, au travers de colloques, formations, benchmarks ou voyages apprenants afin d'identifier plus rapidement les solutions possibles pour atteindre la cible.
- **Il ne faut pas attendre d'avoir la vision complète** et encore moins sur un modèle hexagonal - qui de toutes manières va s'ajuster au fil des ans - pour lancer des actions de bon sens structurantes. Suspender un projet dispendieux à impact trop faible, étudier un plan massif de mobilité douce, ou étudier un déploiement à grande échelle du covoiturage sont par exemple des mesures immédiates qui ne demandent pas des années d'hésitation.

Pour tout cela, une méthode est proposée par le CERCLE : Travailler ensemble, Institutionnels et entreprises, pour construire et développer la vision et la trajectoire. Décloisonner les réflexions, impliquer à la fois ceux qui sont chargés de la trajectoire institutionnelle, et ceux qui, par nature, réalisent, produisent, distribuent, entretiennent, s'adaptent, portent des visions et une capacité entrepreneuriale.

Conclusion - Le CERCLE peut être force de propositions pour ce sujet majeur de la Martinique

Quand on creuse la question vitale de la mobilité durable en Martinique, on trouve pêle-mêle l'inadéquation à la réalité insulaire des directives de Bruxelles, les difficultés à comprendre le bien-fondé de certaines mesures de la PPE envisagée, la difficulté à disposer d'un schéma de transports qui réponde aux besoins des Martiniquais, la recherche très difficile de neutralité carbone de la mobilité, la congestion récurrente du trafic routier, le coût par passager au km du système de transports en commun actuel ou prévu qui interroge: les contraintes sont multiples et tout indique qu'il faut poser une vision stratégique. Les entreprises veulent et doivent y être associées, afin, aux côtés des autorités en charge de la mobilité, d'insuffler ce qu'elles peuvent apporter : un certain pragmatisme et un esprit entrepreneurial pour adresser les questions d'adaptation, d'atténuation et de durabilité. Et surtout créer pour l'économie martiniquaise les conditions d'une revitalisation durable et écologique.

Il faut réunir, à un niveau décisionnel de la Martinique et au plus vite, un comité stratégique qui allie des représentants de la Collectivité, de l'Etat et des Entreprises, pour réfléchir, prévoir et arbitrer les fondements de la question vitale de la mobilité, et qui suive cette question dans le temps. L'initiative de la COP Martinique pourrait constituer ce cadre favorable, à condition de réunir les parties prenantes citées plus haut, et notamment les Entreprises.



La participation des entreprises à la réflexion est une condition de succès de la stratégie mobilité et énergie insulaire

Si on ne fait rien, si on laisse se prolonger la situation actuelle sans réagir maintenant, alors on pourra dire dans quelques années que les Martiniquais ont organisé leur mobilité structurelle chère. Le Martiniquais aura du mal à se déplacer à un coût abordable. Les conséquences sur la vie économique et sociale seront progressivement dévastatrices, sans doute à petit feu. Refusons cette prévision funeste! Et construisons l'avenir, ensemble et maintenant.



crédit photo : iStock

Liberté, fluidité, autonomie, équipe, mais aussi beauté, légèreté, vitesse, dans les eaux turquoise de nos territoires. En un deux mots : mobilité durable

Les 15 suggestions du Livre Blanc

Inventer la Mobilité de demain, avec chaque Martiniquais acteur du changement

1. Inciter fortement au covoiturage.
2. Mettre en place un réseau complet de Taxicos Nouvelle Génération avec réservation par plateforme intelligente.
3. Organiser une large sensibilisation à l'éco-conduite.
4. Créer un "choc de mobilité douce" avec un vaste plan d'implantation de pistes cyclables sécurisées à l'échelle du territoire.
5. Décider un moratoire sur le projet d'extension du TCSP, avec bilan et étude d'impact.
6. Dans la continuité du travail de la COP Martinique, tracer son propre chemin de la mobilité bas-carbone : demander un moratoire sur les exigences "Fit for 55" de Bruxelles profondément inadéquates aux enjeux insulaires.

Développer les Énergies décarbonées pour la mobilité

7. Décider un moratoire sur la partie production d'électricité de la PPE, et en particulier sur le projet de biofuels à Bellefontaine, pour réallouer les investissements sur les énergies durables susceptibles d'abaisser le coût de la mobilité, et de favoriser l'autonomie énergétique.
8. Renforcer massivement le recours aux ENR qui favorisent la mobilité et l'autonomie énergétique de la Martinique, et améliorent sa balance commerciale.
9. Regarder en face le problème du recyclage des batteries
10. Lancer un plan sérieux à base de décharges ou de ressources énergétiques locales (boues d'épuration, déchets plastiques, déchets organiques, bois usagés,...).
11. Activer tous les autres leviers énergétiques de la décarbonation de la mobilité.
12. Prendre la question de l'autonomie énergétique comme un véritable levier de développement.
13. Rechercher activement des solutions de stockage de l'énergie pérennes et respectueuses de l'environnement
14. Créer une cellule active de veille technologique et de bonnes pratiques sur les questions d'énergie et de mobilité insulaire.
15. Réfléchir à la fiscalité des énergies, pour accompagner les développements tout en construisant un nouveau modèle économique territorial.

Ce livre donne l'occasion de saluer l'engagement de l'ensemble de ses contributeurs, et tout particulièrement celui des membres du CERCLE, qui ont donné de leur temps de façon régulière et volontaire pendant près de deux ans. Chacun s'est engagé avec une ambition simple et exigeante à la fois : faire sa part dans la dynamique de transition qui s'impose aujourd'hui.

Nous formons le vœu que ces travaux puissent nourrir la réflexion d'autres acteurs et leur offrir des arguments, voire des leviers, pour engager des actions concrètes.

Des remerciements particuliers sont adressés au Groupe Citadelle, représenté par Emeline Reynal de Saint-Michel, directrice de la Performance opérationnelle, et Julie Pizzolato, chef de projet Décarbonation, qui ont initié et porté cette démarche du CERCLE, tout en accompagnant étroitement l'ensemble des travaux et la dynamique collective qui les a rendus possibles.

Achevé de rédiger
- le 15 novembre 2025 -

Ce Livre Blanc est la synthèse des réflexions convergentes de représentants - principalement issus de directions RSE ou de Directions Générales - d'entreprises martiniquaises regroupées au sein du CERCLE (Collège d'Entreprises Résilience Climat et Énergie). Le CERCLE se fait ainsi l'écho d'entreprises membres de Contact Entreprises, du Réseau Entreprendre, de l'AMPI (Association Martiniquaise pour la Promotion de l'Industrie), d'Entreprises et Environnement, ou du MEDEF, sur le développement d'une mobilité durable pour le territoire. Il se veut une contribution constructive du monde entrepreneurial sur la question vitale de la Mobilité, avec pour but de « Revitaliser l'économie martiniquaise » en favorisant une économie plus durable et résiliente. Le Livre Blanc pose le constat que la mobilité est un sujet central et majeur pour la vie insulaire, et que la simple déclinaison des solutions venues de la France hexagonale mène à une impasse coûteuse et inadaptée aux enjeux. Il propose la création d'une instance tripartite (État, Entreprises, Élus) au plus haut niveau pour concevoir une vision stratégique et un plan d'actions spécifiques à la Martinique, afin de garantir une mobilité abordable, efficace et durable. Le Livre Blanc formule également 15 suggestions pour un débat constructif.