



N° 378

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 novembre 2012.

PROPOSITION DE LOI

*visant à assurer le principe de **continuité territoriale**
entre la France métropolitaine et les **régions d'outre-mer**
ainsi que la collectivité départementale de **Mayotte**,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par

M. Jean-Christophe LAGARDE,
député.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

A l'instar de ce que le Parlement a voté pour la collectivité territoriale de Corse avec la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002, il semble juste que si l'on applique le même principe à la Corse et aux territoires d'outre-mer, à savoir la nécessité de la continuité territoriale, la République doit également offrir des moyens identiques aux collectivités d'outre-mer.

C'est pourquoi, la présente proposition de loi propose de reprendre le dispositif de l'article 14 de la loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse, qui donne la possibilité aux collectivités locales de Corse d'imposer des missions de service public aux transporteurs, ce qui assure des tarifs raisonnables et une présence minimum.

En effet, pourquoi ne pas traiter de façon égale les régions d'outre-mer qui n'ont qu'un rôle consultatif dans ce domaine ?

Il convient de faire confiance aux collectivités locales d'outre-mer en leur offrant la faculté de négocier avec les transporteurs des conventions tenant compte des spécificités de chaque DOM, comme les collectivités locales de Corse en ont les moyens.

Refuser une telle possibilité aux collectivités d'outre-mer reviendrait à pérenniser une inégalité importante entre deux territoires de la République qui ont pourtant des contraintes géographiques similaires ou comparables.

La continuité territoriale doit s'appliquer à tous et pas uniquement aux résidents des DOM, COM et POM.

En effet, tous ceux qui sont originaires de l'outre-mer et qui ne sont pas membres de la fonction publique, pour quelle raison n'auraient-ils pas le droit à la continuité territoriale ?

Ils sont des dizaines de milliers d'originaires de l'outre-mer qui ont fait le choix de vivre en métropole mais ils doivent avoir accès exactement aux mêmes droits que ceux qui vivent dans les territoires d'outre-mer et qui souhaitent venir en métropole.

L'État doit pouvoir favoriser leur retour dans les territoires notamment dans certaines situations dramatiques. L'État a d'ailleurs conscience de ce

devoir puisque pour les fonctionnaires issus de l'outre-mer, il existe des dispositifs d'aide.

Ainsi, il arrive fréquemment que lors d'un drame familial comme un décès, ou d'une heureuse nouvelle comme un mariage, des ressortissants de l'outre-mer ne puissent pas rentrer retrouver leur famille pour des raisons financières.

Un État moderne ne peut pas admettre cette injustice et la continuité territoriale resterait un concept vide de sens s'il ne s'appliquait pas à tous.

Telles sont les principales orientations de la présente proposition de loi qu'il vous est demandé, Mesdames, Messieurs, de bien vouloir adopter.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

- ① Le deuxième alinéa de l'article 60 de la loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer est remplacé par quatre alinéas ainsi rédigés :
- ② « Des obligations de service public sont imposées par les régions de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la collectivité départementale de Mayotte, la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie Française et Wallis-et-Futuna sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale. Ces obligations ont pour objet, dans le cadre adapté à chaque mode de transport, de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité et à l'enclavement et faciliter ainsi le développement économique des différents territoires, l'aménagement équilibré de leur espace et le développement des échanges économiques et humains entre les différents territoires de France.
- ③ « Lorsque les régions de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la collectivité départementale de Mayotte, la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie Française et Wallis-et-Futuna décident de soumettre des liaisons de desserte aérienne à des obligations de service public, elles peuvent, dans le respect des procédures de publicité applicables, désigner pour l'exploitation de ces liaisons des compagnies aériennes titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par un État membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen.
- ④ « Lorsque les régions de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la collectivité départementale de Mayotte, la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie Française et Wallis-et-Futuna décident de soumettre des liaisons de desserte maritime à des obligations de service public, elles peuvent, dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence applicables, désigner pour l'exploitation de ces liaisons des compagnies maritimes dont la flotte est immatriculée dans un État membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen et battant

pavillon de cet État membre ou partie, sous réserve que les navires de cette flotte remplissent toutes les conditions fixées par cet État membre ou partie pour être admis au cabotage.

- ⑤ « Pour les liaisons de dessertes aériennes ou maritimes, les régions de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, la collectivité départementale de Mayotte, la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie Française et Wallis-et-Futuna peuvent également établir un régime d'aides individuelles à caractère social pour certaines catégories de passagers. »

Article 2

- ① Les charges éventuelles qui résulteraient pour les collectivités locales de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par une augmentation de la dotation globale de fonctionnement et de la dotation générale de décentralisation.
- ② Les charges éventuelles qui résulteraient pour l'État de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux tarifs visés aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

