

N° 1454

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 25 février 2004.

## RAPPORT D'INFORMATION

DÉPOSÉ

*en application de l'article 145 du Règlement*

PAR LA COMMISSION DES AFFAIRES ÉCONOMIQUES, DE L'ENVIRONNEMENT ET DU TERRITOIRE

*sur la desserte aérienne de l'outre-mer,*

ET PRÉSENTÉ

PAR M. JOËL BEAUGENDRE,

Député.

---

## SOMMAIRE

	Pages
<b>INTRODUCTION</b> .....	5
<b>I.— LA DESSERTE AERIENNE DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER : UNE SITUATION INSATISFAISANTE POUR LES ULTRA-MARINS</b> .....	7
<b>A.— MALGRE LES AMENAGEMENTS DEJA APPORTES AU TRANSPORT AERIEN DE L'OUTRE-MER...</b> .....	7
1. Une libéralisation du transport aérien tempérée par les obligations de service public .....	7
<i>a) Jusqu'en 1986 : monopole et service public</i> .....	7
<i>b) Les années 1990 : libéralisation et obligations de service public</i> .....	8
2. Les aides au développement du secteur aérien de l'outre-mer .....	9
<i>a) Le régime de défiscalisation en outre-mer</i> .....	10
<i>b) Les subventions du FIATA en matière d'aménagement du territoire</i> .....	10
3. Les aides à caractère social .....	11
<i>a) Le régime des congés bonifiés</i> .....	11
<i>b) Le passeport mobilité</i> .....	12
<i>c) La dotation de continuité territoriale</i> .....	12
<b>B.— ... LES COUTS DE TRANSPORT RESTENT TROP LOURDS A SUPPORTER ET LA QUALITE DU SERVICE INSUFFISANTE</b> .....	13
1. Depuis trois ans, une très forte augmentation du prix des billets .....	13
<i>a) Une libre concurrence favorable au client et aux transporteurs aériens</i> .....	13
<i>b) Une augmentation des prix brutale et mal ressentie</i> .....	15
2. Le désordre tarifaire .....	16
3. Une qualité de service insuffisante .....	17
<b>II.— LES PROPOSITIONS DE LA MISSION</b> .....	18
<b>A.— SI LES SOLUTIONS MAXIMALISTES SONT IRRREALISABLES</b> .....	18
1. Créer une ou des compagnies aériennes pour l'outre-mer .....	18
<i>a) L'exemple de la desserte des TOM</i> .....	18
<i>b) ...n'est pas transposable aux DOM</i> .....	19

2. S’inspirer de la desserte aérienne corse .....	19
a) <i>Le modèle corse</i> .....	19
b) <i>...n’est pas applicable aux DOM</i> .....	21
B.— ... DE NOUVELLES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC EN MATIÈRE TARIFAIRE DOIVENT ÊTRE MISES EN PLACE .....	21
1. L’institution de tarifs réduits .....	21
2. L’instauration d’un prix maximum en haute saison .....	22
3. La création d’un billet social pour événement familial .....	22
C.— ...ET L’ÉTAT DOIT IMPULSER CERTAINES MESURES .....	23
1. La mise en place d’un observatoire des tarifs .....	23
2. Le rôle de l’État-employeur.....	23
a) <i>L’étalement des départs et arrivées</i> .....	23
b) <i>L’utilisation d’avions militaires en période de pointe</i> .....	23
<b>ANNEXE</b> .....	25

MESDAMES, MESSIEURS,

La continuité territoriale entre l'outre-mer et la métropole est un enjeu essentiel pour le développement économique de l'outre-mer et pour l'amélioration du sort des ultra-marins vivant en métropole.

Or, le prix élevé depuis trois ans du transport aérien sur les liaisons aériennes ultra-marines, en pénalisant fortement les personnes originaires de l'outre-mer, prive de toute effectivité le principe de continuité territoriale. Ce constat a conduit M. Patrick Ollier, président de la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à mettre en place en octobre 2003 une mission d'information sur les conditions économiques de la desserte aérienne de l'outre-mer dont l'objectif est de connaître la composition des coûts de liaison aériennes et de déterminer les conditions d'une diminution des prix de ces liaisons.

Tout en déplorant de n'avoir pu obtenir certaines informations, telle la comptabilité analytique par réseau de lignes de la part de certaines compagnies aériennes qui lui ont opposé le secret commercial, le rapporteur a souhaité faire des propositions concrètes et applicables rapidement afin de rendre les coûts de transport moins lourds à supporter pour les ultra-marins.



## I.— LA DESSERTE AERIENNE DES DEPARTEMENTS D'OUTRE-MER : UNE SITUATION INSATISFAISANTE POUR LES ULTRA-MARINS

### A.— MALGRE LES AMENAGEMENTS DEJA APPORTES AU TRANSPORT AERIEN DE L'OUTRE-MER...

#### 1. Une libéralisation du transport aérien tempérée par les obligations de service public

##### a) *Jusqu'en 1986 : monopole et service public*

La loi du 16 juin 1948 donne à Air France le statut de compagnie nationale ayant « *la charge d'un service public soumis à des conditions particulières de sécurité, de régularité et de continuité* ». L'article 12 de la loi précise que « *pour tenir compte des obligations particulières qui lui seraient imposées dans l'intérêt général, l'Etat ou les collectivités publiques de la métropole, ou celles de la France d'outre-mer, peuvent lui allouer des subventions...* ».

Les gouvernements successifs se sont employés, notamment au nom de la départementalisation, à faciliter le désenclavement des départements d'outre-mer. L'absence d'autres moyens rapides de communication va naturellement confier aux dessertes aériennes entre la métropole et l'outre-mer un caractère de service public. Une telle mission a eu deux conséquences pour la compagnie nationale en termes d'exploitation des lignes : s'adapter à la forte saisonnalité du trafic ultramarin d'une part, mener une politique tarifaire spécifique d'autre part.

Le trafic vers l'outre-mer au mois de juillet, entre la métropole et les Antilles, représente trois à quatre fois celui du mois d'octobre. En effet, les déplacements sont très influencés par les dates des vacances scolaires (notamment en raison du régime des congés bonifiés pour les agents publics). Le profil d'exploitation de ces lignes est donc très particulier : un maintien en basse saison d'un nombre minimum de fréquences et un lancement en période de pointe du trafic, de nombreux vols supplémentaires au remplissage très déséquilibré. La compagnie nationale avait trois avions dédiés à la période de haute saison, qui étaient sous-utilisés le reste de l'année. Cette permanence du service public et la modulation des capacités ont sans aucun doute favorisé la croissance du trafic. Le trafic de la compagnie nationale entre la métropole et les Antilles limité à 6 000 passagers, en 1960, année de l'arrivée du premier Boeing 707, atteint 88 000 passagers en 1970, année de l'introduction du premier Boeing 747 ; dix ans plus tard, en 1980, il est de 504 000 passagers et dépasse 602 000 passagers en 1986, dernière année du monopole d'Air France.

A cette première contrainte du trafic même, s'ajoute celle des tarifs. La compagnie nationale doit obtenir l'accord du Ministère des Transports et du Ministère des Finances sur ses propositions de tarifs. Appliquer aux « migrants » antillais des tarifs supérieurs en période de pointe à ceux des touristes ne paraissait pas socialement justifiable. *A contrario*, faire payer plus cher les touristes, risquait

de compromettre l'activité touristique, essentielle au développement économique des DOM. La politique tarifaire a donc essayé d'éviter ces deux écueils, un exercice d'autant plus difficile que la clientèle de ces dessertes est tout à fait particulière. Air France devait répondre aux demandes de trois catégories différentes de clientèle : passagers se déplaçant quelques jours pour raisons professionnelles, touristes français ou étrangers séjournant généralement une semaine dans les îles, passagers rendant visite, pendant plusieurs semaines, aux parents et amis en métropole ou dans les DOM.

Toutes grandes destinations ultra-marines confondues, la clientèle professionnelle constitue 20 % du trafic total, la clientèle originaire des DOM-TOM en représente environ 35 % et la clientèle de tourisme, à dominante métropolitaine, de l'ordre de 45 %. Cette typologie explique que 80 à 90 % des passagers choisissent sur ces destinations les tarifs les plus bas, ce qui se traduit pour le transporteur par une recette unitaire moyenne faible. A distance comparable, la recette par passager est inférieure à celle obtenue sur les lignes internationales, à forte concurrence, où la compagnie aérienne, peut appliquer des tarifs de référence d'un niveau plus élevé et attirer une clientèle affaires plus importante.

En bref, il est certain que, durant la période de monopole public, les tarifs n'ont pas toujours été étroitement liés aux prix de revient pour des raisons sociales et politiques évidentes.

**ÉVOLUTION DU TARIF AIR FRANCE LE PLUS BAS ENTRE LA MÉTROPOLÉ  
ET LES ANTILLES (BASSE ET HAUTES SAISONS) DE 1961 A 2002**

*(en euros constants)*

<b>Années</b>	<b>Basse saison</b>	<b>Haute saison</b>
1961	3 072	3 072
1966	2 729	2 729
1971	1 491	1 975
1976	1 336	1 501
1981	884	1 014
1986	764	1 121
1991	633	nd
1996	375	nd
2002	463	640

Source : Air France

***b) Les années 1990 : libéralisation et obligations de service public***

Le processus d'ouverture du marché du transport aérien s'est déroulé de 1992 à 1998 sous l'égide de la Commission européenne. Parallèlement, les Etats membres ont eu la possibilité de mettre en place des obligations de service public.

Aujourd'hui, de réelles obligations s'imposent sur une centaine de liaisons à l'intérieur de l'Union européenne, essentiellement en France, en Irlande et en Espagne (Canaries), mais également en Suède, en Allemagne (liaison aérienne Erfurt-Berlin), en Italie (Sicile), au Portugal (Açores) et au Royaume-Uni. Cela ne représente qu'un très faible pourcentage du total du trafic aérien de l'Europe.

Les normes imposées en vertu de l'obligation de service public peuvent concerner les prix, le nombre de sièges offerts, les fréquences, etc..., dans les cas où un niveau de service similaire ne serait pas offert, si les transporteurs aériens tenaient compte uniquement de leur intérêt commercial. Le choix des liaisons et la fixation des normes sont soumis au contrôle de la Commission. Lorsqu'une liaison fait l'objet d'une obligation de service public, l'accès à cette liaison reste ouvert à tout transporteur aérien, pour autant qu'il respecte ladite obligation. Cependant, si personne ne souhaite exploiter la liaison en question parce qu'elle n'est pas intéressante d'un point de vue commercial, les Etats membres peuvent limiter l'accès à un seul transporteur aérien pour une période maximum de trois ans (après appel d'offres).

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997, des obligations de service public sont imposées sur les liaisons entre la métropole d'une part, et la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique et la Réunion, d'autre part (publication 97C/243/02). Elles sont les suivantes :

- exploitation des lignes tout au long de l'année, avec au moins une fréquence hebdomadaire ;
- la capacité hebdomadaire offerte pendant les quatre semaines les plus « creuses » (basse saison) ne peut être inférieure au quart de la capacité hebdomadaire pendant les quatre semaines les plus chargées (haute saison) ;
- l'existence d'un tarif enfant (2-12 ans) réduit de 33 % ;
- l'acceptation des évacuations sanitaires sur le premier vol en partance ;
- un nombre d'annulations de vols ne dépassant pas 10 % du programme d'exploitation ;
- le respect d'un préavis de six mois avant l'interruption des services.

La France a complété ces obligations en mars 2003. Premièrement, il est fixé un nombre minimum de sièges devant être offerts sur chaque liaison annuellement : 1 100 000 pour la desserte de la Guadeloupe, 183 000 pour la desserte de la Guyane, 1 000 000 pour la desserte de la Martinique, 660 000 pour la desserte de la Réunion. Deuxièmement, il a été procédé à la réservation de créneaux horaires sur l'aéroport d'Orly pour la desserte des DOM, en utilisant la faculté de l'Etat d'en préempter une partie pour les besoins de l'aménagement du territoire.

## **2. Les aides au développement du secteur aérien de l'outre-mer**

La loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer a institué une dotation de continuité territoriale. Cette mesure importante sur le plan

symbolique analysée plus loin (3) ne doit cependant pas faire oublier l'effort global de l'Etat en faveur du secteur aérien de l'outre-mer.

***a) Le régime de défiscalisation en outre-mer***

Un régime d'aide fiscale en faveur des investissements productifs réalisés dans les collectivités d'outre-mer a été institué par la loi de finances rectificative du 11 juillet 1986 (dite « loi Pons »), régime modifié par les lois de finances pour 1992, 1993, 1998 et 2001. La loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003 a modifié ce dispositif. Ce régime, dit de « défiscalisation », concerne plusieurs secteurs et touche le transport aérien. Il est applicable dans les départements d'outre-mer, la Nouvelle-Calédonie, la Polynésie française, Wallis-et-Futuna, ainsi que les collectivités de Mayotte et de Saint-Pierre-et-Miquelon.

L'aide fiscale consiste en une déduction du montant des investissements du résultat imposable pour les entreprises soumises à l'impôt sur les sociétés ou une réduction d'impôt, plafonnée à 50 % du montant des investissements, pour les personnes physiques soumises à l'impôt sur le revenu. L'investissement ayant ouvert droit à réduction d'impôt doit être conservé pendant un délai de cinq ans par les investisseurs ou doit rester affecté à l'activité pour laquelle il a été créé. De même, lorsque l'investissement est réalisé par une société, les associés ou membres doivent conserver les parts ou actions de cette société pendant un délai de cinq ans à compter de la réalisation de l'investissement. Un agrément préalable est délivré par le ministre chargé du budget, après avis du ministre chargé de l'outre-mer. Cet agrément est accordé en fonction de l'intérêt économique pour la collectivité dans laquelle il est réalisé, et notamment si l'un de ses buts principaux est la création d'emploi.

Les flottes des compagnies implantées outre-mer ont bénéficié de ce régime d'aide fiscale.

***b) Les subventions du FIATA en matière d'aménagement du territoire***

Le FIATA (fonds d'intervention pour les aéroports et le transport aérien) créé par la loi de finance pour 1995 subventionne les entreprises de transport aérien, en vue d'assurer l'équilibre des dessertes aériennes réalisées dans un souci d'aménagement du territoire.

Le FIATA peut prendre en charge jusqu'à 80 % de la compensation financière demandée par un transporteur pour l'exploitation d'une liaison aérienne, en fonction des obligations de service public relatives à cette liaison. Le service aérien correspondant fait l'objet d'une délégation de service public. Deux transporteurs aériens basés outre-mer délégataires de service public bénéficient de ce fonds : Air Guyane pour un montant de 3,2 millions d'euros depuis 2000 et Air Saint-Pierre pour un montant de 1,2 million d'euros sur la même période.

### 3. Les aides à caractère social

La Commission européenne accepte les aides dites « à caractère social ». L'Espagne, le Portugal et la France ont recours à ces aides. L'aide a un caractère social si elle ne s'applique qu'à certaines catégories précises de passagers voyageant sur la liaison, tels que les enfants ou les personnes handicapées. Cependant, dans les cas de régions défavorisées et enclavées, comme les îles, l'aide peut couvrir toute la population de la région en question.

#### *a) Le régime des congés bonifiés*

Les bénéficiaires français sont les fonctionnaires qui exercent leurs fonctions sur le territoire, et dont le lieu de résidence habituelle est situé dans un département d'outre-mer : Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion. C'est la notion de « résidence habituelle » qui commande l'application du régime des congés bonifiés. Le lieu de résidence habituelle s'entend comme celui où se trouve le centre des intérêts moraux et matériels de l'agent (domicile des père et mère ou, à défaut, des proches parents, biens fonciers situés sur le lieu de résidence habituelle, domicile avant l'entrée dans l'administration, lieu de naissance...).

La durée minimale de service ininterrompue ouvrant droit à un congé bonifié est fixée à 36 mois écoulés. Elle est calculée à compter de la date de recrutement en qualité de stagiaire, ou à compter de la titularisation lorsque celle-ci n'est pas précédée d'un stage.

Le régime des congés bonifiés se caractérise par :

– la prise en charge des frais de voyage de l'agent et, le cas échéant, du conjoint et des enfants à charge.

Sont pris en charge la totalité des frais de transport par la voie aérienne sur la base du tarif le plus économique en vigueur au jour du départ, et au jour de retour, entre l'aéroport international d'embarquement et l'aéroport international du département d'outre-mer où l'agent doit prendre son congé ;

– la bonification de congé d'une durée maximale de 30 jours consécutifs.

Elle s'ajoute au congé annuel. La durée du congé et celle de la bonification sont consécutives. La durée maximale du congé bonifié est donc fixée à 65 jours consécutifs, repos hebdomadaires et jours fériés compris ;

– la perception pendant la durée du congé bonifié d'une majoration de traitement.

Cette majoration est versée exclusivement pendant le séjour dans le département d'outre-mer, du jour exclu du débarquement au jour exclu de l'embarquement. Cette majoration est égale à 55 % pour la Réunion, 40 % pour les Antilles et 30 % pour la Guyane.

### ***b) Le passeport mobilité***

Le « passeport mobilité » a été mis en place à compter du 1<sup>er</sup> septembre 2002. 11 000 étudiants et 5 000 jeunes en formation professionnelle ou à la recherche d'un premier emploi se voient offrir un billet aller-retour entre leur collectivité territoriale d'outre-mer et la métropole. Les crédits du « passeport mobilité » sont inscrits au budget de l'outre-mer. Ils ont été dotés dans la loi de finances pour 2004 de 11 millions d'euros, contre 17,5 millions d'euros dans la loi de finances pour 2003.

### ***c) La dotation de continuité territoriale***

L'article 60 de la loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer a institué une dotation de continuité territoriale destinée à faciliter les déplacements des résidents de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique, de la Réunion, de Mayotte, de St Pierre et Miquelon, de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna avec la métropole.

Cette dotation servira à financer une aide au passage aérien des résidents dans des conditions déterminées par la collectivité territoriale. Le débat sur le projet de loi pour l'outre-mer a précisé les modalités de cette aide. Il s'agira d'une aide pour le transport aérien des résidents ultramarins, forfaitaire et limitée à un voyage par an et par résident. A l'heure de la rédaction de ce rapport d'information, les assemblées locales concernées ont déjà délibéré ou s'approprient à le faire afin de fixer les conditions d'accès à cette aide.

La loi de finances pour 2004 a doté, en crédits de paiement, le FIATA à hauteur de 30 millions d'euros en mesures nouvelles pour financer cette nouvelle dotation. Selon les informations recueillies par le rapporteur spécial, M. Charles de Courson, chargé du contrôle des crédits du « transport aérien », le raisonnement retenu par le Gouvernement a consisté à évaluer le besoin total de financement à 90 millions d'euros pour que l'aide soit significative. Cette somme de 90 millions d'euros devait être la somme d'un tiers de ressources nationales, d'un tiers de financement européen et, pour le dernier tiers, de ressources des collectivités d'outre-mer. En l'absence de financement communautaire ou local à l'heure actuelle, l'Etat est le premier à contribuer.

L'objectif fixé par le Gouvernement est de parvenir à une réduction de 30 % du prix du billet pour 200 000 passagers pour un voyage par an (l'abattement pour le passager pourrait ainsi être d'environ 100 euros pour les DOM et de 200 euros pour les autres collectivités).

L'article 60 de la loi de programme pour l'outre-mer renvoie à un décret en Conseil d'Etat, la détermination des modalités de répartition de cette dotation entre les collectivités ; « *en tenant compte notamment de l'éloignement de chacune d'entre elles avec la métropole* ». Ce décret fixant les critères de pondération a été publié (Journal Officiel du 31 janvier 2004) ainsi que l'arrêté répartissant la dotation entre les neuf collectivités. Les collectivités d'outre-mer ont désormais la responsabilité de définir les catégories de passagers qu'elles veulent aider et les montants qu'elles entendent leur attribuer.

**B.— ... LES COUTS DE TRANSPORT RESTENT TROP LOURDS A SUPPORTER  
ET LA QUALITE DU SERVICE INSUFFISANTE**

**1. Depuis trois ans, une très forte augmentation du prix des billets**

*a) Une libre concurrence favorable au client et aux transporteurs aériens*

De 1990 à 1998, sous l'effet d'une intense et nouvelle concurrence, les tarifs des transporteurs les plus importants ont baissé de 25 à 35 % en euros constants.

Cette guerre des tarifs a été favorable au client aérien et au développement du trafic. Le nombre de passagers entre la métropole et les quatre DOM a doublé en 5 ans de 1986, année de la fin du monopole d'Air France, à 1991, et il a de nouveau doublé de 1991 à 2000. Cependant, la guerre des tarifs a conduit les compagnies les plus fragiles au dépôt de bilan. AeroLyon, filiale de Corsair, qui assurait des vols charters au départ de Lyon et de Toulouse, a cessé son activité. Air Liberté a déposé son bilan en juin 2002 et n'a dû sa survie éphémère qu'à des aides publiques substantielles avant d'être mise en liquidation judiciaire en février 2003.

Pour Air France, la libre concurrence a permis sans aucun doute possible de rentabiliser le réseau de ses lignes ultra-marines. Premièrement, dégagée de sa mission de service public, la compagnie nationale a pu réduire la saisonnalité de son activité. Air France offre ainsi moins de vols en période de pointe de trafic qu'à l'époque du monopole. Deuxièmement, Air France a augmenté le coefficient d'occupation de ses vols avec la technique du « Yield Management » – qui consiste à calculer en temps réel les meilleurs prix de billets pour optimiser le profit généré par la vente de ceux-ci – (tarification différenciée). L'augmentation du taux d'occupation est ainsi de 8 points environ sur les Antilles sur des avions dont l'équipement a été densifié depuis le début des années 1980. La compagnie a remplacé en 1997 sa grille de prix rigides par une grande variété de niveaux tarifaires qu'elle propose à la clientèle en fonction de la chronologie de la demande et du remplissage des avions.

**LE TEMPS DE LA CONCURRENCE : COMPAGNIES AÉRIENNES FRANÇAISES AUTRES QU'AIR FRANCE ENTRE LA MÉTROPOLE ET LES DOM-TOM (services réguliers ou charters)**

S.A.T.T.	Société Antillaise de Transport Touristique créée en 1980 par Madame Valid. Vols charters Bâle/Mulhouse/Antilles en Boeing 707-321B. Dépôt de bilan en 1982.
Point Air	Compagnie assurant en 1983, avec l'aide de la Région Réunion, des vols charters Bâle/Mulhouse/StDenis et Nice/St Denis en 1986. Dépôt de bilan en 1987.
Minerve	Compagnie aérienne créée par René Fernand Meyer, initiateur de vols charters Bruxelles/Antilles, puis Paris/Antilles et Paris/Papeete en 1986, Paris/la Réunion en 1987. Difficultés financières : entrée, à hauteur de 50 % du Club Med dans son capital et absorption en 1991 par Air Outre-Mer pour former AOM.
Air Guadeloupe/Air Martinique	Vols entre les Antilles et la Métropole de juin 1991 à 1993, Air Guadeloupe s'étant désengagée début 1992.
Aeromaritime	Filiale des Chargeurs Réunis et d'UTA. Vols charters à partir de 1968 vers les Antilles et la Réunion en Boeing 767-200. Intégrée au Groupe Air France à la suite de l'acquisition d'UTA par la Compagnie nationale en janvier 1990.
<b>Corsair</b>	Compagnie charter du Groupe Nouvelles-Frontières créée en 1966 et présidée initialement par Jacques Maillot. Vols charters à partir de 1989 vers les Antilles en B-747 à très haute densité, puis vers la Guyane (de 1995 à 1999), la Nouvelle-Calédonie (de 1994 à 1998) et la Polynésie (de 1993 à mars 2003). Difficultés financières du Groupe à partir de 2001, entraînant la prise de participation de Preussag/TUI, partielle en 2001 (30 %) et totale en 2002 sous la présidence de Raïf Corsten.
AeroLyon	Compagnie charter, filiale de Nouvelles Frontières, créée en 1997. Vols charters Lyon-Antilles. Liquidation judiciaire en janvier.
AOM	Créée en 1987, Air Outre-Mer fusionne en 1991 avec Minerve pour former AOM. Desserte très importante en DC-10-30, sur vols réguliers, des quatre DOM, de la Polynésie et de la Nouvelle-Calédonie. En 1999 rachat d'AOM par SAir Group et Marine Wendel. En mars 2001, fusion d'AOM et d'Air Liberté.
Air Liberté	Créée en 1987 par Lofti Belhassine. Vols à partir de 1990 vers la Réunion puis les Antilles. Dépôt de bilan en 1996. Rachat en 1997 par British Airways de Air Liberté qui fusionne avec TAT. En mai 2000, British Airways vend Air Liberté à SAir Group, la maison mère de Swissair, et à Marine Wendel qui, ensemble, prennent en 1999 le contrôle d'AOM. En mars 2001 fusion d'AOM et Air Liberté en gardant ce dernier nom. Dépôt de bilan en juin 2001.
Air Lib	Juillet 2001 : le plan de reprise d'Air Liberté présenté par J-C. Corbet est adopté. En septembre 2001, AOM-Liberté devient Air Lib et dessert les Antilles, la Réunion et la Polynésie. Interrompt ses vols vers Papeete en mars 2002. Lance, avec Air Lib Express, des tarifs très bas. Cessation de paiement et liquidation financière en février 2003.
<b>Air Tahiti Nui</b>	Créée en 1996, à la demande du Territoire de Polynésie. Réseau développé progressivement à partir de 1998, au départ de Papeete vers Los Angeles et Tokyo, en 2000 vers Osaka, en 2001 vers Sydney puis depuis 2002 vers Paris. Participation majoritaire du Territoire dans le capital de la compagnie.
<b>Air Austral</b>	Compagnie régionale créée en décembre 1990, à l'initiative de la Région et d'Air France (chacune à hauteur de 34 % du capital) avec d'autres partenaires de proximité. Présidée par Pierre Lagourgue puis Paul Vergés et dirigée depuis sa création par Gérard Ethève. Réseau moyen-courrier important au départ de la Réunion en B-737. Inaugure en juin 2003 des vols réguliers entre la Réunion et Paris.
<b>Air Bourbon</b>	Compagnie créée en novembre 2002 et dédiée à la desserte Réunion-Métropole en Airbus 340 à partir de juin 2003.

Source : Institut du Transport Aérien (ITA)

En gras : Compagnies sur le marché en février 2004

***b) Une augmentation des prix brutale et mal ressentie***

Depuis 1999, les prix des billets ont augmenté de manière significative. Toutes les compagnies aériennes entendues par le rapporteur avancent les mêmes raisons :

– dérégulation du marché après la disparition d’Air Lib (situation temporaire de sous-capacités) ;

– augmentation des coûts fixes : assurances, kérosène (le prix a triplé en quatre ans), introduction d’une taxe de sûreté, redevances élevées dans les DOM ;

– diminution sensible du trafic aérien après les événements du 11 septembre 2001 ;

– crise du tourisme aux Antilles : le trafic touristique s’est infléchi aux Antilles de 25 % entre 2000 et 2002. La Réunion a mieux résisté.

Les statistiques de 2002 indiquent que le trafic total entre la métropole et les DOM est de l’ordre de 3,2 millions de passagers. Le chiffre reste impressionnant mais la baisse est sensible depuis 3 ans.

**TRAFIC PASSAGERS OUTRE-MER EN 2001 ET 2002**

<i>Départements</i>	2001	2001/2000 (en %)	2002	2002/2001 (en %)
– Pointe-à-Pitre	1 896 044	-10,4	1 805 420	-4,8
– Fort-de-France	1 624 197	-9	1 518 175	-6,5
– Saint-Denis	1 453 128	-2,6	1 450 345	-0,2
– Cayenne	408 964	-10,6	386 972	-5,4
<i>Territoires</i>				
– Tahiti	2 029 045	-4,1	2 001 828	-1,3
– Nouméa Tontouta	349 093	-3,8	357 830	2,5
<b>Total</b>	<b>7 760 471</b>	<b>-6,8</b>	<b>7 520 570</b>	<b>-3,1</b>

Source : Direction générale de l’aviation civile

Quoi qu’il en soit, en euros courants, le prix du billet pour les Antilles a augmenté de **28 %** entre 1998 et 2003, **25 %** pour la Réunion. En outre, la crise du tourisme a conduit les tour-opérateurs à proposer des « packages » hôtel + vol à des prix très bas comparativement aux prix des vols secs. Cette situation explique le mécontentement des Domiens.

**ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN DU BILLET  
(VENDU PAR AIR FRANCE) POUR LES ANTILLES**

*(en euros constants)*

1990-1998	1998-2003	1990-2003
-37 %	+12 %	-25 %

**ÉVOLUTION DU PRIX MOYEN DU BILLET  
(VENDU PAR AIR FRANCE) POUR LA RÉUNION**

*(en euros constants)*

1990-1998	1998-2003	1990-2003
-39 %	+8 %	-31 %

Cependant, les compagnies aériennes desservant les Antilles déclarent aujourd'hui être en situation de surcapacité malgré la disparition d'Air Lib et ce, en raison de la conjoncture touristique très morose. Les conditions semblent donc réunies pour une nouvelle guerre des prix. Air France a ainsi modifié depuis novembre 2003 sa stratégie commerciale. La compagnie a augmenté les stocks offerts en classe économique (création d'un tarif Tempo supplémentaire) et va progressivement remplacer sa flotte par des avions nouveaux et moins densifiés.

## **2. Le désordre tarifaire**

Le niveau tarifaire atteint les trois dernières années a été très mal accepté par les populations originaires d'outre-mer et vient incontestablement remettre en cause le principe de continuité territoriale. Les passagers aériens doivent également faire face à ce qu'on peut qualifier de désordre tarifaire.

Le désordre tarifaire se caractérise d'abord par des prix de billet très fluctuants (le prix peut aller du simple au double) suivant la période de l'année. La crise conjoncturelle du transport aérien a augmenté la saisonnalité des tarifs. En effet, la baisse du trafic touristique en période de basse saison a incité les compagnies à renchérir le prix du billet en période de haute saison. A cette période, les transporteurs aériens s'appuient sur la clientèle dite « captive » des Domiens se rendant en outre-mer pendant les vacances scolaires. Il est devenu difficilement acceptable pour les populations originaires d'outre-mer de payer trois fois plus cher un billet pour un vol en été qu'un touriste européen se rendant aux Antilles entre janvier et juin. Ces écarts de prix n'ont jamais été aussi importants et sont de plus en plus mal ressentis.

Le désordre tarifaire se caractérise également par la variété des classes de réservation. En 1997, Air France a adapté sa grille tarifaire au nouveau paysage aérien en lançant les tarifs « Tempo » correspondant à des classes de réservation à l'intérieur de la classe économique (appelée classe vacances). Le système est issu du « Yield Management » qui permet avant tout de ne pas gaspiller les capacités. Ce

système est peu lisible pour les clients. On est bien loin de la tarification tricolore instituée par Air France en 1986 qui avait le mérite de la simplicité et de la prévisibilité. De plus, le système des classes « Tempo » pour les DOM est similaire à celui prévalant pour les vols long-courriers internationaux. Il n'y a pas d'adaptation à la clientèle domienne en matière de clauses de réservation (date limite d'achat, séjour minimum, séjour maximum...).

### **3. Une qualité de service insuffisante**

Par rapport au réseau international, la desserte des DOM est moins rentable en raison de la place moins importante de la « haute contribution » dans la recette moyenne. D'une part, la clientèle haute contribution est moins importante. Selon les chiffres fournis par Air France, la clientèle haute contribution sur les Antilles ne présente que 23 % des recettes contre 52 % sur New York. D'autre part, pour des raisons historiques, le prix de la haute contribution est peu élevé. Selon les éléments fournis par Air France, la première classe n'existe pas et la classe « affaires » coûte en moyenne 25 % à 30 % de moins que sur des destinations internationales comparables.

Cette structure particulière des recettes explique que depuis vingt ans Air France a décidé une densification des avions affectés à la desserte des DOM. Les normes de confort sont donc très en deçà des standards internationaux et sur des avions anciens (vingt ans d'âge).

## II.— LES PROPOSITIONS DE LA MISSION

### A.— SI LES SOLUTIONS MAXIMALISTES SONT IRREALISABLES ...

#### 1. Créer une ou des compagnies aériennes pour l'outre-mer

##### *a) L'exemple de la desserte des TOM...*

Les lois organiques du 12 avril 1996 posant statut d'autonomie de la Polynésie française et du 19 mars 1999 relative à la Nouvelle-Calédonie ont transféré aux autorités locales des compétences en matière de desserte aérienne. En conséquence, la Polynésie française et la Nouvelle-Calédonie exercent désormais la tutelle économique des compagnies aériennes basées dans leurs territoires respectifs. De fait, il s'agit plus que d'une tutelle puisque les territoires sont actionnaires majoritaires des compagnies aériennes les desservant.

Concernant la Polynésie française, la desserte régulière avec la métropole était assurée en 2001 par Air France, Air Lib et Corsair, avec une escale à Los Angeles ou Oakland, mais sans changement d'appareil.

A la suite de l'arrêt par Air Lib de sa desserte de la Polynésie française en avril 2002, Air Tahiti Nui, compagnie détenue à 54,6 % par le territoire de la Polynésie française, a commencé l'exploitation de ses vols vers Paris début mai 2002, à raison de trois fréquences par semaine. Corsair ayant également interrompu sa desserte de la Polynésie fin mars 2003, Air Tahiti Nui a acquis deux nouveaux appareils et exploitait à la saison d'été 2003 cinq fréquences par semaine vers Paris. Air France conserve, quant à elle, son programme de trois fréquences hebdomadaires. Le trafic entre la Polynésie et la métropole s'est élevé en 2002 à 155 900 passagers, en diminution de 3,4 % par rapport à 2001.

Quant à la desserte de la Nouvelle-Calédonie, elle était assurée, depuis avril 2001 (date de la fin d'exploitation de la liaison par AOM) par Air France, *via* Tokyo, à raison de cinq fréquences par semaine. Depuis avril 2003, Air Calédonie International remplace Air France sur le tronçon Tokyo-Nouméa, à raison de cinq fréquences hebdomadaires, en complément de la desserte qu'elle exploite déjà sur Osaka (deux fréquences par semaine).

Air Calédonie International est une société anonyme dont le principal actionnaire est la Nouvelle-Calédonie à hauteur de 50,3 %. Cette substitution d'Air Calédonie International à Air France repose sur un accord de partenariat entre les deux compagnies, prévoyant notamment une exploitation en partage de code entre Tokyo et Nouméa et entre Osaka et Nouméa, ainsi que la mise en correspondance des vols d'Air Calédonie International avec ceux d'Air France vers Paris. Le trafic d'Air France entre Paris et Nouméa, *via* Tokyo, est en légère augmentation passant de 61 500 passagers enregistrés en 2002 à 63 582 passagers en 2003.

**b) ...n'est pas transposable aux DOM**

La réglementation européenne relative aux transports aériens ne s'applique pas aux territoires d'outre-mer mais elle s'applique aux départements d'outre-mer qui font partie de l'Union européenne.

Alors qu'Air France s'apprête à être privatisée, l'heure n'est plus à la constitution de compagnies aériennes détenues majoritairement par l'Etat ou des collectivités locales. Le droit européen de la concurrence l'interdit tout simplement.

Le rôle des collectivités locales ne doit pas cependant être négligé. La compagnie Air Austral pourrait être un modèle en la matière. Cette compagnie est détenue à hauteur de 47 % par une société d'économie mixte comprenant la région, les départements, la Caisse des dépôts et consignations (Air France est actionnaire à 34 %, le reste du capital est détenu par des banques locales). Depuis juin 2003, elle effectue des vols longs courriers. Elle ne pratiquait jusqu'alors qu'un trafic moyen-courrier au départ de la Réunion. Cette nouvelle activité ne semble pas avoir fragilisé l'entreprise et les tarifs proposés restent raisonnables compte tenu de l'envolée des prix.

**2. S'inspirer de la desserte aérienne corse**

**a) Le modèle corse...**

• *Un système avantageux pour les Corses au nom de la continuité territoriale*

L'organisation des transports aériens entre la Corse et la métropole relève de la compétence de la collectivité territoriale de Corse depuis 1991. Cette dernière impose des obligations de service public sur les liaisons aériennes les plus importantes avec le continent. De plus, elle a établi un régime d'aides à caractère social pour certaines catégories de passagers. Enfin, le régime avec Air France sur les lignes Paris-Ajaccio, Paris-Bastia et Paris-Calvi est celui de la délégation de service public.

Ce dispositif a été confirmé et explicité par l'article 14 de la loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse qui indique que l'Assemblée de Corse peut imposer des obligations de service public sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour mesurer le principe de continuité territoriale. Ces obligations ont pour objet « *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* ». La loi du 22 janvier 2002 rappelle également la possibilité de mettre en place un régime d'aides individuelles au bénéfice de certains types de passagers. L'Assemblée de Corse a confirmé en mars 2003 la désignation comme délégataire de service public, pour une durée de deux ans, du groupement

constitué par la compagnie Air France et la Compagnie Corse Méditerranée pour les liaisons Paris-Ajaccio et Paris-Bastia.

S'agissant de la liaison Paris-Figari, l'Assemblée de Corse a lancé un nouvel appel d'offres, pour une délégation de service public d'une durée de deux ans, à compter du début de la saison aéronautique d'hiver 2003/2004 et dont l'échéance coïncidera avec celle des délégations de service public relatives à Ajaccio et Bastia. Dans l'attente de l'aboutissement de cette procédure, la liaison Paris-Figari a été exploitée par Air Littoral à partir de février 2003, dans le cadre du dispositif des aides sociales.

• *Des obligations de service public étendues et des compensations financières attribuées par l'Assemblée de Corse importantes*

Les obligations en termes de capacités et de liaisons ont pour but d'assurer un service de transport aérien pendant toute l'année vers l'ensemble des aéroports de la Corse (vol quotidien minimum, aller-retour dans la journée avec contraintes horaires...).

Un tarif maximum doit être appliqué à certaines catégories sociales par les compagnies aériennes pour bénéficier des aides au transport aérien. Les catégories sociales concernées sont les résidents corses, les personnes de moins de 25 ans ou de plus de 60 ans, les étudiants âgés de moins de 27 ans, les personnes voyageant en famille et les personnes handicapées ou invalides. Pour ces différentes catégories un prix maximum du billet (hors taxes et redevances) est fixé à 49 euros au départ de Nice et à 52 euros au départ de Marseille. Ces tarifs ne font pas l'objet de restriction de classe et de délais de réservation.

Les aides (subvention à l'utilisateur) sont financées par la dotation de continuité territoriale versée par l'Etat et attribuées par l'Office des transports de la Corse aux compagnies aériennes qui souhaitent en faire bénéficier leurs passagers.

#### EXEMPLES DU SYSTÈME D'AIDES

LIAISONS AERIENNES	PART MAXIMALE à la charge du passager bénéficiant du dispositif à caractère social ( <i>en euros</i> )	AIDE SOCIALE VERSEE AUX TRANSPORTEURS par passager ( <i>en euros</i> )
Marseille-Ajaccio	52	34
Marseille-Bastia	52	34
Nice-Ajaccio	49	37
Nice-Calvi	49	46
Lyon-Ajaccio	69	46

Source : Office des transports de la Corse

**b) ...n'est pas applicable aux DOM**

Le modèle corse appliqué aux DOM serait coûteux et demanderait de nouvelles recettes au titre de la solidarité nationale. Le calcul est simple. Premièrement, la population de la Corse est de 270 000 habitants, les quatre DOM représentent 1,7 million d'habitants. Deuxièmement, la distance moyenne entre Paris et la Corse est de 1 300 kilomètres, la distance entre Paris et Fort-de-France ou Pointe-A-Pitre est de 7 000 km.

Le tableau suivant propose une estimation de la transposition du modèle corse aux Antilles en matière de tarifs maximum.

**TARIFS « SOCIAUX » CORSES APPLIQUÉS À LA DESSERTE TRANSATLANTIQUE SUR LES ANTILLES**

(en euros)

	VACANCES SCOLAIRES	BASSE SAISON
- 25 ans + 60 ans Etudiants : - 27 ans Famille : + de 2 membres	335	201

L'Assemblée de Corse a versé en 2002 aux transporteurs aériens des subventions à hauteur de 29 millions d'euros. Rappelons que le montant de la dotation de continuité territoriale pour l'ensemble de l'outre-mer est de 30 millions d'euros...

**B.— ... DE NOUVELLES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC EN MATIÈRE TARIFAIRE DOIVENT ÊTRE MISES EN PLACE**

**1. L'institution de tarifs réduits**

A l'heure actuelle, il n'existe pas réellement de tarifs réduits sur les dessertes aériennes de l'outre-mer, à l'exception de la réduction de 33 % pour les enfants de deux à douze ans qui est une obligation de service public imposée aux compagnies aériennes depuis 1997.

La Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est en train d'effectuer une mise à jour de ces obligations, en concertation étroite avec les compagnies aériennes. Cette révision doit être l'occasion de repenser la politique tarifaire pour certaines catégories de passagers.

Concernant les jeunes entre 12 et 18 ans, un tarif réduit doit être mis en place. Air France a proposé pour cette classe d'âge un tarif tempo, sans condition de réservation. C'est une avancée mais cela reste insuffisant. En effet, les enfants (moins de 18 ans) représentent sur les lignes domiennes, 11 % des passagers en année pleine et plus de 30 % en période de pointe. Pour les enfants, se pose le problème de l'inégalité de traitement provoquée par le régime des congés bonifiés. Les enfants de fonctionnaires ont leurs frais de voyage pris en charge par

l'administration de leurs parents. Un tarif réduit permettrait de corriger en partie cette inégalité. La réduction pourrait être comprise entre 20 % et 30 %. Un tarif réduit pourrait être également proposé aux personnes âgées (possesseurs de la carte vermeil).

## **2. L'instauration d'un prix maximum en haute saison**

Les écarts de prix entre haute et basse saison n'ont jamais été aussi importants et sont très mal ressentis car difficiles à justifier. Il faut combattre ce que le rapporteur a appelé le désordre tarifaire par l'instauration d'un prix plafond en haute saison. Cette obligation tarifaire peut tout à fait être inscrite dans les obligations de service public comme cela existe sur certaines liaisons aériennes en Europe (Sicile, Açores, ...).

La fixation d'un tel tarif devra se faire en étroite concertation avec les compagnies aériennes de façon à limiter les éventuels effets pervers d'un tel dispositif : renchérissement excessif des tarifs en basse saison, manque de places disponibles en haute saison. En effet, un tel dispositif suppose que les pouvoirs publics aient en leur possession tous les éléments comptables et commerciaux des différentes compagnies pour fixer le tarif plafond le moins préjudiciable à l'équilibre du marché.

Ces données (comptabilité analytique par ligne exploitée) demandées par le rapporteur n'ont pas été transmises à celui-ci au nom du secret commercial. Seule une commission d'enquête permettrait à la représentation nationale de connaître la rentabilité – ou la non-rentabilité parfois invoquée par Air France – des lignes aériennes ultra-marines.

Un tel système aura un coût pour les entreprises qui peut être en partie compensé par les exonérations de charges patronales prévues par la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003 pour les collectivités de Mayotte, de Saint-Pierre-et-Miquelon et les quatre départements d'outre-mer. Les exonérations de charges patronales de sécurité sociale concernent les salariés des entreprises de transport aérien concourant à la desserte de l'outre-mer.

## **3. La création d'un billet social pour événement familial**

Les personnes frappées par la perte d'un parent proche et désireuses de se rendre à l'enterrement doivent être prioritaires et bénéficier d'une tarification particulière, y compris si elles doivent être surclassées faute de places. Ce dispositif pourrait être étendu aux événements familiaux majeurs (naissance, mariage, ...).

## C.— ...ET L'ÉTAT DOIT IMPULSER CERTAINES MESURES

### 1. La mise en place d'un observatoire des tarifs

Il serait souhaitable de créer, au niveau de la DGAC, un observatoire ayant une mission de veille sur les tarifs. Cette instance permettra de centraliser tous les niveaux tarifaires pratiqués par l'ensemble des compagnies aériennes. Un observatoire des tarifs permettrait d'objectiver un sujet qui est devenu un sujet d'appréciation personnelle : il y a autant d'avis sur les tarifs que de passagers.

### 2. Le rôle de l'État-employeur

L'Etat a une marge de manœuvre réelle en matière d'amélioration du transport des Domiens en raison du nombre important de ses agents, bénéficiaires du régime de congés bonifiés.

#### *a) L'étalement des départs et arrivées*

L'Etat-employeur pourrait mener une concertation avec les syndicats afin d'étaler les départs et les arrivées des congés bonifiés. Ainsi, les personnes n'ayant pas de charge de famille pourraient être incitées à partir en dehors des périodes de vacances scolaires (jours de congé supplémentaires).

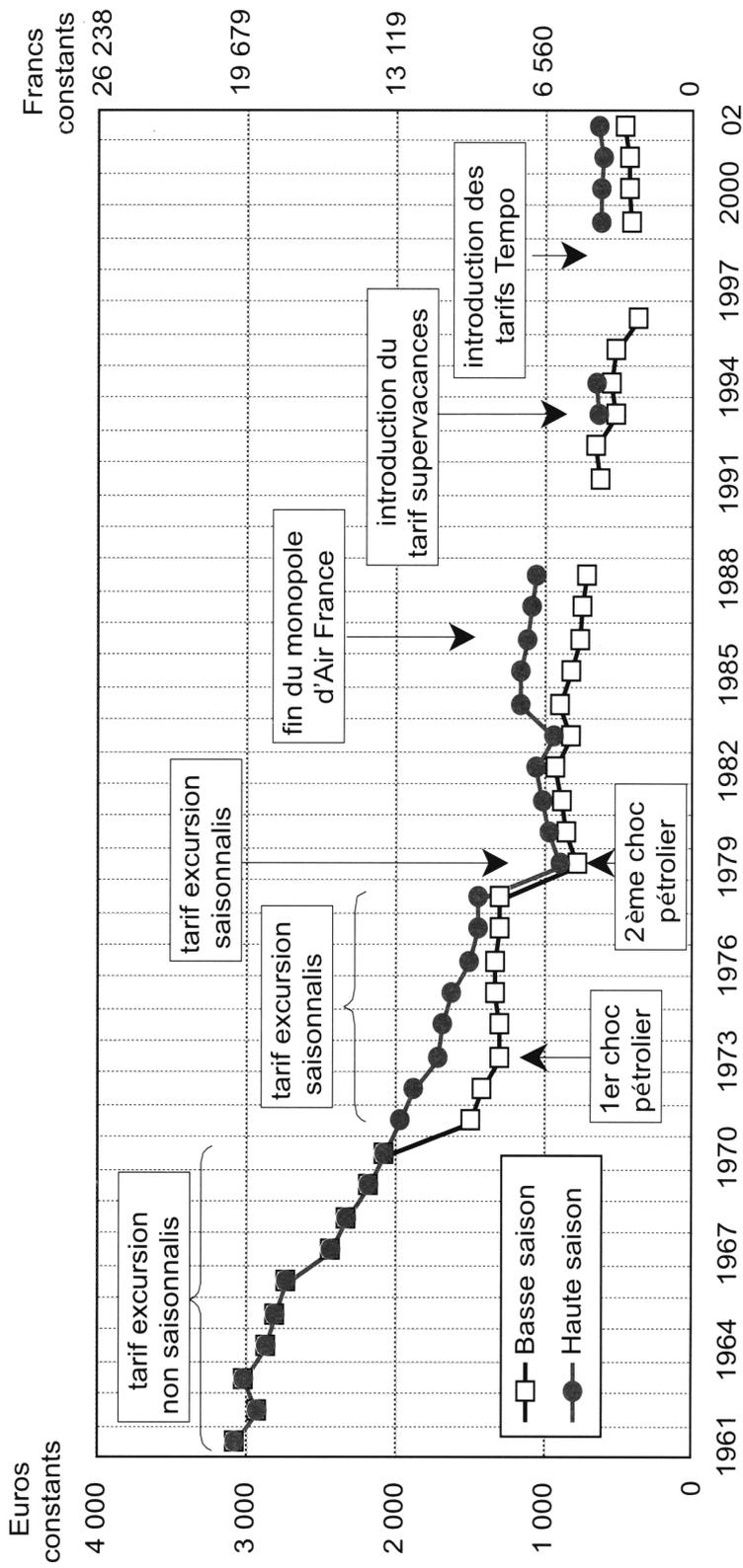
#### *b) L'utilisation d'avions militaires en période de pointe*

Les administrations dont le personnel originaire d'outre-mer est important (la Poste, AP-HP...) passent des contrats commerciaux avec les compagnies aériennes afin de bénéficier de tarifs de groupe.

On pourrait imaginer les mêmes administrations passer des contrats avec le ministère de la Défense pour le « prêt » d'avions transporteurs lors des quelques jours de pointe du trafic (dernière semaine de juin, deuxième quinzaine d'août). Il ne faut pas oublier qu'au temps du monopole d'Air France, la compagnie nationale avait jusqu'à trois avions dédiés à la période de pointe du trafic ultra-marin, qui étaient sous-utilisés le reste de l'année.

## Évolution du tarif Air France le plus bas entre la Métropole et les Antilles (basse et haute saisons) de 1961 à 2002

(unité : euros et francs constants)



## A N N E X E

### **Décret n° 2004-100 du 30 janvier 2004 relatif à la dotation de continuité territoriale instituée par l'article 60 de la loi de programme pour l'outre-mer (n° 2003-660 du 21 juillet 2003)**

#### *Article 1*

La dotation instituée par l'article 60 de la loi du 21 juillet 2003 susvisée est ainsi répartie entre les collectivités mentionnées à cet article :

1° La moitié de la dotation est attribuée proportionnellement au produit de la distance par la population ;

2° L'autre moitié est attribuée proportionnellement au produit de la distance par le trafic. Ce produit est, le cas échéant, affecté d'un coefficient correcteur.

#### *Article 2*

Pour l'application de l'article 1er :

1° La distance est égale à la distance orthodromique entre l'aéroport principal de la collectivité et Paris, en tenant compte, le cas échéant, des escales principalement fréquentées ;

2° La population est la population totale définie à l'article R. 2151-1 du code général des collectivités territoriales pour les départements d'outre-mer et Saint-Pierre-et-Miquelon, aux articles R. 114-1 des codes des communes applicables à Mayotte, en Polynésie française et en Nouvelle-Calédonie et à l'article 14 du décret du 5 juin 2003 susvisé pour Wallis et Futuna ;

3° Le trafic est égal au nombre de passagers constatés ou, à défaut, estimé sur la liaison aérienne principale entre la collectivité et la métropole durant l'avant-dernière année précédant celle au titre de laquelle la dotation est attribuée. Son montant est doublé lorsqu'il est inférieur à 15 000 ;

4° Le coefficient correcteur est déterminé comme suit :

a) 1,2 lorsque l'accès de certaines communes à l'aéroport principal ne peut s'effectuer par la route ;

b) 1,5 lorsqu'un seul transporteur assure de façon régulière tout ou partie de la liaison aérienne principale entre la collectivité et la métropole ;

c) 1,8 lorsque les deux conditions précédentes sont réunies.

### *Article 3*

La distance, la population, le trafic et le coefficient correcteur, ainsi que le montant de la dotation qui en résulte, sont fixés chaque année par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'outre-mer.

### *Article 4*

L'exécutif de la collectivité transmet chaque semestre au représentant de l'Etat le nombre de bénéficiaires de l'aide et le montant de la dotation engagé.

### *Article 5*

Au cours du premier trimestre de l'année civile, l'exécutif de la collectivité transmet au représentant de l'Etat le bilan de l'année précédente, qui comporte notamment :

1° Les caractéristiques du régime d'aide mis en place, en particulier les catégories de passagers bénéficiaires, les modalités de gestion et de contrôle et la procédure de paiement de l'aide ;

2° Le nombre de bénéficiaires de l'aide et leur répartition par catégorie ;

3° L'état de l'utilisation de la dotation.

Le bilan comporte également, le cas échéant, le montant des aides financières autres que la dotation qui sont affectées aux déplacements des résidents entre la collectivité et la métropole.

### *Article 6*

Le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie, le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer et la ministre de l'outre-mer sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au Journal officiel de la République française

N° 1454 – Rapport d'information de M. Joël Beaugendre déposé en application de l'article 145 du Règlement sur la desserte aérienne de l'outre-mer