



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## DOM et TOM : transports aériens

Question écrite n° 21938

### Texte de la question

M. Éric Raoult attire l'attention de Mme la ministre de l'outre-mer sur le principe de la continuité territoriale entre la métropole et les départements et territoires d'outre-mer. En effet, celui-ci implique que nos compatriotes puissent se déplacer librement et à des coûts normaux qui ne soient, en tout cas, pas exorbitants comme ce que l'on constate actuellement. Le dossier de la desserte aérienne, de son coût et plus globalement du respect du principe constitutionnel de continuité territoriale constitue une véritable attente de la part des domiens vivant en métropole ou dans les départements et territoires. La pratique de tarifs non exorbitants sur les vols aériens entre la métropole et les territoires et départements d'outre-mer est une question qui doit être traitée avec intérêt par l'Etat, car elle rappelle l'égalité reconnue à tous les citoyens français devant l'accès aux territoires de la République. Il lui demande donc quelle est sa position sur ce sujet et quelles mesures d'aide pourraient être envisagées afin de mettre un terme à cette situation qui, dans l'état actuel, viole le droit à la continuité territoriale et au principe de liberté d'aller et venir.

### Texte de la réponse

L'honorable parlementaire interroge la ministre de l'outre-mer sur la mise en oeuvre du principe de continuité territoriale entre la métropole et les collectivités ultra-marines. Sensible aux difficultés rencontrées par nos compatriotes d'outre-mer en matière de déplacement aérien, du fait notamment des conditions tarifaires pratiquées par les transporteurs aériens sur les liaisons entre ces collectivités et la métropole, la ministre de l'outre-mer, dès sa prise de fonction, n'a cessé d'accorder priorité à l'amélioration de la situation de la desserte aérienne de l'outre-mer. C'est ainsi qu'a été mis en place, dès la rentrée 2002, le « passeport mobilité », destiné à permettre le déplacement des jeunes d'outre-mer devant poursuivre leurs études ou une formation professionnelle dans l'Hexagone. Ce passeport, vecteur de continuité territoriale en faveur des jeunes, permet de leur faire bénéficier gratuitement d'un voyage aller-retour par an vers la métropole ou une autre collectivité d'outre-mer. Depuis sa mise en place au 1er septembre 2002, plus de 7 000 d'entre eux en ont bénéficié. Ce dispositif sera amélioré dans ses modalités de mise en oeuvre dans les mois à venir, de manière à le rendre encore plus efficient. Par ailleurs, ayant pour objectif d'élargir l'application du principe de continuité territoriale au bénéfice de tous les résidents des neuf collectivités d'outre-mer, la loi de programme pour l'outre-mer (n° 2003-660 du 21 juillet 2003) a, par son article 60, mis en oeuvre la volonté du Gouvernement de pallier l'éloignement géographique entre ces collectivités et le territoire métropolitain. En effet, cet article prévoit que l'Etat versera une dotation de continuité territoriale destinée à faciliter les déplacements des résidents des collectivités d'outre-mer entre ces dernières et le territoire métropolitain en contribuant à financer une aide directe au passager. Comme peut le constater l'honorable parlementaire, le principe de continuité territoriale en faveur de nos compatriotes de l'outre-mer a ainsi, et pour la première fois, reçu une pleine valeur législative. Il convient de rappeler, à cet égard, que le Conseil constitutionnel, dans sa décision n° 2003-474 DC du 17 juillet 2003 rendue à propos de la loi de programme pour l'outre-mer, a précisé que le principe de « continuité territoriale » n'a pas valeur constitutionnelle, ni en lui-même, ni comme corollaire du principe d'indivisibilité de la République. Il était donc d'autant plus nécessaire d'affirmer ce principe dans la loi-programme pour l'outre-mer. Sensible aux

difficultés des originaires de l'outre-mer demeurant en métropole et qui pâtissent du prix trop souvent exorbitant du titre de transport aérien, dès lors qu'ils souhaitent regagner leur collectivité d'origine, la ministre de l'outre-mer a pris la juste mesure des effets négatifs de la disparition de la compagnie Air Lib, facteur déterminant de l'inflation récente du prix des billets d'avion sur ces liaisons. Il a donc été prévu, dans le cadre du titre Ier de la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003, un dispositif d'exonération des charges sociales (égale à 100 % du montant des cotisations patronales, dans la limite d'un montant égal au SMIC majoré de 30 %) dont peuvent bénéficier les compagnies aériennes privées pour leur personnel basé outre-mer, et exclusivement pour leur desserte de l'outre-mer. Cette mesure a pour principal objectif de créer les conditions d'une concurrence susceptible de susciter la venue de nouvelles compagnies qui permettra ainsi de faire baisser, du fait d'une augmentation de l'offre de service, le coût du transport aussi bien pour les passagers que pour le fret. Pour faciliter la mise en oeuvre de ce dispositif d'ensemble, un groupe de travail associant les compagnies aériennes a d'ores et déjà été mis en place afin que soient optimisés les effets de ces mesures en termes de baisse effective du coût du transport pour les résidents des collectivités d'outre-mer. Aux mesures susmentionnées s'ajoutent les obligations de service public mises en place par l'Etat et acceptées par les services de la Commission européenne depuis 1997. Ces obligations de service public devraient être réactualisées dans les mois à venir, afin de mieux prendre en compte les préoccupations exprimées par l'honorable parlementaire. Il convient de rappeler ici qu'en droit communautaire ces obligations s'appliquent à tous les transporteurs. Conformément aux engagements du Président de la République en matière de continuité territoriale entre l'outre-mer et la métropole, le Gouvernement s'est fixé également comme objectif de susciter une offre de transport vers l'outre-mer suffisante et adaptée tant en termes de capacité que de prix. Pour y parvenir, le Gouvernement escompte le développement d'une concurrence raisonnable mais réelle entre transporteurs sur l'ensemble des liaisons concernées et travaille à la mise en place d'un environnement favorable à cet effet. Ce n'est que dans ce cadre que les originaires de l'outre-mer résidant en métropole pourront bénéficier de tarifs équitables sur les coupons de transport aérien au même titre d'ailleurs que tous les citoyens résidant en métropole qui souhaitent se rendre outre-mer. En conclusion, il convient de souligner que, dans le contexte budgétaire actuel, l'effort de l'Etat en matière de financement du principe de continuité territoriale est significatif. En outre, la perspective d'une pluralité de l'offre en matière de transport aérien se dessine clairement, comme en témoignent les liaisons supplémentaires sur la Réunion récemment mises en place par Air Austral et Air Bourbon ainsi que les avis favorables émis par le Conseil supérieur de l'aviation marchande sur les projets de nouvelles dessertes ou de nouvelles compagnies qui lui ont été récemment présentés, notamment par Air Caraïbe ou Air Mayotte International.

## Données clés

**Auteur :** [M. Éric Raoult](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (12<sup>e</sup> circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 21938

**Rubrique :** Outre-mer

**Ministère interrogé :** outre-mer

**Ministère attributaire :** outre-mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 14 juillet 2003, page 5537

**Réponse publiée le :** 6 octobre 2003, page 7686