



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

DOM : transports aériens

Question écrite n° 80089

Texte de la question

M. André Thien Ah Koon appelle l'attention de M. le ministre de l'outre-mer sur le principe de continuité territoriale posé par la loi programme du 3 juillet 2003. Cette loi met en oeuvre un dispositif visant à l'abaissement du coût des transports, par la mise en place d'une politique de continuité territoriale portant sur les billets d'avions les liaisons maritimes et le fret, à l'image du dispositif existant en Corse ou dans les autres régions ultrapériphériques de la Communauté européenne. Chaque région d'outre-mer se devaient de déterminer les critères d'attribution pour les bénéficiaires de cette aide. Ce dispositif est entré en vigueur à la Réunion à la date du 1er juillet 2005. Les critères retenus sont tels qu'une infime partie des réunionnais sont susceptibles d'en bénéficier. La formule adoptée par la région limitée, à une vocation sociale, est restrictive et discriminatoire. L'aide correspond approximativement à 30 % du billet d'avion dans un maximum de 250 euros pour certaines catégories. Or, compte tenu des politiques tarifaires des compagnies aériennes et faute de l'instauration d'un prix plafond par billet d'avion, la contribution de 30 % plafonnée ou non laisse à l'immense majorité des bénéficiaires un tel montant à payer, surtout pour les plus démunis, qu'ils ne pourront pas, dans les faits, utiliser cette aide. Il lui demande si le Gouvernement entend imposer aux compagnies des obligations de service public, comme cela est possible, et notamment quelle est sa position par rapport à l'instauration d'un prix plafond dans le cadre du dispositif de continuité territoriale.

Texte de la réponse

Dans le cadre de la libéralisation du transport aérien communautaire, la France a mis en place depuis une douzaine d'années plusieurs dispositifs de soutien à la desserte aérienne vers l'outre-mer, dans le cadre de la continuité territoriale et des obligations de service public, afin de rendre plus faciles les déplacements des résidents ultra-marins vers la métropole. Les difficultés rencontrées sur ces dessertes et la disparition de plusieurs transporteurs oeuvrant sur ces lignes au début de la décennie a conduit le Gouvernement à créer un concours nouveau de l'État au financement d'un dispositif d'abaissement du coût des billets d'avion, dénommé « dotation de continuité territoriale ». Celui-ci a été inscrit dans la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003. Il se traduit par le versement d'une dotation annuelle à chaque collectivité d'outre-mer et permet d'accorder à leurs résidents une aide forfaitaire pour effectuer un voyage annuel aller et retour entre chacune d'elles et la métropole. Le montant de cette dotation, qui évolue comme la dotation globale de fonctionnement des communes, a été de 30 millions d'euros en 2004 et 30,98 millions d'euros en 2005. Comme le souligne l'honorable parlementaire, ce sont les autorités locales qui ont en charge la définition et la gestion de ce dispositif. En ce qui concerne les départements d'outre-mer, lesdits dispositifs ont été notifiés et agréés par les services de la Commission européenne au titre des aides d'État (ainsi pour la Réunion par la décision n° 519/2004 du 20 juillet 2005). Ses effets pourraient naturellement être amplifiés par un éventuel concours financier complémentaire de la part des collectivités. Mis à part un complément initial de 150 000 euros mis en place en 2004 par la région Guadeloupe, ces dernières, pour l'heure, ne l'ont pas prévu. Jusqu'à présent, en dépit des diverses approches de l'Union européenne, aucune ouverture, n'a été obtenue encore quant à une participation de l'Union au financement de la continuité territoriale. Le seul concours financier obtenu concerne

le transport de fret dans les départements français d'Amérique. Cette absence de financements complémentaires peut expliquer l'impact modéré évoqué. Il faut y ajouter l'effet limitant du dispositif initialement adopté par la région Réunion, d'ailleurs reconnu par cette dernière dans la délibération de sa commission permanente du 2 novembre 2005. Elle y définit le dispositif comme reposant sur des critères trop sélectifs et avec un taux d'intervention trop peu incitatif et, sur ce constat, arrête un nouveau régime d'aides (en cours de notification à la Commission). Sur la base des règlements CEE 2408/92 et 2409/92, un État membre peut imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers vers un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire, si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, pour assurer sur ces liaisons une prestation de service adéquate répondant à des normes fixées en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix. Ces dispositions ont permis depuis avril 1997 de soumettre l'ensemble des compagnies assurant les dessertes métropole-DOM aux obligations de service public antérieurement contenues dans le cahier des dispositions communes appliquées aux transporteurs nationaux. Elles ont été complétées récemment, en 2003 et 2005, par des obligations portant sur le nombre de sièges minimal en vols réguliers à offrir annuellement par les transporteurs sur chacune de ces dessertes ; la réservation en due proportion des créneaux horaires correspondants sur Paris-Orly, au sein des 20 % des créneaux horaires libérés par l'arrêt des activités d'Air Lib ; les tarifs (moins 20 % pour les douze - dix-huit ans ; meilleur tarif disponible sans condition pour le déplacement d'un ascendant ou descendant au premier degré d'une personne décédée) ; la définition de conditions générales plus favorables aux passagers pour le transport de personnes malades et blessées. Le Gouvernement, conscient cependant de la persistance pour les résidents ultra-marins du caractère insuffisant des conditions des dessertes avec la métropole, notamment en matière tarifaire, a décidé de faire procéder à une analyse exhaustive des conditions d'amélioration de la desserte aérienne de l'outre-mer avec la métropole et dans leurs environnements régionaux. Il a diligenté à cet effet une mission des inspections générales des départements ministériels concernés. Celle-ci devrait remettre ses conclusions en 2006. Elle se penchera sur la question récurrente des prix plafonds. Elle aura aussi à examiner l'impact sur l'emploi et le prix des billets d'avion de l'exonération des cotisations sociales dues par les entreprises de transport aérien des DOM assurant des dessertes intérieures et vers la métropole ainsi que du passeport mobilité mis en place en 2002.

Données clés

Auteur : [M. André Thien Ah Koon](#)

Circonscription : Réunion (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 80089

Rubrique : Outre-mer

Ministère interrogé : outre-mer

Ministère attributaire : outre-mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 décembre 2005, page 11212

Réponse publiée le : 14 mars 2006, page 2836