



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

Nouvelle-Calédonie

Question écrite n° 24841

Texte de la question

M. Patrice Verchère attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé de l'outre-mer sur la question du transport aérien entre la France et la Nouvelle-Calédonie. La distance entre la métropole et ce territoire d'outre-mer rendant impossible une liaison directe, il est nécessaire de transiter, soit par le Japon et les aéroports de Tokyo ou d'Osaka, soit par l'Australie *via* Sydney. Si la concurrence joue pour ce segment du voyage, une situation de monopole perdure sur le dernier segment puisque seule la compagnie Air-Calin, filiale d'Air France, est en mesure de transporter les voyageurs entre les villes précitées et Nouméa. Ce monopole engendre des tarifs de transport aérien très onéreux et largement supérieurs à d'autres destinations, toutes aussi lointaines. En outre, ces tarifs prohibitifs ne permettent pas de développer le secteur touristique sur l'île. Il semble que le principe de continuité territoriale ne joue que pour le transport maritime de fret et de passagers, excluant de fait le transport aérien. Il lui demande si ce principe peut être étendu au transport aérien, afin de permettre une baisse des tarifs pour un voyage entre la métropole et la Nouvelle-Calédonie et engendrer probablement un développement économique de l'île.

Texte de la réponse

La Nouvelle-Calédonie est aujourd'hui desservie par la compagnie Air Calin, qui assure en partage de code avec Air France la liaison entre Nouméa et Paris, et, pour ce qui est des collectivités d'outre-mer, la liaison avec Papeete et Wallis. Ces liaisons aériennes sont ouvertes à la concurrence et toute compagnie aérienne est libre de demander à les exploiter. Ce sont des raisons purement commerciales qui expliquent l'exploitation de ces lignes par une seule compagnie, le volume de trafic ne permettant pas une rentabilité considérée comme suffisante par les transporteurs. Il n'existe donc pas de monopole organisé, mais une situation de fait. Il est à noter cependant qu'une autre compagnie étudie l'ouverture d'une liaison entre Paris et la Nouvelle-Calédonie via La Réunion et l'Australie, montrant ainsi la liberté d'implantation de toute compagnie. Afin de faciliter le passage aérien des Ultra-marins entre la Nouvelle-Calédonie et la métropole, dans le cadre de la politique de continuité territoriale, une aide à caractère social est servie sous forme d'une réduction du prix du billet payé par le voyageur. Cette aide d'État, appelée « dotation de continuité territoriale », est gérée localement. En 2007, 4,1 millions d'euros ont ainsi été versés par l'État à la Nouvelle-Calédonie, ce qui a permis à plus de 9 800 résidents de se rendre en métropole à un tarif réduit en moyenne de 420 euros. Cette mesure se poursuit en 2008, 4,2 millions d'euros étant ainsi réservés sur le budget de l'État pour la Nouvelle-Calédonie. Le flux de touristes à partir de la métropole est certes limité en raison de la distance mais dépend également de l'activité promotionnelle des professionnels et du développement de l'infrastructure hôtelière. La Nouvelle-Calédonie a adopté il y a plus de deux ans une stratégie en matière de tourisme et cherche à se développer à partir de la clientèle de la région, Australie et Nouvelle-Zélande, mais aussi le Japon et le Sud-Est asiatique. Cette activité est moins tributaire des tarifs des liaisons régulières car elle se développe en partie au travers des vols affrétés, qui ne sont pas soumis aux mêmes exigences économiques.

Données clés

Auteur : [M. Patrice Verchère](#)

Circonscription : Rhône (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24841

Rubrique : Outre-mer

Ministère interrogé : Outre-mer

Ministère attributaire : Outre-mer

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 10 juin 2008, page 4840

Réponse publiée le : 29 juillet 2008, page 6603