

ASSEMBLÉE NATIONALE
2 novembre 2023

PLF POUR 2024 - (N° 1680)

Commission	
Gouvernement	

AMENDEMENT

N ° II-3274

présenté par

M. Rimane, Mme Bourouaha, M. Castor, M. Chailloux, M. Dharréville, M. Chassaigne,
Mme Faucillon, M. Jumel, Mme K/Bidi, M. Le Gayic, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot,
M. Monnet, M. Nadeau, M. Peu, Mme Reid Arbelot, M. Sansu, M. Roussel, M. Tellier,
M. William et M. Wulfranc

ARTICLE ADDITIONNEL

APRÈS L'ARTICLE 55, insérer l'article suivant:

Mission « Outre-mer »

Dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remet au Parlement un rapport relatif aux besoins en matière d'infrastructures routières, aéroportuaires et maritimes dans les territoires ultramarins relevant des articles 73 et 74 de la Constitution. Ce rapport précise notamment les moyens financiers nécessaires pour répondre aux besoins identifiés et permettre un désenclavement effectif de l'ensemble des collectivités relevant des articles 73 et 74 de la Constitution. Il procède également à une mesure d'impact du manque d'infrastructures sur la compétitivité économique des territoires concernés.

EXPOSÉ SOMMAIRE

Cet amendement vise à permettre à la représentation nationale d'être destinataire d'un état des lieux des infrastructures (maritimes, aéroportuaires et routières) dans l'ensemble des départements, régions et collectivités d'outre-mer.

Ce rapport permettra par la suite au Parlement d'être en mesure de se prononcer sur les éventuelles dispositions législatives à élaborer pour mener à bien le désenclavement de ces territoires, qui s'applique non seulement vis à vis de l'hexagone, mais également entre les territoires ultramarins ainsi qu'à l'intérieur même de ces territoires.

Vis-à-vis de l'hexagone, l'exemple de Saint-Pierre-et-Miquelon est éloquent : seuls 12 vols directs vers l'hexagone par an sont organisés depuis 2018. Le reste de l'année, ce sont des vols avec escales avant de rejoindre Montréal d'où partent les vols vers la France hexagonale.

Quant à l'enclavement intérieur, symptôme d'un réseau routier encore largement sous-développé, il est particulièrement illustré par la récente liquidation d'Air Guyane, qui assurait des trajets entre le littoral guyanais et les communes de l'intérieur, les populations de ces dernières se retrouvant coupées du reste du monde.

L'ensemble des territoires ultramarins est touché, à sa manière et en des proportions qu'il convient de distinguer afin d'identifier les moyens à dégager pour y remédier, par cette problématique de rupture de continuité territoriale : qu'il s'agisse d'un réseau de transport réduit, d'un réseau routier restreint, d'aérodromes intérieurs rustiques, de l'absence de train, le développement et la modernisation des infrastructures est non seulement une nécessité à l'adresse de la qualité de vie des populations ultramarines, mais également un enjeu stratégique capital.

Ne serait-ce que pour la cohérence des ambitions françaises affichées en matière de transition environnementale, la mise en place d'un réel plan de construction massive et ciblée permettrait à ces territoires de s'émanciper du modèle tourné vers l'utilisation massive de la voiture individuelle, seul modèle viable dans des territoires où les offres alternatives sont, si ce n'est inexistantes, réduites à peau de chagrin.