



N° 1292

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

SEIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 31 mai 2023.

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE SUR
LA PROPOSITION DE LOI *visant à renforcer le principe de la continuité territoriale en*
Outre-Mer (n° 1159).

PAR M. OLIVIER SERVA

Député

Voir le numéro : **1159**

SOMMAIRE

	Pages
INTRODUCTION	5
COMMENTAIRE DES ARTICLES	7
TITRE I^{ER} – ACCOMPAGNER LES ACTIFS DANS LEUR MOBILITÉ	7
<i>Article 1^{er}</i> (articles L. 1803-6-1 [nouveau], L. 1803-6-2 [nouveau] et L. 1803-10 du code des transports) : Extension du dispositif d'aide à la continuité territoriale	7
TITRE II – ÉTENDRE LE DISPOSITIF D'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE	11
<i>Article 2</i> (article L. 1803-9 du code des transports) : Définition par voie réglementaire des montants de l'aide à la continuité territoriale	11
<i>Article 2 bis (nouveau)</i> (article L. 1803-2 du code des transports) : Remplacement de la notion de métropole par celle d'hexagone.....	14
TITRE III – FACILITER L'ACCÈS À LA VENTE À DISTANCE	15
<i>Article 3 (supprimé)</i> : Exonération de TVA pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros	15
<i>Article 3 bis (nouveau)</i> : Rapport visant à améliorer la continuité postale	17
TITRE IV – ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ DES FAMILLES FAISANT FACE À LA MALADIE D'UN ENFANT	19
<i>Article 4</i> (article L. 544-9 du code de la sécurité sociale) : Cumul d'aides pour la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant.....	19
<i>Article 5</i> (chapitre IV du titre I ^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services) : Compensation des charges pour l'État et la sécurité sociale.....	22
EXAMEN EN COMMISSION	23
LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES	47

INTRODUCTION

La continuité territoriale est un principe de service public visant à faciliter le déplacement des citoyens entre les territoires, en compensant les obstacles liés à leur éloignement. Elle doit permettre aux 2,7 millions d’habitants ultramarins, répartis sur onze territoires et trois océans, de rejoindre l’hexagone.

Fondée sur les principes d’égalité des droits, de solidarité nationale et d’unité de la République, la politique nationale de continuité territoriale a été mise en œuvre par les articles 49 et 50 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique de l’outre-mer (Lodeom), codifiés aux articles L. 1803-1 et suivants du code des transports. Elle se traduit aujourd’hui par les passeports d’aide à la mobilité et par l’aide à la continuité territoriale, pilotés par l’Agence de l’outre-mer pour la mobilité (Ladom), qui permet le financement du billet d’avion des personnes défavorisées résidant en outre-mer.

Face à l’inflation des prix des billets, notamment liée à la hausse du coût du carburant, la plupart de nos concitoyens ultramarins ne peuvent plus se déplacer entre leur territoire et l’hexagone car le montant des aides prévues par l’État est largement insuffisant. Les tarifs des billets sont historiquement élevés et les prix atteignent des niveaux inégalés auparavant. Entre février 2022 et février 2023, les prix des billets d’avion, toutes destinations confondues, au départ de la Guadeloupe ont ainsi augmenté de 47,9 %, la hausse étant de 45,2 % au départ de la Martinique, de 28,9 % au départ de la Guyane, de 24,4 % au départ de Mayotte et de 24,9 % au départ de La Réunion. De Paris vers les Antilles, le prix du billet d’avion en classe économique est bien supérieur à 1 000 euros pour l’été 2023 ⁽¹⁾.

Tout cela s’opère dans un contexte général d’augmentation des prix jamais atteint qui voit de plus en plus d’ultramarins basculer sous le seuil de pauvreté. Le Gouvernement, les élus locaux, la représentation nationale sont quotidiennement interpellés par nos concitoyens des territoires d’outre-mer qui ont désormais un sentiment exacerbé de rupture d’égalité entre leurs conditions de vie et celles des hexagonaux.

Quand on considère l’augmentation du coût des billets d’avion, force est d’admettre qu’il y a un problème auquel il convient de tenter d’apporter des solutions fortes, rapides et tangibles. Ces solutions doivent concerner les jeunes qui étudient dans l’hexagone, les malades qui nécessitent des soins qui n’existent que dans l’hexagone, les actifs qui doivent suivre une formation continue dispensée uniquement dans l’hexagone et ceux demeurant dans l’hexagone mais qui veulent

(1) Rapport d’information n° 488 fait au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer sur la continuité territoriale outre-mer, par M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne, enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2023.

rentrer au pays pour y occuper un emploi ou créer une entreprise. D'une manière générale, il s'agit d'accompagner nos concitoyens ultramarins qui doivent pouvoir se rendre sur le territoire hexagonal pour des motifs familiaux, sanitaires, culturels, sportifs ou économiques.

Dans ces conditions, le principe de continuité territoriale, par la faiblesse de ses moyens, est loin de répondre au principe d'égalité qui le sous-tend. Pire, les territoires ultramarins souffrent d'une distorsion du principe d'égalité qui est le fait générateur du sentiment d'abandon des populations sur place. Ce principe a été mis à mal par des années de politiques publiques peu ambitieuses et sous-dotées en matière de continuité territoriale entre les outre-mer et l'hexagone. Alors que les Corses bénéficient d'un accompagnement budgétaire à la continuité territoriale de 257 euros par habitant, les îles Baléares, les Canaries et Ceuta de 223 euros par habitant, les outre-mer bénéficient de 16 euros habitant ⁽¹⁾.

Il convient de tirer les conséquences de ce constat. C'est pourquoi, le groupe Libertés, indépendants, outre-mer et territoires (LIOT), dans le cadre de sa niche parlementaire, présente cette proposition de loi qui prévoit une refonte des dispositifs d'aide à la continuité territoriale, un complément des missions de Ladom et une facilitation de l'accès à la vente à distance *via* l'exonération de TVA des produits en ligne d'une valeur inférieure à 150 euros. Elle propose également le cumul de l'allocation journalière de présence parentale avec le complément ainsi que la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse.

(1) Rapport d'information n° 488 fait au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer sur la continuité territoriale outre-mer, par M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne, enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2023.

COMMENTAIRE DES ARTICLES

TITRE I^{ER} ACCOMPAGNER LES ACTIFS DANS LEUR MOBILITÉ

Article 1^{er}

(articles L. 1803-6-1 [nouveau], L. 1803-6-2 [nouveau] et L. 1803-10 du code des transports)

Extension du dispositif d'aide à la continuité territoriale

Adopté par la commission avec modifications

Cet article crée deux nouveaux passeports de mobilité : le « passeport pour le retour au pays », pour les ultramarins résidents dans l'hexagone et le « passeport pour la mobilité des actifs », qui finance les billets des personnes inscrites dans une formation continue dans l'hexagone. L'article complète également les missions de Ladom, en cohérence avec les nouveaux passeports créés.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : L'INSUFFISANCE DES DISPOSITIFS D'AIDE À LA MOBILITÉ POUR LES ULTRAMARINS

A. DES DISPOSITIFS LIMITÉS D'AIDE À LA MOBILITÉ

La politique nationale de continuité territoriale finance, au travers du fonds de continuité territoriale, plusieurs aides à la mobilité :

– **l'aide à la continuité territoriale**, qui finance une partie des titres de transport des personnes résidant dans les collectivités d'outre-mer, entre leur collectivité de résidence et le territoire hexagonal, sous conditions de ressources ;

– le **passeport pour la mobilité des études**, destiné aux personnes en formation initiale (les étudiants de tous les territoires ainsi que les lycéens des collectivités de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Saint-Barthélemy). Le passeport permet la prise en charge de la moitié du coût du billet d'avion, ou de sa totalité pour les étudiants boursiers d'État sur critères sociaux et les lycéens ;

– le **passeport pour la mobilité en stage professionnel**, destiné aux élèves et étudiants inscrits en terminale professionnelle ou technologique, en section de technicien supérieur, en institut universitaire de technologie, en licence professionnelle ou en master. L'aide participe au financement des titres de transport dans le cadre du stage prévu par la formation lorsque le référentiel de formation

impose une mobilité hors du territoire de la collectivité où l'intéressé réside ou que le tissu économique local n'offre pas le stage recherché dans le champ d'activité et le niveau de responsabilité correspondant à la formation ;

– le **passport pour la mobilité de la formation professionnelle**, qui est destiné aux personnes en formation professionnelle en mobilité et aux personnes inscrites dans une démarche d'insertion professionnelle. L'aide comporte aussi un volet destiné aux personnes devant se présenter aux épreuves d'admission des concours de la fonction publique de catégorie A et B ainsi que des concours d'accès aux grandes écoles. Elle assure la prise en charge totale du coût du billet d'avion.

B. LES AIDES À LA MOBILITÉ DES ULTRAMARINS SONT PILOTÉES PAR L'AGENCE DE L'OUTRE-MER POUR LA MOBILITÉ

Initialement société d'État placée sous la double tutelle du ministre chargé de l'outre-mer et du ministre chargé du budget, **Ladom** a succédé en 2006 à l'Agence nationale pour l'insertion et la promotion des travailleurs d'outre-mer (ANT). Ladom est devenue l'opérateur de l'État pour la mobilité outre-mer en 2010 à la suite de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique de l'outre-mer (LODEOM). L'agence assure le pilotage des passeports mobilité et du dispositif d'aide à la continuité territoriale.

La loi n° 2015-1268 du 14 octobre 2015 d'actualisation du droit des outre-mer a transformé Ladom en établissement public administratif de l'État à partir de 2016.

En application de l'article L. 1803-10 du code des transports, Ladom a aujourd'hui deux principales missions :

1° Contribuer à l'insertion professionnelle des personnes résidant habituellement en outre-mer, en particulier les jeunes, en favorisant leur formation initiale et professionnelle hors de leur collectivité de résidence ainsi que leur accès à l'emploi ;

2° Mettre en œuvre les actions relatives à la continuité territoriale qui lui sont confiées par l'État et par les collectivités territoriales.

À compter du 1^{er} janvier 2024, Ladom cessera les prescriptions de formation professionnelle dans une logique de rationalisation de l'action publique, qui se traduira par le transfert de cette activité à Pôle Emploi.

C. DES DISPOSITIFS D'AIDE À LA MOBILITÉ INSUFFISANTS AU REGARD DE LA SITUATION DANS LES OUTRE-MER

Le niveau de vie des populations ultramarines et la hausse récente des prix des billets d'avion rendent essentielle la création de nouvelles aides à la mobilité.

1. Une population en moyenne plus pauvre que dans l'hexagone

Des écarts de richesse importants persistent entre les territoires d'outre-mer et la France hexagonale.

PIB par habitant en 2021 (euros)	
Guadeloupe	23 897
Martinique	25 921
Guyane	15 922
La Réunion	23 479
Mayotte	9 210
Polynésie Française	18 354
France métropolitaine	38 107

Source : commission des finances du Sénat, données Insee pour 2022.

Cette tendance tend à s'accroître puisque le PIB par habitant enregistre une légère diminution en outre-mer entre 2019 et 2021, alors qu'il connaît une hausse de plus de 5 % en France hexagonale sur la même période.

Par ailleurs, la population ultramarine est en moyenne plus pauvre que la population de l'hexagone. Si en France hexagonale, près de 14 % de la population vit avec moins de 60 % du revenu médian, cette proportion dépasse largement la moitié de la population en Guyane ou à Mayotte.

Taux de pauvreté Seuil national (en %)	
Guadeloupe	34
Martinique	33
Guyane	53
La Réunion	42
Mayotte	77
France métropolitaine	14

Source : Insee, budget de famille 2017.

Ces situations de pauvreté rendent le voyage vers le territoire hexagonal quasi-impossible pour de nombreux ultramarins.

2. Une population soumise à l'inflation récente des prix des billets d'avion

Depuis le milieu de l'année 2022, les prix des billets d'avion ont connu une forte augmentation, du fait notamment de la hausse des prix des carburants. La direction générale de l'aviation civile, interrogée par le Sénat au début de l'année 2023 ⁽¹⁾, estimait que le prix du kérosène, qui représente près de 30 % des coûts d'une compagnie, avait augmenté de 94 % entre septembre 2021 et septembre 2022,

(1) Rapport d'information n° 488 fait au nom de la délégation sénatoriale aux outre-mer sur la continuité territoriale outre-mer, par M. Guillaume Chevrollier et Mme Catherine Conconne, enregistré à la Présidence du Sénat le 30 mars 2023.

ce qui représente un surcoût d'environ 120 euros pour un aller-retour sur une liaison entre les Antilles et la France hexagonale.

Dans ce contexte, la création de nouvelles aides pour les déplacements des ultramarins est impérative.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 1^{er} crée deux dispositifs ayant vocation à favoriser l'accompagnement des actifs dans leur mobilité entre l'outre-mer et l'hexagone au sein du chapitre III du titre préliminaire du livre VIII de la première partie du code des transports. Il complète également les missions de Ladom.

A. LA CRÉATION DE DEUX NOUVEAUX PASSEPORTS

L'introduction d'un nouvel article L. 1803-6-1 prévoit la création d'un « **passport pour le retour au pays** » pour les ultramarins résidents dans l'hexagone. Cette aide s'adresse aux actifs dont les centres des intérêts moraux et matériels ⁽¹⁾ sont la Guadeloupe, la Guyane, la Martinique, Mayotte, La Réunion, la Polynésie française, Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis-et-Futuna. L'aide est conditionnée à la justification d'une promesse d'embauche ou d'une création d'activité.

L'article 1^{er} de la proposition de loi prévoit en outre la création d'un « **passport pour la mobilité des actifs** » *via* la création d'un nouvel article L. 1803-6-2. Ce nouveau dispositif vise à accompagner la mobilité dans le cadre de la formation continue grâce au financement d'une partie des titres de transport des personnes actives inscrites dans un programme de formation en continue, lorsque l'inscription à ce programme est justifiée par l'impossibilité de suivre un tel cursus, pour la filière d'étude choisie, dans la collectivité de résidence.

La situation est certifiée dans des conditions fixées par voie réglementaire.

B. L'ÉLARGISSEMENT DES MISSIONS DE L'AGENCE DE L'OUTRE-MER POUR LA MOBILITÉ

Tirant les conséquences de la création des nouveaux passeports au 1^o de l'article 1^{er} de la proposition de loi, le 2^o du même article complète l'article L. 1803-10 du code des transports fixant les missions de Ladom, pour y intégrer l'accompagnement des résidents ultramarins vers leur collectivité d'origine.

(1) La notion de centre des intérêts moraux et matériels s'inspire de la notion de centre des intérêts matériels et moraux, propre à la situation spécifique des fonctionnaires ayant de tels intérêts dans les cinq départements et cinq collectivités d'outre-mer au sens des articles 73 et 74 de la Constitution.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté les amendements rédactionnels CD37, CD31, CD38, CD32, CD35 et CD33 du rapporteur M. Olivier Serva ainsi que l'amendement rédactionnel CD4 de M. Emmanuel Blairy (Rassemblement National) identique au CD35, et l'amendement rédactionnel CD23 de Mme Caroline Parmentier (Rassemblement National), qui avait reçu un avis favorable du rapporteur.

La commission a adopté l'article 1^{er} ainsi modifié.

*

* *

TITRE II ÉTENDRE LE DISPOSITIF D'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE

Article 2

(article L. 1803-9 du code des transports)

Définition par voie réglementaire des montants de l'aide à la continuité territoriale

Adopté par la commission avec modifications

Cet article proposait initialement de définir dans la loi de nouveaux montants pour l'aide à la continuité territoriale. La commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté une nouvelle rédaction de l'article 2 prévoyant que le montant des aides financées par le fonds de continuité territoriale est fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé des outre mer et du ministre chargé des comptes publics et que ce montant dépend du prix moyen des billets d'avion.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : LES MONTANTS DE L'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE SONT INSUFFISANTS

A. L'AIDE À LA CONTINUITÉ TERRITORIALE : UNE NÉCESSITÉ POUR LES ULTRAMARINS

Pilotée par Ladom, l'aide à la continuité territoriale, codifiée à l'article L. 1803-4 du code des transports, est destinée à **financer une partie des titres de transport des personnes résidant dans les collectivités d'outre-mer, entre leur collectivité de résidence et le territoire métropolitain**. Elle vise à préserver les liens familiaux entre les ultramarins et promouvoir les relations culturelles et économiques entre l'outre-mer et l'hexagone.

Ce dispositif s'adresse aux personnes dont le quotient familial du foyer de rattachement est inférieur ou égal à 11 991 euros (ou 14 108 euros dans les collectivités de l'océan Pacifique). Son montant est majoré pour les personnes présentant un quotient familial inférieur à 6 000 euros (ou 8 400 euros dans les collectivités de l'océan Pacifique).

Aux termes du deuxième alinéa de l'article L. 1803-4 du code des transports, l'aide à la continuité territoriale finance aussi, sous conditions de ressources, une partie des titres de transport des résidents habituels régulièrement établis en France hexagonale lorsque la demande d'aide à la continuité territoriale est justifiée par un déplacement pour se rendre aux obsèques d'un parent, frère, sœur ainsi que de leur conjoint ou de leur partenaire lié par un pacte civil de solidarité.

Les ultramarins éligibles peuvent disposer d'un bon de réduction, le **bon de continuité**, valable sur un billet d'avion aller/retour en classe économique. Ce bon de réduction est à présenter auprès d'une compagnie aérienne. Un délai de carence de trois années pleines est observé entre deux demandes, sauf pour certains publics spécifiques : les doctorants (une aide par an), les artistes (deux aides par an) et les jeunes espoirs sportifs (quatre aides par an).

En 2021, 8 589 aides à la continuité territoriale ont été délivrées par Ladom.

B. DES MONTANTS D'AIDE INSUFFISANTS AU REGARD DE LA HAUSSE DES PRIX DES BILLETS D'AVION

En application de l'article 50 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer, les montants de l'aide sont aujourd'hui définis par voie réglementaire. L'arrêté du 2 mars 2023 ⁽¹⁾ définit les montants aujourd'hui applicables.

(1) Arrêté du 2 mars 2023 portant modification de l'arrêté du 18 novembre 2010 pris en application de l'article 13 du décret n° 2010 1424 du 18 novembre 2010 fixant les conditions d'application des II, III, IV et V de l'article 50 de la loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer et les limites apportées au cumul des aides au cours d'une même année.

Montant de l'aide à la continuité territoriale selon la collectivité de départ ou de destination (euros)	
Guadeloupe	340
Martinique	350
Guyane	390
La Réunion	475
Mayotte	535
Saint-Barthélemy	495
Saint-Martin	495
Saint-Pierre-et-Miquelon	530
Îles de Wallis-et-Futuna	1235
Polynésie Française	935
Nouvelle-Calédonie	980

Face à l'augmentation des prix des billets d'avion entre les territoires ultramarins et l'hexagone (exposée *supra*), il est essentiel de revaloriser le montant de l'aide à la continuité territoriale.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 2 de la proposition de loi prévoit l'insertion d'un nouvel article L. 1803-4-1-1 dans le code des transports définissant les **montants de l'aide à la continuité territoriale**. Ces montants sont applicables aux trajets de l'outre-mer vers la France hexagonale et de l'hexagone vers l'outre-mer.

Montants actuel et proposé d'aide à la continuité selon la collectivité		
<i>Collectivité de départ ou de destination</i>	<i>Montant actuel de l'aide (en euros)</i>	<i>Montant d'aide proposé (en euros)</i>
Guadeloupe	340	950
Martinique	350	950
Guyane	390	975
La Réunion	475	950
Mayotte	535	1070
Saint-Barthélemy	495	990
Saint-Martin	495	990
Saint-Pierre-et-Miquelon	530	1060
Îles de Wallis-et-Futuna	1235	1235
Polynésie française	935	935
Nouvelle Calédonie	980	980

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté les amendements identiques CD74 de Mme Anne-Cécile Violland (Horizons), CD76 de M. Guillaume Vuilletet

(Renaissance) et CD86 du rapporteur M. Olivier Serva) prévoyant une réécriture globale de l'article 2.

Dans sa nouvelle réaction, l'article 2 de la proposition de loi modifie l'article L. 1803-9 du code des transports relatif au fonds de continuité territoriale pour y préciser que le montant des aides financées par ce fonds est fixé par un arrêté conjoint du ministre chargé des outre-mer et du ministre chargé des comptes publics et que ce montant dépend du prix moyen des billets d'avion. La détermination du montant des aides par voie réglementaire plutôt que législative, comme cela était envisagé dans la rédaction initiale de la proposition de loi, a été jugée plus pertinente car plus facilement modulable selon l'évolution du coût des transports.

La commission a adopté l'article 2 ainsi modifié.

*

* *

Article 2 bis (nouveau)

(article L. 1803-2 du code des transports)

Remplacement de la notion de métropole par celle d'hexagone

Introduit par la commission

Cet article, créé par voie d'amendement en commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, remplace la notion de métropole par le terme hexagone.

La commission du développement durable a créé un nouvel article 2 *bis* par l'adoption de l'amendement CD60 de M. Philippe Naillet (Socialistes et apparentés) avec un avis favorable du rapporteur M. Olivier Serva.

L'article 2 *bis* de la proposition de loi modifie le deuxième alinéa de l'article L. 18032 du code des transports en remplaçant le mot « *métropolitaine* » par le mot « *hexagonale* ». Cette modification vise à faire disparaître du code des transports la notion de métropole, dont la connotation est jugée datée et trop coloniale.

*

* *

TITRE III FACILITER L'ACCÈS À LA VENTE À DISTANCE

Article 3 (supprimé)

Exonération de TVA pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros

Supprimé par la commission

Cet article proposait une exonération de taxe sur la valeur ajoutée pour l'achat de produits en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros. Il a été supprimé lors de l'examen de la proposition de loi en commission.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : UN RÉGIME FISCAL PARTICULIER APPLICABLE DANS LES TERRITOIRES D'OUTRE-MER

Les territoires régis par l'article 73 de la Constitution (Guadeloupe, La Réunion, Guyane, Martinique, Mayotte) et l'article 74 de la Constitution (Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon, les îles Wallis-et-Futuna ainsi que la Polynésie française) jouissent d'un régime fiscal particulier.

A. LES DÉPARTEMENTS ET RÉGIONS D'OUTRE-MER RÉGIS PAR L'ARTICLE 73 DE LA CONSTITUTION

1. Les achats en ligne depuis les départements et régions d'outre-mer sont considérés comme des importations

Les territoires régis par l'article 73 étant considérés comme des territoires tiers, les envois de biens vers les territoires ultramarins sont considérés comme des importations, soumis à la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), en application de l'article 291 du code général des impôts.

Ainsi, lors de l'achat d'un bien, le client ultramarin réalise une importation soumise à la TVA du territoire de destination. En Guadeloupe, en Martinique et à La Réunion, le taux normal est de 8,5 % et le taux réduit de 2,1 %. En Guyane et à Mayotte, la TVA n'est pas applicable.

2. Les régimes de franchise de TVA existants

Il existe des régimes de franchise de TVA pour les importations de biens.

Dans le cadre de l'achat sur le site internet d'un professionnel depuis un département ou une région d'outre-mer, l'acheteur bénéficie d'une exemption de TVA et d'octroi de mer pour les biens dont la valeur est inférieure à 22 euros ⁽¹⁾.

Dans le cadre de l'envoi d'un colis entre particuliers, il existe une franchise de TVA pour l'envoi des colis d'un État membre de l'Union européenne vers un département ou une région d'outre-mer, dont la valeur est inférieure à 400 euros depuis le 1^{er} avril 2023 (205 euros auparavant). Les échanges pouvant bénéficier de cette franchise doivent toutefois être adressés sans aucune contrepartie et présenter un caractère occasionnel.

B. LES COLLECTIVITÉS D'OUTRE-MER RÉGIÉS PAR L'ARTICLE 74 DE LA CONSTITUTION

Les collectivités d'outre-mer régies par l'article 74 de la Constitution ne font pas partie du territoire douanier communautaire et, par conséquent, les obligations douanières sont identiques à celles appliquées dans les échanges de biens avec les pays tiers.

Ces collectivités obéissent à des régimes spécifiques selon les territoires. La TVA ne s'applique qu'en Polynésie française. Elle n'est pas applicable à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et aux îles Wallis-et-Futuna. Seule la TVA immobilière s'applique à Saint-Barthélemy.

En Polynésie française, il existe trois taux de TVA : le taux normal de 16 % qui s'applique à tous les produits, notamment importés, le taux intermédiaire de 13 % pour les prestations de services et le taux réduit de 5 % pour les produits alimentaires ou les prestations de services relatives au transport de voyageurs, à la fourniture d'électricité et à l'hébergement dans les établissements hôteliers.

En Polynésie française, pour un montant inférieur à 20 000 FCP, soit environ 155 euros, le consommateur n'a pas de droits et de taxes à payer. Les biens importés d'une valeur supérieure à ce montant sont soumis à la TVA.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

Le II de l'article 291 du code général des impôts prévoit des exonérations au régime d'assujettissement à la TVA des importations de biens. Sont concernés par cette exonération, les biens importés définitivement dans le cadre des franchises fiscales communautaires et désignés par arrêté.

L'article 3 de la proposition de loi complète les dispositions relatives aux exonérations de TVA prévues par l'article 291 du code général des impôts. Il

(1) Directive (UE) 2017/2455 du Conseil du 5 décembre 2017 modifiant la directive 2006/112/CE et la directive 2009/132/CE en ce qui concerne certaines obligations en matière de taxe sur la valeur ajoutée applicables aux prestations de services et aux ventes à distance de biens.

précise le contenu de l'arrêté fixant la liste des biens concernés par l'exonération de TVA en indiquant que celle-ci s'applique aux biens d'une valeur de moins de 150 euros achetés en ligne, dans les collectivités relevant des articles 73 et 74 de la Constitution.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a supprimé l'article 3 de la proposition de la loi en adoptant les amendements de suppression CD36 du rapporteur M. Olivier Serva, CD10 de M. Jean-Hugues Ratenon (La France insoumise – NUPES) et CD65 de M. Emmanuel Blairy (Rassemblement National) car l'exonération de TVA pour les achats de ligne en biens de moins de 150 euros aurait été trop préjudiciable aux commerçants locaux.

*

* *

Article 3 bis (nouveau)

Rapport visant à améliorer la continuité postale

Introduit par la commission

Cet article, introduit par la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, prévoit la remise d'un rapport du Gouvernement au Parlement présentant les pistes de réformes visant à améliorer la continuité postale entre l'hexagone et l'outre-mer.

I. LE DROIT EN VIGUEUR : DES TARIFS POSTAUX INÉGAUX ENTRE L'OUTRE-MER ET LA FRANCE HEXAGONALE

Le service universel postal concourt à la cohésion sociale et au développement équilibré du territoire. Conformément à l'article L. 1 du code des postes et des communications électroniques, il est assuré dans le respect des principes d'égalité, de continuité et d'adaptabilité.

Il existe aujourd'hui des tarifs différents selon que l'envoi de correspondance se fait au sein de l'hexagone ou entre l'hexagone et un territoire ultramarin, conformément à l'article 12 de la directive 97/67/CE du Parlement européen et du Conseil du 15 décembre 1997 concernant des règles communes pour le développement du marché intérieur des services postaux de la Communauté et l'amélioration de la qualité du service qui précise que les États membres peuvent orienter les prix des envois postaux selon les coûts.

Avant la loi de programmation n° 2017-256 du 28 février 2017 relative à l'égalité réelle outre-mer et portant autres dispositions en matière sociale et économique (Loredom), **le tarif appliqué aux envois de correspondance à l'unité** en provenance et à destination des collectivités régies par l'article 73 de la Constitution, de Saint-Pierre-et-Miquelon, de Saint-Barthélemy, de Saint-Martin, des îles de Wallis-et-Futuna et des Terres australes et antarctiques françaises **était le même que celui en vigueur dans l'hexagone, uniquement lorsque les envois étaient d'un poids inférieur à 20 grammes.** Depuis la Loredom, le seuil de poids est fixé à 100 grammes.

II. EXAMEN EN COMMISSION

Lors de l'examen de la proposition de loi, la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a adopté l'amendement portant article additionnel CD58 de M. Elie Califer (Socialistes et apparentés), qui avait reçu un avis favorable du rapporteur.

Le nouvel article 3 *bis* prévoit que, dans un délai de six mois à compter de la promulgation de la présente loi, le Gouvernement remette au Parlement un rapport présentant les pistes de réformes visant à améliorer la continuité postale pour les envois de correspondance à l'unité en provenance et à destination des outre-mer.

Le rapport étudiera notamment les modalités et l'impact d'un alignement de la péréquation tarifaire postale en vigueur en France hexagonale, conformément aux principes établis à l'article L. 1 du code des postes et des communications électroniques.

*

* *

TITRE IV ACCOMPAGNER LA MOBILITÉ DES FAMILLES FAISANT FACE À LA MALADIE D'UN ENFANT

Article 4

(article L. 544-9 du code de la sécurité sociale)

Cumul d'aides pour la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant

Adopté par la commission sans modification

Cet article prévoit le cumul entre l'allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse.

I. LE DROIT EN VIGUEUR

A. L'ALLOCATION JOURNALIÈRE DE PRÉSENCE PARENTALE PERMET AU PARENT D'ASSISTER UN ENFANT MALADE OU HANDICAPÉ

L'allocation journalière de présence parentale (AJPP) est une aide octroyée aux parents qui cessent une activité professionnelle afin de s'occuper d'un enfant atteint d'une maladie, d'un handicap ou victime d'un accident d'une particulière gravité rendant indispensables une présence soutenue et des soins contraignants. Les conditions d'obtention de l'AJPP sont codifiées au chapitre IV du titre IV du livre V du code de la sécurité sociale (articles L. 544-1 à L. 544-10).

L'article L. 554-2 précise que la particulière gravité de la maladie, du handicap ou de l'accident est attestée par un certificat médical détaillé, établi par le médecin suivant l'enfant. Le droit à la prestation est soumis à un avis favorable du service de contrôle médical relevant de l'article L. 315-1 du code de la sécurité sociale. Les articles L. 544-3 du même code et L. 1225-62 du code de travail limitent le nombre de jours d'allocation à trois cent dix jours ouvrés mais la loi n° 2021-1484 du 15 novembre 2021 visant à améliorer les conditions de présence parentale auprès d'un enfant dont la pathologie nécessite un accompagnement soutenu a introduit la possibilité de renouveler cette durée si la pathologie de l'enfant nécessite que l'accompagnement soit prolongé.

Le décret n° 2022-88 du 28 janvier 2022 relatif à l'allocation journalière du proche aidant et à l'allocation journalière de présence parentale fixe, à l'article D. 544-6 du code de la sécurité sociale, les nouvelles modalités de calcul

de l'AJPP. Le montant de l'AJPP s'élève aujourd'hui à 62,4 euros par jour, à l'exception de Mayotte où le montant de l'AJPP est de 53,97 euros par jour ⁽¹⁾.

L'AJPP peut être versée simultanément ou alternativement aux deux membres du couple de parents dans la limite de 22 jours par mois. Depuis le décret n° 2020-1208 du 1^{er} octobre 2020 relatif à l'allocation journalière du proche aidant et l'allocation journalière de présence parentale, les parents peuvent fractionner l'allocation en demi-journée.

L'article L. 544-7 du code de la sécurité sociale établit également qu'un complément pour frais est attribué au ménage ou à la personne dont les ressources ne dépassent pas un certain plafond, variable en fonction du nombre d'enfants à charge et de la composition du ménage, lorsque la maladie, le handicap ou l'accident visés exigent des dépenses à la charge desdits ménage ou personne, supérieure, à un montant déterminé (120,65 euros). Actuellement, ce complément mensuel s'élève à 120,65 euros, à l'exception de Mayotte où il s'élève à 121,25 euros.

Le second alinéa de l'article L. 544-8 du même code précise que les travailleurs à la recherche d'un emploi ou en formation professionnelle rémunérée bénéficient d'une AJPP versée mensuellement sur la base d'un nombre de jours fixés par décret.

B. L'ALLOCATION JOURNALIÈRE DE PRÉSENCE PARENTALE EST AUJOURD'HUI UNIQUEMENT CUMULABLE AVEC LE MONTANT DE BASE DE L'ALLOCATION D'ÉDUCATION DE L'ENFANT HANDICAPÉ

L'article L. 544-9 du code de la sécurité sociale établit la liste des indemnités avec lesquelles l'AJPP n'est pas cumulable pour un même bénéficiaire. Cette liste comprend à son 7^o le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH), perçus pour le même enfant. Ainsi, si l'AJPP peut être cumulée avec l'allocation de base de l'AEEH, elle ne peut pas l'être avec ses compléments.

L'allocation d'éducation de l'enfant handicapé (AEEH) est une aide financière destinée à compenser les dépenses liées à la situation de handicap d'un enfant de moins de vingt ans. Les modalités d'obtention de cette allocation sont codifiées aux articles L. 541-1 à L. 541-4 du code de la sécurité sociale.

Actuellement, le montant de base de l'AEEH s'élève à 142,70 euros par mois. L'article L. 541-1 du code de la sécurité sociale précise qu'un complément d'allocation est accordé pour l'enfant atteint d'un handicap dont la nature ou la gravité exige des dépenses particulièrement coûteuses ou nécessite le recours fréquent à l'aide d'une tierce personne. Selon l'importance des dépenses

(1) Décret n° 2022-1311 du 12 octobre 2022 étendant et adaptant à Mayotte les dispositions réglementaires du code de la sécurité sociale relatives à l'allocation journalière de présence parentale et l'allocation journalière du proche aidant.

supplémentaires engagées ou la permanence de l'aide nécessaire, le montant du complément varie de 105 euros à 1 193 euros.

II. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'AJPP et l'AAEH doivent permettre aux parents accompagnants de financer l'ensemble des dépenses liées à la maladie ou au handicap de leur enfant. Or, ces dépenses sont souvent démultipliées pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse car certaines maladies ne sont pas traitables sur le territoire de résidence, faute de structure ou de spécialiste.

Les soins en France hexagonale sont alors une question vitale pour les enfants. Contrairement aux parents résidant en France hexagonale, les parents ultramarins ou corses ne peuvent pas faire des allers-retours quotidiens entre leur domicile et l'hôpital pour être auprès de leur enfant malade. Ils n'ont pas d'autre choix que de quitter leur territoire et de venir s'installer à proximité du lieu de soins. Ils doivent alors faire face au coût d'une installation tout en conservant leur logement pour leur retour.

Ils sont contraints en même temps de quitter leur emploi et se retrouvent donc sans aucun revenu de leur travail alors que leurs charges ont doublé.

Afin de permettre aux parents de répondre à ces frais supplémentaires et ainsi leur donner la possibilité d'accompagner leurs enfants dans les meilleures conditions possibles, le texte propose une dérogation à l'interdiction du cumul de l'AJPP avec le complément et la majoration de l'AAEH.

L'article 4 de la proposition de loi complète à cet effet le 7° de l'article L. 544-9 du code de la sécurité sociale en précisant que cette disposition n'est pas applicable au bénéficiaire de l'allocation journalière de présence parentale résidant dans une collectivité régie par l'article 73 de la Constitution, soit les départements et régions d'outre-mer, ou dans les collectivités de Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Saint-Pierre-et-Miquelon ou de Corse.

III. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 4 de la proposition de loi sans modification.

*

* *

Article 5

(chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services)

Compensation des charges pour l'État et la sécurité sociale

Adopté par la commission sans modification

Cet article de gage prévoit les dispositifs de compensation des charges induites par la proposition de loi pour l'État et la sécurité sociale.

I. LE DISPOSITIF PROPOSÉ

L'article 5 de la présente proposition de loi tire les conséquences des dispositions de l'article 40 de la Constitution.

Le I de l'article 5 prévoit la compensation de l'exonération de TVA, prévue pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros de l'article 3 de la présente proposition de loi, par la création d'une taxe additionnelle à l'accise sur les tabacs prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services.

Le deuxième paragraphe de l'article 5 vise à compenser l'introduction de deux nouvelles aides à la mobilité à l'article 1^{er} de la proposition de loi ainsi que la revalorisation des montants de l'aide à la continuité territoriale prévue à l'article 2 par la création d'une taxe additionnelle sur les produits du tabac prévue au chapitre IV du titre I^{er} du livre II du code des impositions sur les biens et les services.

Enfin, le dernier paragraphe de l'article 5 gage les conséquences financières pour les organismes de sécurité sociale de la dérogation à l'interdiction de cumul de l'allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé introduite à l'article 4 de la proposition de loi par une majoration de l'accise sur les tabacs.

II. LES TRAVAUX DE LA COMMISSION

La commission a adopté l'article 5 de la proposition de loi sans modification.

*

* *

EXAMEN EN COMMISSION

Lors de sa réunion du mercredi 31 mai 2023, la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a examiné la proposition de loi visant à renforcer le principe de la continuité territoriale en outre-mer (n° 1159) (M. Olivier Serva, rapporteur).

M. Olivier Serva, rapporteur. Mes chers collègues, le tarif minimum que doit payer un Guadeloupéen pour un aller-retour Pointe-à-Pitre-Paris entre le 13 et le 29 juillet s'élève à 1 077 euros ! Et ne vous méprenez pas, il effectuera son voyage en classe économique, avec un bagage de 23 kilogrammes. Ce n'est pas mieux ailleurs. Pour un voyage dans les mêmes conditions et aux mêmes dates, un Guyanais devra déboursier au minimum 1 338 euros, un Réunionnais, 1 704 euros et un Mahorais, 2 001 euros. Pourtant, en cette période, des milliers d'étudiants ultramarins, accompagnés de leurs proches, seront contraints de quitter leur territoire d'origine pour poursuivre leurs études supérieures dans l'Hexagone. Des centaines de patients ultramarins devront partir y suivre des soins, inexistantes chez eux.

Si le poste des transports était déjà particulièrement coûteux dans le budget des ménages ultramarins, la situation s'est dégradée dans le contexte hyperinflationniste que connaît l'économie mondiale depuis l'année dernière. Entre février 2022 et février 2023, les prix des billets d'avion, toutes destinations confondues, ont augmenté de 48 % au départ de la Guadeloupe, de 45 % au départ de la Martinique, de 29 % au départ de la Guyane et de 25 % au départ de Mayotte et de La Réunion. Pas un jour ne passe sans que les parlementaires, ultramarins ou non, ne soient interpellés au sujet du coût des billets d'avion.

Dans ce contexte d'augmentation inédite des prix, la précarité gagne du terrain avec une célérité plus accrue que dans l'Hexagone. Si, en France hexagonale, la population vit à près de 14 % sous le seuil de pauvreté, ce chiffre s'élève à 30 % en Guadeloupe et Martinique, à 53 % en Guyane et à 77 % à Mayotte.

Les pertes de chances se succèdent pour nos jeunes, pour nos entrepreneurs, pour nos sportifs ou pour nos artistes. Alors qu'ils contribuent à l'excellence sportive française, nos clubs amateurs des territoires français dits d'outre-mer doivent trouver des dizaines de milliers d'euros pour financer leur participation aux finales des championnats ou des coupes de France de leur discipline. Les plus performants voient leur charge annuelle doubler. Le seul motif de ces pénalités est le talent ! Faute de pouvoir payer les billets d'avion de leurs licenciés, nos clubs renoncent à concourir, alors même qu'ils sont sélectionnés pour des compétitions nationales. Je pense aussi à nos étudiants qui renoncent à se former dans la filière de leur choix, n'ayant pas les moyens de financer leur départ dans l'Hexagone. Je pense aux patients et aux enfants malades dont l'état de santé se dégrade et à qui le

pire arrive, faute de pouvoir aller se faire soigner par des spécialistes dont les disciplines sont inexistantes dans nos territoires.

Mes collègues et moi connaissons bien ces situations, face auxquelles nous sommes désarmés. Nos populations demandent à être accompagnées pour aller, non pas faire du tourisme, mais pour se former, passer des concours, participer à des compétitions, développer leur entreprise ou se soigner. Cela dépasse l'entendement ! À cet égard, le lien entre nos territoires d'outre-mer et l'Hexagone est rompu.

La continuité territoriale est une fiction juridique créée le 1^{er} janvier 1976 pour les liaisons maritimes entre la Corse et l'Hexagone. Trois ans plus tard, ce principe a été étendu aux liaisons aériennes. Mais sa déclinaison aux territoires d'outre-mer, en 2003, restera une chimère.

La population ultramarine est en proie à des années de politiques publiques peu ambitieuses, indépendamment des majorités au pouvoir, et sous-dotées en matière de continuité territoriale entre les outre-mer et l'Hexagone. Alors que la population corse bénéficie d'un accompagnement budgétaire à la continuité territoriale de 257 euros par habitant et que les îles Baléares, les Canaries et Ceuta perçoivent 223 euros par habitant, les outre-mer n'obtiennent que 16 euros par habitant. C'est caractéristique de la discontinuité juridique du principe d'égalité, fait générateur du sentiment d'abandon des populations sur place. S'ensuivent des crises sociales, particulièrement fréquentes ces dernières décennies en outre-mer – en 2008 et en 2017 en Guyane, en 2009 et en 2021 en Guadeloupe, en 2018 à La Réunion, en 2018 et aujourd'hui à Mayotte.

Cela justifie que mon collègue Max Mathiasin et moi ayons décidé de déposer cette proposition de loi dans le cadre de la niche parlementaire du groupe LIOT.

Pour renforcer l'accompagnement des actifs dans leur mobilité, l'article 1^{er} propose une extension des missions de l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (Ladom), avec la création d'un « passeport pour le retour au pays » pour les ultramarins résidant dans l'Hexagone et dont les centres d'intérêts moraux et matériels se trouvent dans leur territoire d'origine. Les territoires qui se dépeuplent, comme la Martinique et la Guadeloupe, ont besoin de forces vives pour enrichir leur démographie. Nous proposons aussi la création d'un « passeport pour la mobilité des actifs », destiné à accompagner les actifs dans leur mobilité à la formation continue.

Nous suggérons, à l'article 2, de rehausser les montants de l'aide à la continuité territoriale. Ces aides, pour les Antilles et la Guyane par exemple, représentent entre 340 et 360 euros. Ce montant dérisoire ne représente même pas 30 % du prix du billet d'avion.

L'article 3 visait à améliorer l'accès au commerce en ligne pour les consommateurs ultramarins. Toutefois, à la suite de nos auditions et de nos

échanges avec le ministère et avec la majorité, qui se sont bien déroulés, nous avons décidé de déposer un amendement de suppression pour ne pas pénaliser nos commerçants locaux, fragilisés par les contraintes inhérentes à nos territoires.

Enfin, pour accompagner davantage la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant, nous proposons à l'article 4 un cumul de l'allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé pour les parents résidant dans un territoire d'outre-mer ou en Corse.

M. le président Jean-Marc Zulesi. Nous en venons aux interventions des orateurs des groupes.

M. Guillaume Vuilletet (RE). La continuité territoriale représente, pour les outre-mer, un enjeu de taille, ne serait-ce que parce que 80 % des échanges économiques se font avec l'Hexagone et l'Europe. Cette densité des relations économiques avec l'Hexagone est d'ailleurs un sujet en tant que tel. Ces échanges sont nécessités par un certain nombre de services, notamment en matière de formation et de santé, mais aussi par la diaspora ultramarine dans l'Hexagone. Si celle-ci a été organisée à une époque par l'État, c'est une réalité qui impose de maintenir les rapports familiaux.

Rappelons cependant que ce gouvernement et celui qui l'a précédé ont fait passer les crédits pour l'outre-mer de 2 milliards à 2,9 milliards d'euros, et les crédits transversaux pour l'outre-mer de 17 milliards à 22 milliards d'euros. En matière de continuité territoriale, le budget de Ladom est passé de 22 millions à 70 millions d'euros. Des efforts ont donc été consentis.

Dans la perspective d'une réforme de Ladom et du prochain conseil interministériel de l'outre-mer, nous devons avancer sans esprit de polémique pour améliorer la situation des ultramarins.

Mme Caroline Parmentier (RN). L'outre-mer fait partie des grands oubliés de la politique. Son territoire, ses habitants, sa culture et son histoire spécifiques composent depuis près de cinq siècles cette France du grand large, qui dispose de ce fait du deuxième domaine maritime mondial, élément stratégique de notre puissance.

La promesse républicaine que constitue la continuité territoriale balbutie. Un pouvoir d'achat insuffisant, inférieur à celui de la métropole, est une injustice aggravée par la vie chère. Le coût des transports empêche de trop nombreux concitoyens de circuler de la métropole à l'outre-mer, où se trouvent leurs attaches familiales et affectives. Cette proposition de loi rappelle qu'entre février 2022 et février 2023, les prix des billets d'avion ont augmenté de plus de 45 % au départ de Guadeloupe et de Martinique, et de plus de 28 % depuis la Guyane, Mayotte et La Réunion. Au départ de Paris, il est fréquent que le prix d'un billet en classe économique soit supérieur à 1 000 euros.

À cet égard, les articles 1^{er} et 2 de cette proposition de loi présentent des évolutions souhaitables, en aidant le retour en outre-mer des concitoyens qui ont un travail en métropole mais aussi une promesse d'embauche ou de création d'activité dans ces territoires, ou en proposant une refonte des montants de l'aide à la continuité territoriale par territoire.

En revanche, l'article 3 peut donner lieu à certaines dérives – mais vous venez de nous apporter une réponse.

Enfin, permettre le cumul entre l'allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé pour les parents résidents dans un territoire d'outre-mer ou en Corse est une mesure de bon sens, que nous soutenons pleinement.

Nous considérons que ce texte mérite d'être enrichi de mesures qui agiraient immédiatement en faveur du pouvoir d'achat de nos compatriotes ultramarins. Nous l'avons donc amendé en ce sens. Les ultramarins savent qu'ils peuvent compter sur Marine Le Pen et sur les députés du Rassemblement national pour défendre les intérêts et les spécificités de l'outre-mer.

M. Carlos Martens Bilongo (LFI-NUPES). Il importe que cette proposition de loi ne soit pas seulement examinée par cette commission, sauf à considérer que la continuité territoriale ne doit être étudiée que par le prisme de l'aménagement du territoire.

Ce texte vise à offrir aux ultramarins les mêmes possibilités de mobilité que tout citoyen de l'Hexagone. Les compagnies à bas coût proposent un aller-retour entre Lille et Marseille pour une vingtaine d'euros et un Paris-Lyon pour 425 euros. Mais, pour Cayenne, le prix est de 787 euros. Ces tarifs prohibitifs engendrent une considérable inégalité dans les déplacements.

Même si la proposition de loi se réfère au rapport du Sénat, il est regrettable qu'elle n'en tire pas les enseignements et qu'elle ne retienne pas les pistes qui pourraient résoudre les questions posées par nos collègues sénateurs. Les moyens dédiés à la politique de continuité territoriale sont moins que jamais à la hauteur des enjeux et des attentes.

Certes, des avancées sont à noter, par exemple dans l'article 1^{er} qui vise à accompagner les actifs dans leur mobilité par la création du « passeport pour le retour au pays » et du « passeport pour la mobilité des actifs ». En revanche, les mesures d'amélioration de l'existant ne sont pas très claires. Les articles 2 et 3 concernent les marchandises, avec un montant d'aide dans la limite des frais exposés. Depuis février et leur gestion par La Poste et non plus par les douanes, les colis importés depuis l'Hexagone sont taxés. Par ailleurs, pour mieux accompagner la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant, la proposition de loi ouvre des possibilités de prise en charge des frais des parents. Mais si le pouvoir de vivre des parents d'enfants malades soignés dans l'Hexagone est crucial, il n'entre pas au sens strict dans les dispositions de la continuité territoriale.

Certains de nos amendements ont été déclarés irrecevables au titre de l'article 40 de la Constitution, mais ils posent la question de l'application de la continuité territoriale. Pour le Gouvernement, il ne peut y avoir de continuité territoriale qu'entre un territoire d'outre-mer et l'Hexagone. Mais cette continuité devrait aussi s'appliquer entre les territoires d'outre-mer.

Mme Christelle Petex-Levet (LR). L'inflation ne frappe pas seulement la métropole, mais aussi l'outre-mer. Dans leur récent rapport relatif à la continuité territoriale, deux sénateurs dénoncent des moyens moins que jamais à la hauteur des attentes et des enjeux pour les territoires, alors que les pics tarifaires en haute saison sont devenus insupportables pour les populations. Vous proposez des solutions pour rendre le coût des billets d'avion plus supportable. Dans leur rapport, les sénateurs dénoncent une aide peu connue, complexe, au fonctionnement obsolète. Vous nous proposez d'en augmenter les montants, tandis qu'ils préconisent d'en relever les plafonds de ressources, de la rendre plus souvent accessible et de créer un tarif résident pour limiter le coût des billets.

Mais, en finançant l'achat de billets par les ménages, ces aides agissent comme un système de subvention pour soutenir les compagnies aériennes en outre-mer. Celles-ci répliquent d'ailleurs, avec raison, que l'explosion des tarifs n'est pas nécessairement due au manque de concurrence, mais aux taxes et aux coûts toujours plus lourds. Nous comprenons le combat de nos collègues, qui veulent prendre à témoin le ministre en vue du comité interministériel des outre-mer (Ciom), et nous le soutenons, bien que les mesures proposées soient coûteuses. Jusqu'ici, le Gouvernement a répondu en concédant des bouts de chèques. Une réforme de l'aide à la continuité territoriale nous semble préférable, suivant le modèle corse : l'établissement public de l'office des transports de la Corse, l'OTC, réserve un quota de billets à des tarifs avantageux, et les compagnies sont compensées par l'aide à la continuité territoriale. La mesure budgétaire serait ainsi mieux calibrée, sans effet inflationniste.

La proposition de loi propose aussi de réduire le coût des achats en ligne. Là encore, une approche globale serait préférable, de même qu'une remise en cause du fonctionnement de l'octroi de mer, qui représente l'essentiel des taxes.

Enfin, la proposition de loi propose d'assouplir l'accès aux aides en cas d'enfant malade. Comme avec la déconjugalisation de l'AAH, l'allocation aux adultes handicapés, le Gouvernement semble prêt à mettre un peu d'humanité et de bon sens dans ses critères, ce à quoi nous nous rallions.

M. Jimmy Pahun (Dem). Le texte qui nous réunit ce matin met au débat le principe républicain de la continuité territoriale. Assurer cette continuité, c'est garantir que chaque citoyen de notre République puisse se déplacer entre sa collectivité d'origine et l'Hexagone. Mais cette condition de mobilité n'est pas suffisante. Compenser certaines difficultés liées à l'éloignement est une exigence de service public. Aussi saluons-nous l'objectif poursuivi par ce texte, même si nous ne partageons pas tous les moyens proposés.

S'agissant des mobilités, les dispositifs ne manquent pas. L'aide de l'État représente environ 50 % du prix moyen du billet entre les territoires ultramarins et la métropole. Si le montant forfaitaire de l'aide à la continuité territoriale a été revalorisé en mars 2023, l'État a déjà consacré près de 300 millions d'euros depuis 2020 pour venir en aide aux compagnies aériennes Air Austral et Corsair et maintenir une concurrence, condition nécessaire pour proposer aux ultramarins des billets au meilleur prix. Ainsi, fin 2022, le prix du billet était 41 % plus bas que la moyenne mondiale par passager et par kilomètre.

Le dispositif proposé d'exonération de TVA pour l'achat de produits en ligne d'une valeur inférieure à 150 euros ne nous semble pas pertinent. Compte tenu du risque de distorsion de concurrence entre la vente en ligne et le commerce local qu'il faut soutenir, il pourrait désinciter les plateformes à desservir les outre-mer.

En revanche, nous sommes sensibles à la proposition concernant l'accès aux soins pour les enfants malades, que nous soutiendrons.

En somme, le groupe Démocrate participera activement à ces débats en proposant et en soutenant certaines évolutions du texte.

M. Johnny Hajjar (SOC). L'éloignement, l'insularité et l'exiguïté des marchés et des territoires dits ultramarins constituent une problématique structurelle et historique. Nous parlons de territoires et de peuples vivant entre 8 000 et 16 000 kilomètres de distance avec la France hexagonale, et entretenant une activité quasi unilatérale avec elle. Cette captivité entraîne des contraintes majeures, en particulier à l'égard de la continuité territoriale et du respect de l'égalité des droits au sein de la République française. Il ne suffit plus de poser le problème de la continuité territoriale, même s'il faut saluer le fait que cette proposition de loi le fasse. C'est une réponse minimale, mais chaque pas gagné nous permettra de réduire les inégalités qui existent entre les peuples dits ultramarins et ceux qui vivent sur le territoire hexagonal.

Créé en 1963, le Bumidom, Bureau pour le développement des migrations dans les départements d'outre-mer, a fait venir en France hexagonale des centaines de milliers de Martiniquais, de Guadeloupéens et de Réunionnais, avec l'ambition d'un meilleur niveau de vie. Mais ce mouvement a vidé nos îles de leurs peuples.

Il faut aujourd'hui s'employer à réduire les inégalités. Cette proposition de loi n'est qu'une réponse mineure, dans le cadre d'une conjoncture inflationniste. Le prix des billets d'avion a toujours été excessif, tant pour le transport de passagers que pour celui de marchandises. Le coût de la vie est donc lui aussi excessif dans nos territoires, où les marchés se rétrécissent. Cela étant, cette proposition de loi, même si elle ne constitue qu'un petit pas, est indispensable pour réduire les inégalités. Je salue les Corses, qui bénéficient d'un financement de 190 millions d'euros au titre de la continuité territoriale. Les territoires ultramarins, quant à eux, ne perçoivent que 45 millions. C'est insuffisant.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Cette proposition de loi comporte plusieurs volets visant à accompagner et à faciliter la mobilité entre la métropole et nos territoires d’outre-mer. Les déplacements entre certaines collectivités territoriales éloignées et le territoire métropolitain peuvent en effet s’avérer compliqués et coûteux. À cela s’ajoutent les inégalités de niveau de vie entre la métropole et l’outre-mer, dans tous les domaines – éducation, santé, logement, accès aux services publics. Près de 18 % de Français en situation de grande pauvreté se trouvent dans les départements et régions d’outre-mer, lesquels ne représentent que 3 % de la population française totale. L’éloignement géographique ne doit pas être un frein à l’équité et à la solidarité nationale.

La politique de continuité territoriale constitue un enjeu majeur pour les déplacements vers l’Hexagone des 2,7 millions d’habitants ultramarins répartis dans onze territoires et trois océans. Dans le cadre de la préparation du comité interministériel des outre-mer de juin prochain, le Gouvernement mène des discussions pour renforcer la politique publique de continuité territoriale, alors que l’inflation du prix des ressources énergétiques s’est traduite par un renchérissement du prix des billets d’avion, renforçant les difficultés des ménages déjà touchés par la hausse des prix au quotidien. Il entend notamment revaloriser l’aide à la continuité territoriale à hauteur de 50 % du prix moyen du billet. C’est l’objet de l’article 2, dont nous sommes convenus de modifier le vecteur législatif. Il est également envisagé de renforcer les aides à l’installation des actifs dans les outre-mer. C’est le sens de l’article 1^{er}, visant à élargir aux actifs salariés le passeport pour la mobilité de la formation professionnelle.

Le groupe Horizons et apparentés et le Gouvernement soutiennent certaines mesures de ce texte. Nous défendrons deux amendements visant à renforcer la cohérence de notre action en faveur du renforcement de nos politiques de continuité territoriale avec les outre-mer.

M. Nicolas Thierry (Écolo-NUPES). Se rendre dans l’Hexagone est devenu un sacrifice pour nos concitoyens ultramarins et de nombreuses inégalités persistent par rapport à d’autres territoires. Il faut déboursier, la plupart du temps, plus de 1 000 euros pour un vol Paris-Pointe-à-Pitre et plus de 1 500 euros pour un vol Paris-Papeete. Le prix du transport aérien est en constante augmentation depuis des années, *a fortiori* dans le contexte inflationniste actuel. Les billets des vols au départ de la Guadeloupe ont ainsi augmenté de 47,9 % entre février 2022 et février 2023. Ces prix prohibitifs menacent le principe de continuité territoriale et le principe de service public visant à faciliter le déplacement des citoyens entre les territoires et à garantir l’égalité des chances entre tous les Français.

Les territoires ultramarins sont abandonnés par l’État depuis des décennies. Si la métropole connaît une forte inflation depuis le début de la guerre en Ukraine, celle-ci est exponentielle en outre-mer depuis des années. Comme si cela ne suffisait pas, nombre de formations ne sont pas disponibles en outre-mer, contraignant les jeunes à s’expatrier de leur territoire. En outre, les défaillances en matière de santé

publique sont connues et documentées. Nombre de concitoyens ultramarins sont contraints de venir se faire soigner à leurs frais sur le territoire hexagonal.

Je veux aussi souligner les problèmes de renouvellement de passeport, auxquels sont confrontés nos concitoyens en outre-mer. Si la métropole est également concernée, la mobilité des ultramarins est particulièrement affectée. Pour transiter par un pays étranger pendant un voyage entre la métropole et l’outre-mer, un passeport en cours de validité est nécessaire.

Pour les territoires ultramarins, le dispositif d’accès à la mobilité géré par Ladom reste largement inefficace malgré les 6 millions d’euros d’augmentation annoncés en mars 2023, sans compter les différences entre les territoires. En moyenne, l’aide à la continuité territoriale s’élève à 257 euros par an et par habitant en Corse, contre 16 euros pour les outre-mer.

Le groupe Écologiste soutient le développement des services publics dans les outre-mer – des écoles, des formations, des hôpitaux – pour que nos compatriotes ne soient pas contraints de se déplacer en métropole, et pour que les territoires ultramarins puissent prospérer. Nous soutiendrons également le cumul entre l’allocation journalière de présence parentale avec le complément et la majoration de l’allocation d’éducation de l’enfant handicapé pour les parents résidant dans un territoire d’outre-mer ou en Corse. Nous remercions le groupe LIOT d’avoir inscrit ce sujet à l’agenda.

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPEs). J’excuse nos collègues Marcellin Nadeau et Jean-Victor Castor. Les collègues ultramarins de notre groupe, fort nombreux, porteront plus particulièrement l’argumentaire dans l’hémicycle.

Notre groupe soutiendra cette proposition de loi, qui participe à une réduction des graves déficits d’égalité républicaine unanimement constatés. La question de la continuité territoriale, posée pour les personnes, doit aussi concerner les marchandises. C’est un enjeu économique pour nos compatriotes d’outre-mer. Cette proposition de loi va dans le bon sens, même s’il y a encore loin de la coupe aux lèvres pour rétablir le principe d’égalité entre la métropole et les territoires d’outre-mer.

M. Stéphane Lenormand (LIOT). Après deux années de covid-19 et une année d’inflation, rarement les territoires ultramarins se sont sentis aussi isolés. Les océans qui nous séparent de l’Hexagone semblent désormais des obstacles insurmontables. Les prix des billets, déjà excessifs en temps normal, sont devenus prohibitifs. Avec de tel prix, peut-on d’ailleurs continuer à parler de continuité territoriale ? Où est la cohésion territoriale quand l’achat d’un billet d’avion devient hors de portée pour une majorité d’ultramarins ? Nous connaissons les conséquences de cette situation : des malades sont séparés de leurs familles, des étudiants sont isolés et des familles ne peuvent plus rapatrier le corps d’un proche décédé dans l’Hexagone. La responsabilité en incombe d’abord à une politique publique peu ambitieuse et sous-dotée en matière de continuité territoriale entre les

outré-mer et l'Hexagone. Aussi notre collègue Olivier Serva propose-t-il, dans son article 2, de revaloriser dans la loi le montant des aides.

Les autres laissés de côté de la politique de continuité territoriale sont ceux qui vivent dans l'Hexagone et qui veulent revenir faire leur vie dans les territoires, ainsi que ceux qui souhaitent suivre des formations dans l'Hexagone mais ne bénéficient pas d'aide. Cette proposition entend aussi remédier à cette situation.

Il ne faudra pas non plus oublier les territoires qui ne sont pas accompagnés par Ladom, comme celui de Saint-Pierre-et-Miquelon. Pour y venir, il faut déboursier au minimum 1 800 euros, compter entre 24 et 27 heures et, le plus souvent, passer une nuit à Toronto, à Montréal ou à Halifax. J'espère que le futur comité interministériel des outre-mer permettra d'avancer dans la prise en compte de la diversité des outre-mer.

Le dernier sujet, et non des moindres, est celui des difficultés financières rencontrées par les parents qui accompagnent un enfant qui se fait soigner dans l'Hexagone. Notre groupe propose une solution dans cette proposition de loi.

Le groupe Libertés, Indépendants, Outre-Mer et Territoires soutiendra cette proposition qui va dans le bon sens et qui représente un facteur essentiel pour assurer le développement de nos territoires. Nous sommes confiants quant au fait qu'elle sera judicieusement amendée lors du débat.

TITRE I^{er} - Accompagner les actifs dans leur mobilité

Article 1^{er} (articles L. 1803-6-1 [nouveau], L. 1803-6-2 [nouveau] et L. 1803-10 du code des transports) : *Extension du dispositif d'aide à la continuité territoriale*

M. Guillaume Vuilletet (RE). Le retour des étudiants ultramarins venus sur le territoire hexagonal pour se former est un sujet. Que toute la gamme des formations ne soit pas disponible dans les outre-mer peut surprendre, mais on peut aussi le comprendre : l'existence, sur le territoire national, de mouvements d'étudiants qui changent de site pour se former au mieux n'a rien de choquant. La question est de savoir comment aider et favoriser le retour au pays pour porter des projets et développer les territoires.

Cette observation s'applique non seulement aux étudiants issus des outre-mer, mais aussi aux acteurs économiques désireux de développer les territoires, ce qui fonde notre regret au sujet de la rédaction de l'article 1^{er}. Nous nous abstenons donc de le voter, d'autant que nos amendements se sont heurtés à l'article 40 de la Constitution. Nous ouvrirons le débat en séance publique, en présence du Gouvernement.

Par ailleurs, l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité (Ladom) fera prochainement l'objet d'une réforme globale. Le ministre a annoncé un doublement de son budget, qui s'élève cette année à 70 millions d'euros, contre 22 millions en 2020. La présente proposition de loi est une forme de contribution au débat qui s'ouvrira bientôt.

S'agissant des amendements du rapporteur, nous voterons uniquement ceux qui sont rédactionnels.

M. Olivier Serva, rapporteur. Je salue la position très équilibrée présentée par notre collègue M. Vuilletet. J'indique en toute transparence que nous avons travaillé sur la proposition de loi en bonne intelligence avec la majorité et le Gouvernement. Un comité interministériel des outre-mer (Ciom) est prévu très bientôt. À l'issue de cette rencontre, importante pour les territoires ultramarins, le Gouvernement, après les avoir tous consultés, prendra des positions par arrêté et par décret. Nous considérons donc la présente proposition de loi comme une première étape.

Je dois le dire très honnêtement, nous avons senti la majorité et le Gouvernement tout à fait disposés à avancer et à annoncer courant juin, donc dans quelques jours, des avancées très concrètes sur la continuité territoriale. Même si elles seront mises en œuvre par décret et par arrêté, nous sommes convenus d'envoyer un signal tous ensemble, de l'Assemblée nationale, en votant cette proposition de loi, non sans tenir compte des observations des uns et des autres.

Je suis tout à fait en phase avec ce que vient de dire notre collègue M. Vuilletet, responsable du texte pour la majorité. Tout cela s'inscrit parmi d'autres avancées. Chacun est conscient que la continuité territoriale en outre-mer est insuffisante et doit être améliorée.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CD68 de M. Antoine Villedieu.

Amendements CD37 du rapporteur, CD24 de Mme Caroline Parmentier et CD2 de M. Emmanuel Blairy (discussion commune).

M. Olivier Serva, rapporteur. Je salue les contributions de nos collègues du Rassemblement national sur l'usage des mots « Hexagone » et « métropole ». Il y a quelques jours, dans l'hémicycle, un amendement au projet de loi de programmation militaire 2024-2030 visant à substituer au mot « métropole » le mot « Hexagone » a été adopté à l'unanimité.

Le mot « métropole » est utilisé depuis des décennies, voire des siècles, de façon tout à fait spontanée par les uns et les autres. Toutefois, depuis 1946, les départements et territoires d'outre-mer ne sont plus des colonies. Le Petit Robert définit la métropole comme suit : « État, territoire d'un État, considéré par rapport

à ses colonies, à ses territoires extérieurs ». Or les outre-mer ne sont ni des colonies ni des territoires extérieurs. C'est pourquoi l'amendement précité a été adopté dans l'hémicycle il y a quelques jours.

Le mot « Hexagone » n'est pas indiscutable – certains géographes ou certains géomètres pourraient arguer que la France, à bien y regarder, est plutôt octogonale qu'hexagonale. Mais je le propose car il est usuellement employé en lieu et place du mot « métropole ». Il est géométrique, donc neutre, et dépourvu de connotations. Dans nos territoires d'outre-mer, le mot « métropole » a une charge coloniale. J'encourage quiconque travaillant à l'Assemblée nationale – députés, attachés parlementaires, collaborateurs de groupe, fonctionnaires – à ne plus l'employer.

Mme Caroline Parmentier (RN). Monsieur le rapporteur, vous m'avez convaincue. L'amendement CD24 vise à substituer au mot « hexagonal » le mot « métropolitain ». Le premier alinéa de l'article 74 de la Constitution emploie le mot « métropole » et non le mot « Hexagone ». Il en est de même de notre droit interne. Toutefois, je ne m'acharnerai pas sur ce point.

M. Emmanuel Blairy (RN). Monsieur le rapporteur, nous sommes convaincus par vos explications. Espérons que l'usage de ce mot ne fera pas oublier la Corse.

M. Olivier Serva, rapporteur. Notre collègue Mme Parmentier a raison d'évoquer la Constitution. La réforme constitutionnelle voulue par le Président de la République s'est arrêtée à l'aube des gilets jaunes. Mais les élus dits d'outre-mer avaient précisément adopté une position commune visant à remplacer, dans la Constitution, le mot « métropole » par le mot « Hexagone ».

La commission adopte l'amendement CD37.

En conséquence, les amendements CD24 et CD2 tombent.

La commission adopte les amendements rédactionnels CD31 du rapporteur et CD23 de Mme Caroline Parmentier.

Amendements CD70 de M. Antoine Villedieu et CD1 de M. Emmanuel Blairy (discussion commune).

M. Emmanuel Blairy (RN). Monsieur le rapporteur, vous avez rappelé l'adoption, dans l'hémicycle, d'un amendement substituant le mot « Hexagone » au mot « métropole ». Dans le même ordre d'idées, dès lors que la France est une République une et indivisible dont les territoires ultramarins font partie intégrante, nous considérons que l'expression « retour au pays » est tout à fait inadaptée et malvenue. Clivante, elle peut choquer. Nous proposons de la remplacer par « continuité territoriale », au demeurant plus conforme au titre de la proposition de loi.

M. Olivier Serva, rapporteur. Comme l'a indiqué le ministre M. Lecornu dans l'hémicycle, tout dépend du lieu où l'expression « retour au pays » est utilisée.

Chez nous, elle ne procède pas du tout d'une volonté de détachement par rapport à l'Hexagone. Les ultramarins sont très attachés à la nationalité française et à leurs liens avec la France. Cette expression, que j'ai employée spontanément car elle l'est souvent outre-mer, ne procède d'aucune volonté de clivage par rapport à l'Hexagone, pas davantage que l'expression « pays-d'oc ». « Pays » est à prendre ici au sens symbolique et non politique.

Du point de vue juridique, il existe déjà une aide à la continuité territoriale, qui prend notamment la forme d'un passeport pour la mobilité des études et d'un passeport-mobilité stage professionnel. L'expression « passeport pour la continuité territoriale » pourrait créer la confusion.

Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Le mot « pays » est utilisé dans notre vocabulaire juridique sans connotation étrangère. Il désigne une organisation territoriale, certes tombée en désuétude. Les collectivités d'outre-mer relevant de l'article 74 de la Constitution promulguent des lois du pays, qui n'introduisent aucune ambiguïté sur le fait qu'elles sont en France. Il faut laisser les symboles à leur juste place.

La commission rejette successivement les amendements.

Elle adopte l'amendement rédactionnel CD38 du rapporteur.

Amendement CD3 de M. Emmanuel Blairy.

M. Olivier Serva, rapporteur. Cet amendement m'a donné matière à réflexion. Entre l'Hexagone et l'outre-mer, où se situe la Corse ? Cette question n'est pas simple à trancher.

Ma position, prudente, est la suivante : un territoire d'outre-mer est un territoire séparé de la France continentale par une étendue maritime – l'Océan Atlantique pour La Guadeloupe, l'Océan indien pour La Réunion, l'Océan Pacifique pour la Polynésie française. Toutefois, si la Corse est séparée du continent par la Méditerranée, elle n'a jamais été considérée, ni par les Corses ni par les autres, comme un territoire d'outre-mer.

Mon texte ne procède d'aucune volonté d'associer les Corses à l'outre-mer. La France et la Corse ont une histoire propre. Il s'agit simplement de promouvoir une gestion maritime des choses, par-delà les aspects politiques.

Avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Elle **adopte** l'amendement rédactionnel CD32 du rapporteur.*

*Suivant l'avis du rapporteur, elle **rejette** successivement les amendements CD69 et CD71 de M. Antoine Villedieu.*

*Elle **adopte** les amendements rédactionnels identiques CD35 du rapporteur et CD4 de M. Emmanuel Blairy.*

Amendements CD33 du rapporteur et CD45 de M. Christian Baptiste (discussion commune).

M. Olivier Serva, rapporteur. L'amendement CD33 est rédactionnel.

M. Johnny Hajjar (SOC). Il s'agit de substituer aux mots « résidents ultramarins » les mots « personnes dont les centres d'intérêts moraux et matériels sont en Guadeloupe, Guyane, Martinique, Mayotte, La Réunion, La Polynésie Française, Saint-Barthélemy, Saint-Pierre-et-Miquelon, Wallis-et-Futuna ».

M. Olivier Serva, rapporteur. L'amendement soulève une question importante. Toutefois, l'amendement rédactionnel CD33 vise à supprimer le mot « résidents ». Demande de retrait ou avis défavorable.

*L'amendement CD45 est **retiré**.*

*La commission **adopte** l'amendement CD33.*

Amendement CD43 de M. Christian Baptiste.

M. Johnny Hajjar (SOC). Il s'agit d'élargir les missions de Ladam en introduisant les mots « en favorisant leur insertion professionnelle et l'accession aux postes à responsabilité ». Ce problème se pose cruellement à nos jeunes et à nos aînés qui veulent revenir dans leur territoire d'origine.

M. Olivier Serva, rapporteur. La question posée par nos collègues du groupe Socialistes et apparentés est fondamentale.

Toutefois, nous nous inscrivons, comme nous l'avons indiqué, dans une construction que je crois de bonne composition, avec les forces de la majorité et le Gouvernement. Il existe une volonté très claire d'annoncer des avancées dans le cadre du Ciom qui se tiendra dans quelques jours. Compte tenu du fait qu'une réforme globale de Ladam est en cours d'élaboration et pourrait être annoncée dans quelques jours, je propose de limiter le degré de précision du texte.

Demande de retrait ou avis défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD41 du rapporteur.

M. Olivier Serva, rapporteur. Cet amendement vise à compléter la composition du conseil d'administration de Ladam en y ajoutant des représentants des associations œuvrant pour le retour au pays. Il s'agit d'une demande de leur part. Alé Viré en Martinique, Alé Vini en Guadeloupe, et leurs équivalents en Guyane et à La Réunion, sont au contact des problèmes soulevés par le retour au pays. Il s'agit aussi d'une demande de Ladam, qui considère qu'elles peuvent éclairer ses décisions.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Nous sommes opposés à cet amendement. C'est dans le cadre de Ladam, globalement, qu'il faut envisager la réforme de sa gouvernance. Il est cohérent d'attendre ce moment.

La commission rejette l'amendement.

Elle adopte l'article 1^{er} modifié.

Après l'article 1^{er}

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette les amendements CD72 et CD66 de M. Antoine Villedieu.

Amendement CD20 de M. Perceval Gaillard.

M. Olivier Serva, rapporteur. Une demande de rapport suppose souvent un texte mal ficelé, or, tel n'est pas le cas. Compte tenu, de surcroît, des avancées concrètes qui s'annoncent, je vous prie de bien vouloir retirer votre amendement.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD50 de M. Christian Baptiste.

M. Johnny Hajjar (SOC). Nous demandons un rapport sur les moyens consacrés à l'Agence de l'outre-mer pour la mobilité et sur les perspectives d'évolution de ses missions pour permettre le retour des citoyens issus des territoires d'outre-mer dans leur territoire d'origine.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement.

TITRE II - Étendre le dispositif d'aide à la continuité territoriale

Article 2 (article L.°1803-9 du code des transports) : *Définition par voie réglementaire des montants de l'aide à la continuité territoriale*

Amendements identiques CD86 du rapporteur, CD74 de Mme Anne-Cécile Violland et CD76 de M. Guillaume Vuilletet.

M. Olivier Serva, rapporteur. Nos auditions et les échanges avec le ministre délégué chargé des outre-mer invitent à fixer les montants de l'aide à la continuité territoriale par voie réglementaire plutôt que législative, ce qui est cohérent compte tenu de leur variabilité.

Mme Anne-Cécile Violland (HOR). Une meilleure adaptabilité face aux aléas est en effet de bonne politique, comme nous avons pu le constater notamment à la suite des hausses de kérosène.

M. Guillaume Vuilletet (RE). S'agissant des liaisons entre l'Hexagone et les outre-mer, la référence à la Corse s'impose toujours. Je ne doute pas que le pouvoir exécutif fournira des explications très pertinentes sur la politique de continuité territoriale avec la Corse, mais le kilomètre par voyageur vers l'outre-mer revenant environ à 4,8 centimes contre 22 centimes pour la Corse, la comparaison est difficile.

Soutenir le transport aérien, c'est d'abord faire en sorte qu'il y en ait un. Le Gouvernement a ainsi débloqué 300 millions pour sauver deux compagnies aériennes. Lorsque French Bee et Air Caraïbes annoncent des réductions de 100 et de 120 euros pour les bénéficiaires de l'aide à la continuité territoriale, cela participe d'une politique de modération des prix. Enfin, je rappelle que Ladom a délivré 60 000 billets aidés, à hauteur de 43 % du coût. On ne saurait reprocher à ce Gouvernement de ne pas faire les efforts nécessaires.

M. Olivier Serva, rapporteur. Des efforts sont en effet accomplis, mais le chemin qui reste à parcourir est encore très long.

Les ultramarins sont cependant un peu irrités lorsqu'on leur explique que le coût d'une traversée de l'Atlantique est au final moins élevé que celui de la Méditerranée. C'est exact, proportionnellement, compte tenu de la distance, mais cela reste très abstrait. Les ultramarins, eux, sont sensibles à ce qu'ils doivent déboursier. Le coût du kérosène représente 30 % de celui du billet, or, en Guadeloupe et en Martinique, il est 40 % plus cher que dans l'Hexagone. S'il en était autrement, le coût du billet serait moindre.

De plus, les voyageurs aériens contribuent aussi à financer considérablement le secteur ferroviaire.

Enfin, de nombreuses autres pistes d'amélioration existent. Je suis certain qu'il en sera question lors du comité interministériel des outre-mer.

Nul ne nie, ici, que le coût des billets d'avion est insupportable, d'autant plus qu'il n'y a pas d'autre alternative de transport. Tant mieux si nous travaillons tous à renforcer une continuité territoriale très largement insuffisante.

*La commission **adopte** les amendements et l'article 2 est **ainsi rédigé**.*

*En conséquence, les amendements CD40 du rapporteur, CD67 de M. Antoine Villedieu et CD51 de M. Christian Baptiste **tombent**, de même que l'amendement CD61 de M. Philippe Naillet portant article additionnel après l'article 2.*

Après l'article 2

Amendement CD54 de M. Elie Califer.

M. Johnny Hajjar (SOC). Il convient de défendre une politique nationale de continuité territoriale outre-mer tendant à rapprocher les conditions d'accès des populations aux services publics de transport de celles de l'Hexagone, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale concernée.

M. Olivier Serva, rapporteur. Votre amendement sera selon moi satisfait dans le cadre du Ciom. Demande de retrait ou avis défavorable.

*La commission **rejette** l'amendement.*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** l'amendement CD53 de M. Elie Califer.*

Article 2 bis : (article L. °1803-2 du code des transports) : *Remplacement de la notion de métropole par celle d'hexagone*

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **adopte** l'amendement CD60 de M. Philippe Naillet.*

Après l'article 2

Amendement CD17 de M. Jean-Hugues Ratenon.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Nous proposons d'expérimenter un tarif résident pour les transports aériens et maritimes pour les citoyens ultramarins, dans leurs mobilités entre les outre-mer et l'Hexagone et à l'intérieur de leur zone géographique.

M. Olivier Serva, rapporteur. Je suis sensible à cette idée.

Il existe une différence entre les continuités territoriales Corse-Hexagone et Hexagone-outre-mer. Sur un plan juridique, aucune concurrence ne s'exerce pour la première – ce qui peut justifier l'installation d'un établissement public de continuité territoriale – alors qu'elle est dense pour la seconde. Sur un plan politique, nous sommes conscients qu'il importe de renforcer la continuité territoriale Hexagone-outre-mer. Nous verrons ce qu'il en sera des annonces gouvernementales et nous jugerons sur pièces.

Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Il faut en effet avoir en ligne de mire la réforme de Lodom et le Ciom.

J'ajoute que les aides sont individuelles et fondées sur des critères sociaux objectifs, ce à quoi nous sommes très attachés. Un tarif résident peut se justifier pour une liaison plus courte mais pas lorsque les distances sont importantes.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Je suis quant à moi favorable aux droits inconditionnels et universels.

La commission rejette l'amendement.

*Suivant l'avis du rapporteur, la commission **rejette** successivement les amendements CD18 et CD14 de M. Perceval Gaillard ainsi que CD85 et CD84 de M. Aurélien Taché.*

Amendement CD12 de M. Jean-Hugues Ratenon.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Par cet amendement d'appel, nous invitons le Gouvernement à indexer le dispositif de continuité territoriale pour les outre-mer sur l'indice des prix du transport aérien de passager.

M. Olivier Serva, rapporteur. C'est un bel appel dont j'espère qu'il sera entendu par le Ciom. Demande de retrait.

La commission rejette l'amendement.

TITRE III – Faciliter l'accès à la vente à distance

Article 3 : *Exonération de TVA pour les achats en ligne dont la valeur est inférieure à 150 euros*

Amendements de suppression CD36 du rapporteur, CD10 de M. Jean-Hugues Ratenon et CD65 de M. Emmanuel Blairy.

M. Olivier Serva, rapporteur. Après plusieurs échanges, notamment, avec Guillaume Vuilletet et le Gouvernement, nous sommes convenus que cet article n'avait pas de raison d'être. Le dispositif proposé risquait de déséquilibrer la concurrence entre les petits commerces des outre-mer et les vendeurs présents sur les plateformes internet.

M. Emmanuel Blairy (RN). Il convient d'envisager des mesures en faveur du pouvoir d'achat de nos compatriotes ultramarins mais nous considérons que cet article n'était pas à la hauteur des enjeux.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Je me réjouis de la décision du rapporteur. Supprimer cette taxe, c'est aussi supprimer l'octroi de mer, dont la réforme mérite certes d'être discutée, mais pas dans ce cadre-là. Ces amendements de suppression sont d'autant mieux venus que, lors du projet de loi de finances, nous avons voté une exonération de taxes pour les colis entre particuliers dont la valeur est inférieure à 400 euros.

M. Olivier Serva, rapporteur. Cette exonération ne s'applique que dans le sens Hexagone-outre-mer.

La commission adopte les amendements.

En conséquence, l'article 3 est supprimé et l'amendement CD34 du rapporteur tombe.

Après l'article 3

Amendements CD25 de Mme Caroline Parmentier, CD13 de M. Jean-Hugues Ratenon et CD26 de Mme Caroline Parmentier (discussion commune).

Mme Caroline Parmentier (RN). Mon amendement vise à contribuer à l'un des objectifs de ce texte : agir en faveur du « pouvoir d'achat de nos concitoyens ultramarins ». Une mesure immédiate, supportable pour nos finances

publiques, consisterait à appliquer un taux de TVA de 0 % sur un panier de cent produits de première nécessité pour l'alimentation et l'hygiène en Guadeloupe, en Martinique et à La Réunion, à l'instar d'autres collectivités d'outre-mer.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Nous défendons un taux de TVA à 0 % dans les collectivités ultra-marines sur un ensemble de produits de première nécessité. Cette mesure permettrait de lutter contre la vie chère et de faire face à l'inflation spéculative. Un tel bouclier, qui existe déjà en Guyane et à Mayotte, doit être étendu.

Mme Caroline Parmentier (RN). L'amendement de repli CD26 propose la remise d'un rapport au Parlement sur l'opportunité d'appliquer un taux de 0 % de TVA sur un panier de cent produits de première nécessité pour l'alimentation et l'hygiène en Guadeloupe, en Martinique et à La Réunion. Une telle mesure contribuerait à protéger le pouvoir d'achat de nos compatriotes dans un contexte d'inflation où les produits alimentaires sont d'ores et déjà jusqu'à 33 % plus chers qu'en métropole.

M. Olivier Serva, rapporteur. Je ne peux que souscrire à ces arguments, l'augmentation du prix des denrées alimentaires atteignant parfois 55 %. Je suis favorable à tout ce qui peut diminuer le coût de la vie en outre-mer.

M. Guillaume Vuilletet (RE). La commission d'enquête sur le coût de la vie dans les collectivités territoriales régies par les articles 73 et 74 de la Constitution, que je préside et dont le rapporteur est M. Hajjar, rendra son rapport d'ici au 15 juillet afin de comprendre la nature de la chaîne des prix, leur niveau, leur évolution et leur décalage avec les revenus d'une partie de nos compatriotes ultramarins, très en-deçà de ceux de l'Hexagone. Je répète néanmoins que supprimer la TVA, c'est aussi supprimer l'octroi de mer, qui est une ressource locale. Nous devons discuter de ces questions avec les collectivités locales. Nous ne voterons donc pas ces amendements.

La commission rejette successivement les amendements.

Amendement CD27 de Mme Caroline Parmentier.

Mme Caroline Parmentier (RN). En Guadeloupe, en Martinique, en Guyane, à la Réunion et à Mayotte, une taxe particulière, l'octroi de mer, est appliquée aux importations de biens et, dans certaines conditions, aux biens produits localement. Créé en 1670, cet impôt visait à protéger les productions locales face aux importations. Or, elle a eu pour conséquence de renchérir le coût des biens pour le consommateur. Par cet amendement, nous proposons de réformer profondément l'octroi de mer afin de faire baisser le coût de la vie.

L'octroi de mer restera applicable pour les produits entrant en concurrence avec ceux fabriqués dans les cinq départements concernés ainsi que pour tous les

produits importés des pays non membres de l'Union européenne. Une réforme de l'octroi de mer exonérant les produits français et de l'Union européenne permettrait de redonner du pouvoir d'achat aux habitants d'outre-mer.

La perte de recettes pour les collectivités locales qu'entraînera cette réforme sera compensée à l'euro près par une augmentation de leur dotation globale de fonctionnement. Le gage ainsi donné n'est pas simplement formel mais réel, compte tenu de l'importance de cette recette de fonctionnement dans le financement des collectivités locales d'outre-mer.

M. Olivier Serva, rapporteur. L'octroi de mer est la seule taxe levée par des collectivités locales en France. Elle poursuit trois objectifs quelque peu contradictoires : protéger la production locale de l'importation de marchandises, préserver le pouvoir d'achat des consommateurs et assurer le financement des collectivités locales – il s'agit, de fait, de leur deuxième source de revenus. Il n'est pas certain en outre que le prix élevé des produits alimentaires tire son origine de l'octroi de mer, dans la mesure où celui-ci ne frappe que quelques produits, ou des marges directes des distributeurs. Il est peut-être le fruit de la succession d'intermédiaires dans la chaîne logistique, qui prélèvent chacun leur marge. On débat beaucoup dans les territoires de l'opportunité de réformer ou de supprimer cette taxe. Un consensus semble se dégager en Guadeloupe, mais aussi en Martinique : supprimer, non, réformer, oui. Avis défavorable.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Les travaux de la commission d'enquête montrent qu'il n'y a pas de réponse simple à ce problème. Les objectifs poursuivis peuvent être contradictoires, et l'application de l'octroi de mer est parfois peu lisible. Des collectivités l'utilisent essentiellement pour favoriser la compétitivité locale, tandis que d'autres privilégient la stabilité des ressources. On ne peut traiter ce sujet par le biais d'un amendement. Il est indispensable d'en débattre avec les collectivités.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD22 de M. Frédéric Maillot.

M. Hubert Wulfranc (GDR-NUPES). Le cumul des taxes rend souvent le commerce par internet prohibitif dans les territoires ultramarins. L'amendement vise à ce que le cumul de la TVA, des droits de douane, des frais de douane et de l'octroi de mer ne puisse pas excéder 10 % de la valeur intrinsèque de la commande pour les envois dont la valeur excède 150 euros.

M. Olivier Serva, rapporteur. Cet amendement part d'une bonne intention, puisqu'il vise à favoriser le consommateur, mais il risque d'entraîner un conflit avec les petits commerçants locaux, qui peinent à vendre leurs marchandises. Je propose que nous approfondissions la réflexion, notamment dans le cadre du Ciom (comité interministériel des outre-mer). Je vous propose de le retirer.

L'amendement est retiré.

Amendement CD57 de M. Elie Califer.

M. Johnny Hajjar (SOC). L'amendement vise à appliquer la péréquation tarifaire aux envois de correspondance en provenance et à destination des outre-mer jusqu'à 500 grammes – le plafond étant fixé à 100 grammes depuis la loi relative à l'égalité réelle outre-mer. L'objectif est de renforcer le pouvoir d'achat des consommateurs.

M. Olivier Serva, rapporteur. La question mérite d'être posée. Je propose que l'on emprunte la voie du décret et qu'on laisse au Ciom le soin de se prononcer sur ce sujet. Demande de retrait ou avis défavorable.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Je partage l'argumentation du rapporteur. Nous voterons contre cet amendement mais, dans un esprit constructif, soutiendrons l'amendement suivant, qui demande un rapport à l'État.

La commission rejette l'amendement.

Article 3 bis (nouveau) : Rapport visant à améliorer la continuité postale

Amendement CD58 de M. Elie Califer.

M. Johnny Hajjar (SOC). Cet amendement demande un rapport présentant les pistes de réformes visant à améliorer la continuité postale pour les envois de correspondance à l'unité en provenance et à destination des outre-mer, et notamment les modalités et les impacts d'un alignement de la péréquation tarifaire postale en vigueur sur le territoire de la France hexagonale.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission adopte l'amendement.

Après l'article 3

Amendement CD19 de M. Jean-Hugues Ratenon.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Cet amendement demande un rapport, dans un délai de trois mois à compter de la promulgation de la loi, sur la continuité territoriale concernant le fret de marchandises dans les outre-mer. Les ultramarins subissent en effet des surcoûts importants du fait des distances. En outre, les dispositifs existants sont complexes. Nous souhaitons une refonte de la continuité territoriale en la matière.

M. Olivier Serva, rapporteur. Chaque intermédiaire prélève sa marge, ce qui conduit au renchérissement du coût final. Il faut se demander si ces intermédiaires sont nécessaires et si leurs marges sont raisonnables. Avis favorable.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Notre commission d'enquête travaille précisément sur cette question et rendra son rapport avant le délai prévu par l'amendement. En outre, nous avons demandé un rapport à ce sujet dans le cadre du budget 2023 ; cette étude est en train d'être finalisée. Nous n'approuverons pas cet amendement.

M. Olivier Serva, rapporteur. Dans le cadre de nos échanges, le Gouvernement s'était montré favorable à ce rapport, me semble-t-il. Cela étant, je fais toute confiance à la commission d'enquête, qui a de larges pouvoirs d'investigation, pour apporter la lumière sur cette question. Ma position est ouverte.

La commission rejette l'amendement.

Suivant l'avis du rapporteur, la commission rejette l'amendement CD83 de M. Aurélien Taché.

TITRE IV- Accompagner la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant

Article 4 (article L. 544-9 du code de la sécurité sociale) : *Cumul d'aides pour la mobilité des familles faisant face à la maladie d'un enfant*

Amendement CD81 de M. Guillaume Vuilletet.

M. Guillaume Vuilletet (RE). L'article 4 soulève des questions fondamentales et renvoie à des réalités humaines insupportables, qu'il convient d'aborder avec beaucoup de délicatesse. La solution proposée par le rapporteur me paraît recevable, mais il importe d'avoir l'avis de l'exécutif et d'inscrire cette démarche dans le cadre de la réforme de L'adom et du Ciom. Pour simplifier les choses, nous retirons l'amendement et approuverons l'article 4.

M. Olivier Serva, rapporteur. Je salue la position de la majorité et de l'ensemble des collègues. Lorsqu'un enfant souffre d'une maladie grave outre-mer et qu'il ne peut y être soigné faute de spécialiste, il lui faut se rendre dans les plus brefs délais dans l'Hexagone, accompagné d'un moins un parent. Cela exige des ressources, alors même que les intéressés doivent interrompre leur travail. Ces drames conduisent parfois au pire, car l'enfant ne peut pas partir. Nous en avons longuement discuté avec le Gouvernement et M. Vuilletet, et je suis heureux de constater que, finalement, la majorité accepte nos propositions en l'état. Il s'agit

d'autoriser le cumul de l'allocation journalière de présence parentale et du complément et de la majoration de l'allocation d'éducation de l'enfant handicapé en cas de déplacement dans l'Hexagone.

L'amendement est retiré.

La commission adopte l'article 4 non modifié.

Après l'article 4

Amendement CD11 de M. Jean-Hugues Ratenon.

M. Gabriel Amard (LFI-NUPES). Nous proposons d'attribuer des congés payés supplémentaires aux parents accompagnateurs d'un enfant malade qui doit recevoir des soins dans l'Hexagone.

M. Olivier Serva, rapporteur. Je suis favorable à tout ce qui contribue à soulager les parents. Je crois savoir que le Gouvernement va faire des annonces sur ce sujet dans le cadre du Ciom.

M. Guillaume Vuilletet (RE). Cela contraindrait les entreprises, quelles que soient leur situation et leur taille, à assumer le poids d'un congé supplémentaire. Le Ciom sera l'occasion de mettre les choses à plat. Défavorable.

La commission rejette l'amendement.

Amendement CD64 de M. Philippe Naillet.

M. Johnny Hajjar (SOC). Nous demandons un rapport sur les besoins d'hébergement des résidents ultramarins bénéficiant d'une aide au logement – par exemple pour accompagner un enfant malade en France hexagonale – dans le cadre du fonds de continuité territoriale.

M. Olivier Serva, rapporteur. Le logement des ultramarins dans l'Hexagone constitue en effet une véritable difficulté. Les bailleurs considèrent trop souvent que les cautions émanant de l'outre-mer ne sont pas valables. La délégation interministérielle pour l'égalité des chances des Français d'outre-mer et la visibilité des outre-mer tente d'améliorer les choses, à l'instar de Ladom, mais le problème subsiste. Avis favorable.

M. Guillaume Vuilletet (RE). L'hébergement est au cœur des difficultés d'accompagnement des enfants malades. Il y a toutefois un décalage important entre l'exposé sommaire et le dispositif de l'amendement. Nous voterons contre cet

amendement, mais nous pourrions changer de position si sa rédaction évoluait d'ici à la séance.

*La commission **rejette** l'amendement.*

Article 5 (chapitre IV du titre I^{er} du livre III du code des impositions sur les biens et services) : *Compensation des charges pour l'État et la sécurité sociale*

*La commission **adopte** l'article 5 **non modifié**.*

*Elle **adopte** l'ensemble de la proposition de loi **modifiée**.*

M. Olivier Serva, rapporteur. Je remercie nos collègues, notamment la majorité, qui a été très constructive, ainsi que le Gouvernement. Nous faisons confiance à l'exécutif, qui nous a dit qu'il ferait des annonces fortes en juin sur la continuité territoriale dans le cadre du Ciom. Nous entendons travailler dans l'intérêt des territoires ultramarins.

LISTE DES PERSONNES AUDITIONNÉES

(par ordre chronologique)

L'agence de l'Outre-mer pour la mobilité (Ladom)

M. Saïd Amada, directeur général

Audition conjointe

– **Association « Réunionnais de retour au péi »**

Mme Lindsay Gopal, présidente

– **Association Alé Vini**

M. Yann Céranton, président

Mme Rita Hurgon, chargée de communication

Région Guadeloupe

M. Normane Omarjee, vice-président délégué au désenclavement aérien, maritime et numérique

M. Frantz Blard, responsable administratif et financier

Compagnies aériennes

M. Eric Michel, directeur général « Antilles » d'Air Caraïbes

M. Lionel Rault, directeur régional Caraïbes d'Air France*

M. Aurélien Gomez, directeur des affaires parlementaires et territoriales d'Air France*

Chambres de commerce et d'industrie (CCI)

M. Patrick Vial Collet, président de la CCI des Îles-de-Guadeloupe, président du conseil de surveillance de Corsair *

M. Eric Kourry, président Gai air Antilles/air Guyane *

Mme Mariana Royer, membre associé de la CCI de Guyane *

Direction générale des douanes de Guadeloupe et des Îles du Nord

M. Philippe Richard, directeur

Syndicat des compagnies aériennes autonomes (SCARA)

M. Philippe Dandrieux, vice-président

M. Georges Lachenaud, délégué général aux affaires aéroportuaires

** Ces représentants d'intérêts ont procédé à leur inscription sur le registre de la Haute Autorité pour la transparence de la vie publique.*