

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

8 novembre 2024

PLF POUR 2025 - (N° 324)

Commission	
Gouvernement	

**RETIRÉ AVANT DISCUSSION****AMENDEMENT**

N ° II-3294

présenté par

M. Baptiste, rapporteur spécial au nom de la commission des finances, M. Rimane, Mme Bourouaha, M. Bénard, M. Castor, M. Chassaigne, Mme Faucillon, Mme K/Bidi, Mme Lebon, M. Lecoq, M. Maillot, M. Maurel, M. Monnet, M. Peu, M. Nadeau, Mme Reid Arbelot, M. Sansu et M. Tjibaou

-----

**ARTICLE 42****ÉTAT B****Mission « Outre-mer »**

Modifier ainsi les autorisations d'engagement et les crédits de paiement :

*(en euros)*

<b>Programmes</b>	<b>+</b>	<b>-</b>
Emploi outre-mer	0	5 000 000
Conditions de vie outre-mer	5 000 000	0
<b>TOTAUX</b>	5 000 000	5 000 000
<b>SOLDE</b>	0	

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Par cet amendement, nous souhaitons introduire une exception au principe de non ou faible participation de l'État en matière de financement des liaisons internes dans les collectivités

ultramarines.

En effet, en vertu de l'article 24 de la loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités, la continuité territoriale intérieure relève de la région ou de la collectivité. L'État n'est donc pas compétent, sauf exceptions. En principe, des délégations de service public sont organisées par les collectivités régionales ou leur équivalent. Ces DSP ont des coûts élevés car elles exigent de la part des délégataires de lourds investissements non rentabilisés du fait du faible volume d'activité. En conséquence, ces DSP sont difficilement soutenables par les collectivités et sont un frein à l'investissement en matière d'aménagement et d'infrastructures des territoires, ralentissant en conséquence la mise en place de solutions alternatives à destination des populations.

Cet amendement propose en conséquence de revoir le financement des DSP locales en portant la participation de l'État à 50 % sur les lignes dépourvues de liaisons routières, à l'image des communes enclavées de Guyane, afin de permettre aux collectivités concernées de réinjecter des fonds vers la poursuite d'un désenclavement routier.

À l'heure actuelle, la Guyane est le seul territoire où l'aide à la continuité territoriale de l'État s'applique à des trajets intérieurs, ainsi que le permet l'article 1803-4 du code des transports lorsque des difficultés particulières d'accès à une partie du territoire le justifient.

L'État, via la DGAC, participe marginalement au financement de la DSP en cours. Il contribue ainsi au financement de deux liaisons (Cayenne – Maripasoula et Cayenne – Saül), la collectivité territoriale de Guyane prenant en charge le complément. Au total, le coût de cette DSP s'élève à 10 millions d'euros par an, dont 8,5 à la charge de la collectivité et 1,5 de la DGAC. Cet amendement propose de flécher 5 millions d'euros supplémentaire vers la politique de continuité territoriale afin de rééquilibrer la participation financière de l'État à cette DSP.

Ainsi, il est proposé les mouvements de crédits suivants :

- Une augmentation de 5 000 000 € des AE et des CP de l'action 03 « Continuité territoriale » du programme 123 « Conditions de vie outre-mer » de la mission Outre-mer.
- Une diminution de 5 000 000 € des AE et des CP de l'action 01 « Soutien aux entreprises » du programme 138 « Emploi outre-mer » de la mission Outre-mer.

Toutefois, les auteurs de cet amendement précisent qu'ils ne souhaitent en aucun cas amputer les crédits du programme visé par cette diminution mais sont contraints par les modalités d'amendement du projet de loi de finances. Ils demandent donc au Gouvernement de lever le gage et de procéder à l'abondement des crédits nécessaires à la mise en œuvre de la politique visée par cet amendement.