



14ème législature

| | | |
|--|---|---|
| Question N° : 14509 | De Mme Catherine Quéré (Socialiste, républicain et citoyen - Charente-Maritime) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Outre-mer | | Ministère attributaire > Outre-mer |
| Rubrique >outre-mer | Tête d'analyse >transports aériens | Analyse > dotation de continuité territoriale. répartition. statistiques. |
| Question publiée au JO le : 25/12/2012 Réponse publiée au JO le : 09/07/2013 page : 7221 Date de renouvellement : 02/04/2013 | | |

Texte de la question

Mme Catherine Quéré interroge M. le ministre des outre-mer sur les modalités de mise en œuvre du principe de continuité territoriale institué par l'article 60 de la loi de programme n° 2003-660 pour l'outre-mer du 21 juillet 2003, depuis codifié aux articles L. 1803-1 à L. 1803-9 du code des transports. Il permet de financer une partie des titres de transport aux personnes ayant leur résidence habituelle en Guadeloupe, en Guyane, à la Martinique, à Mayotte, en Nouvelle-Calédonie, en Polynésie française, à La Réunion, à Saint-Barthélemy, à Saint-Martin, à Saint-Pierre-et-Miquelon et à Wallis-et-Futuna. Cette « aide à la continuité territoriale » peut aussi financer une partie des titres de transport entre ces collectivités à l'intérieur d'une même zone géographique ou à l'intérieur d'une même collectivité, en raison des difficultés particulières d'accès à une partie de son territoire. Sur ce dernier point, un arrêté du 13 décembre 2010 limite les déplacements éligibles à la Guyane, entre les communes de Cayenne et Maripasoula, Cayenne et Grand-Santi, Cayenne et Saül, Saint-Laurent-du-Maroni et Grand-Santi, Saül et Maripasoula. Par ailleurs, le décret n° 2004-100 du 30 janvier 2004, relatif à la dotation de continuité territoriale instituée par l'article 60 de la loi de programme pour l'outre-mer précité, précise les modalités selon lesquelles la dotation budgétaire est répartie entre les différentes collectivités éligibles. Cette répartition varie en fonction de la distance par rapport à Paris, de la population, du trafic, de l'accès routier à l'aéroport principal et du nombre de transporteurs assurant la liaison régulière avec la métropole. L'inclusion du volume de trafic dans le calcul présente un double inconvénient : d'une part il valorise les flux touristiques pourtant sans lien avec les besoins de mobilité de la population résidente, d'autre part il génère un effet pro-cyclique car une dotation élevée entraîne un trafic supplémentaire et, partant, une dotation encore plus élevée. Elle désire connaître l'exacte répartition de la dotation de continuité territoriale entre les différentes collectivités ainsi que la fraction allouée aux déplacements à l'intérieur de la Guyane. Elle souhaiterait également savoir si le Gouvernement envisage une réforme des modalités d'attribution de cette dotation pour une plus grande égalité entre les territoires ultramarins.

Texte de la réponse

La continuité territoriale, qui relevait de l'article 60 de la loi du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer, a été profondément remaniée avec la loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer et ses décrets d'application, publiés au Journal officiel du 19 novembre 2010. La politique nationale de continuité territoriale est définie à l'article L. 1803-1 du code des transports comme tendant à rapprocher les conditions d'accès de la population aux services publics de transport, de formation, de santé et de communication de celles de la métropole, en tenant compte de la situation géographique, économique et sociale particulière de chaque collectivité territoriale d'outre-mer. Elle prend la forme d'aides aux particuliers résidents des outre-mer pour le

financement des déplacements en métropole et, pour les personnes en formation professionnelle en mobilité, de prestations de vie quotidienne et pédagogiques. Ces aides sont financées par le fonds de continuité territoriale, lui-même abondé par l'État, sur le budget du ministère des outre-mer. Les aides sont gérées par l'État, lequel délègue à l'opérateur LADOM la gestion des dispositifs relevant du périmètre des départements d'outre-mer. Pour les autres territoires, les services déconcentrés de l'État (haut-commissariat, administration supérieure, préfecture) en assurent la gestion. En Nouvelle-Calédonie, les aides aux étudiants et aux stagiaires de la formation professionnelle sont gérées par le Groupement d'intérêt public Cadres Avenir. Ce dispositif d'aides, issu de la loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer, est effectif depuis novembre 2010. Le changement majeur provient du remplacement de la dotation de continuité territoriale de 2003 par l'aide à la continuité territoriale. La répartition du fonds de continuité territoriale se fait en fonction des besoins estimés par dispositif et par collectivité. Le dispositif présente une grande adaptabilité grâce à la fongibilité des crédits au sein du fonds de continuité territoriale. L'ancienne formule de répartition de la subvention, telle qu'on la trouvait à l'article 60 de la loi du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer, qui faisait intervenir la distance entre la collectivité et la métropole, la population et le nombre de voyageurs relevé les années précédentes n'a plus cours. Les critères d'éligibilité, qui étaient auparavant définis par les collectivités, ont été nettement simplifiés pour plus de lisibilité, les seuls critères étant actuellement ceux de la résidence outre-mer, des ressources et d'une utilisation au maximum une fois par année civile. Ce nouveau cadre a permis à un plus grand nombre de personnes de bénéficier d'une aide au déplacement en continuité territoriale. Ainsi, alors que, au cours de l'année 2010, 67 200 personnes ont bénéficié d'une aide tout public, ce sont 72 750 personnes qui ont, en 2011, accédé aux aides tout public du fonds de continuité territoriale. Les déplacements en mode aérien intérieurs à la Guyane sont aidés par un dispositif à caractère social mis en place par la région Guyane, au financement duquel participe l'État (ministère chargé des transports). En 2011, 38 595 passagers ont ainsi été aidés, pour un montant total d'aide de 5,8 M€, dont 1,7 M€ de l'État. En complément de ce dispositif, la loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer prévoit que le fonds de continuité territoriale peut abonder l'aide régionale. C'est dans ce cadre qu'a été signée la convention du 4 avril 2011, par laquelle le conseil régional et LADOM conviennent d'un mode de gestion de ce complément d'aide, pour lequel les premières demandes ont été reçues en 2012. Sur cette aide, l'opérateur LADOM fait état de 800 bénéficiaires en 2012, pour une dépense de 21 600 €. Parmi les résidents d'outre-mer, les premiers demandeurs de l'aide au voyage sont ceux de la Réunion, avec 11,3 M€ consommés en 2011 sur un total de 20,7 M€, principalement en raison de la plus grande population de ce département. 4,3 M€ ont été consommés par les Martiniquais, 2,5 M€ par les Guadeloupéens et 1,4 M€ par les Néo-Calédoniens. Dans les collectivités moins peuplées, les demandes les plus fortes ont été enregistrées à Mayotte, qui a consommé 545 k€, en Polynésie française (469 k€) et à Wallis et Futuna (132 k€). Pour les Guyanais, l'aide à la continuité territoriale était une aide entièrement nouvelle car la dotation de continuité territoriale applicable précédemment n'avait pas été mise en place par le Conseil régional de la Guyane. Pour cette première année, on note une consommation très modérée, de 52 k€. La Guyane se place ainsi, en termes de consommation, juste devant la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon (24 k€). Au total, les demandes émanent en grande majorité des résidents des DOM, lesquels ont consommé 18,7 M€ sur l'aide tout public, ce chiffre étant à mettre en parallèle avec le poids démographique de ces collectivités. Au terme de deux années d'application, les modalités d'attribution des aides selon le nouveau dispositif, qui sont venues corriger la trop grande complexité de l'ancienne formule, se montrent globalement satisfaisantes et ont permis, dès l'année 2011, d'aider plus de bénéficiaires qu'en 2010 avec un budget de même ampleur. La continuité territoriale a fait l'objet d'une évaluation dont les premiers résultats concluent sur un constat global d'amélioration par rapport à l'ancien dispositif. En outre, les aides du fonds de continuité territoriale sont suivies mois après mois par le ministère des outre-mer, afin d'évaluer au plus près l'évolution et les éventuels besoins d'adaptation de ce nouveau dispositif.