



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>26914</b>	De <b>M. Philippe Gomes</b> ( Union des démocrates et indépendants - Nouvelle-Calédonie )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Outre-mer		<b>Ministère attributaire</b> > Outre-mer
<b>Rubrique</b> >outre-mer	<b>Tête d'analyse</b> >Nouvelle-Calédonie	<b>Analyse</b> > continuité territoriale. aides de l'État. réglementation.
Question publiée au JO le : <b>21/05/2013</b> Réponse publiée au JO le : <b>24/12/2013</b> page : <b>13514</b>		

### Texte de la question

M. Philippe Gomes attire l'attention de M. le ministre des outre-mer sur le caractère inadapté des critères et montants retenus par le décret n° 2010-1424 du 18 novembre 2010 et par les arrêtés du même jour, au regard des objectifs fixés par le législateur pour la continuité territoriale, c'est-à-dire « tendre 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 ». Lorsque ces textes ont été adoptés, le gouvernement de la Nouvelle-Calédonie avait averti le ministre des outre-mer qu'ils allaient conduire à une division par quatre du nombre de bénéficiaires. Le ministre avait alors évoqué l'idée d'un ajustement des règles, si celles-ci s'avéraient inadaptées, et confirmé que l'enveloppe de crédits réservée au dispositif restait de toute façon inchangée. Or nos prévisions étaient exactes, puisque, en ce qui concerne la Nouvelle-Calédonie, on est passé de 11 168 voyages AR aidés en 2010 à 3 093 seulement en 2011, et que le coût du dispositif pour l'État a baissé de près de 3 millions d'euros par an. Pour autant, il n'a jamais pu être obtenu que l'État engage un réexamen de ces règles inadaptées, ni même qu'il envisage de mettre en place, comme cela existe en Guyane, des aides aux résidents des îles de l'archipel, qui doivent prendre l'avion pour accéder à des services disponibles uniquement à Nouméa. Ayant été informé que, dans le courant de l'année 2012, la délégation générale à l'outre-mer avait commandé à un prestataire une mission d'évaluation, il souhaiterait en connaître les conclusions, ainsi que les enseignements qu'en tire le Gouvernement. Il souhaiterait également savoir dans quels délais l'État compte modifier ce dispositif, afin qu'il réponde enfin aux objectifs fixés par le législateur.

### Texte de la réponse

Avec la loi du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer, le législateur a voulu construire une continuité territoriale au bénéfice des résidents ultra-marins propre à répondre, d'une part, aux besoins des personnes qui, par leur niveau de ressources, risqueraient de rester à l'écart des services publics de transport, de formation, de santé et de communication, et, d'autre part, aux capacités de financement mises en oeuvre par l'Etat. C'est pourquoi le principe du plafond de ressources a été introduit, ainsi qu'une modulation tenant compte des particularités des collectivités, notamment de leur éloignement à la métropole. Un dispositif d'aides aux déplacements existait auparavant, la dotation de continuité territoriale, construit sur le principe selon lequel les conditions d'éligibilité et les montants d'aide devaient être définis par les collectivités. Ce principe a abouti à un dispositif à la fois peu lisible et difficilement finançable car régulièrement en dépassement budgétaire. En Nouvelle-Calédonie, le dépassement budgétaire prenait des proportions toujours plus grandes année après année : 12 % en 2006, 18 % en 2007, 22 % en 2008, 35 % en 2009. Le risque était que la continuité territoriale soit interrompue, parce que les critères établis localement n'étaient pas proportionnés au budget disponible. Aussi, le critère des ressources des bénéficiaires a-t-il été introduit, sur l'ensemble de l'outre-mer, afin de réserver le fonds de continuité

territoriale aux personnes ayant le plus besoin d'aide. Le plafond de ressources pour l'aide à la continuité territoriale a été calé sur la première tranche d'imposition du code général des impôts, soit 11 896 € par part fiscale en 2013, avec une bonification de 15 % au bénéfice des résidents de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et des Iles Wallis et Futuna. En 2011, 3 093 demandeurs de l'aide en Nouvelle-Calédonie se trouvaient au-dessous de ce plafond de ressources. En 2012, on note une montée en charge de la consommation des aides tout-public avec 3 488 bénéficiaires, soit une hausse de 13 % sur un an. Cette augmentation est le reflet d'une meilleure connaissance de l'aide au sein de la population. Il n'en reste pas moins vrai, comme le soulignent des premiers travaux d'évaluation, à ce jour transitoires et non validés, sur les dispositifs de continuité territoriale, que les collectivités d'outre-mer et la Nouvelle-Calédonie sont, proportionnellement à leur population, moins consommatrices que les départements d'outre-mer : à population égale, les résidents des DOM ont reçu cinq fois plus de bons de transport que leurs compatriotes des autres outre-mer. Cet écart s'amointrit toutefois quand on regarde l'ensemble des aides du fonds de continuité territoriale versées par l'Etat, avec Wallis et Futuna (5,8 % de la population a été bénéficiaire d'une aide en 2012) qui dépasse la moyenne des DOM (5,6 %). Il s'efface, voire s'inverse, dès lors que l'on observe le passeport mobilité études, puisque Saint-Pierre-et-Miquelon et Wallis et Futuna se placent loin devant les DOM (respectivement 32 et 20 bénéficiaires pour mille habitants, contre 5 bénéficiaires dans les DOM). Les travaux évaluatifs ont néanmoins permis de dégager des aspects positifs dus au passage au nouveau dispositif, tels que la meilleure équité entre territoires dans une même zone géographique, la meilleure répartition de la consommation en rapport à la population, l'atteinte de l'objectif social de sélectivité et de dégressivité, et l'amélioration globale de l'efficacité. Le Gouvernement étudie actuellement les différents scénarii d'évolution possible, sachant que toute évolution du dispositif de continuité territoriale devra tenir compte de l'impératif de la maîtrise de son coût global.