



15ème législature

| | | |
|---|---|---|
| Question N° : 24593 | De M. Jean-Philippe Nilor (Gauche démocrate et républicaine - Martinique) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Outre-mer | | Ministère attributaire > Outre-mer |
| Rubrique > outre-mer | Tête d'analyse > La nécessité d'un passeport mobilité interrégional à visée économique | Analyse > La nécessité d'un passeport mobilité interrégional à visée économique. |
| Question publiée au JO le : 19/11/2019 Réponse publiée au JO le : 13/10/2020 page : 7106 Date de changement d'attribution : 07/07/2020 Date de signalement : 26/05/2020 | | |

Texte de la question

M. Jean-Philippe Nilor rappelle à Mme la ministre des outre-mer que les familles antillaises et guyanaises ont au moins un enfant ou un proche vivant hors de leur pays. De surcroît, le modèle économique, jusqu'ici privilégié et jalousement préservé par les gouvernements successifs, a généré une dépendance totale de ces territoires. En conséquence, prendre l'avion est une obligation récurrente pour les ménages antillais. Or, au fur et à mesure de son application, la continuité territoriale se révèle incomplète, inadaptée. En effet, elle ne s'effectue que des territoires ultramarins vers la France hexagonale et jamais entre les régions ultramarines. En outre, le passeport mobilité formation professionnelle est devenu un véritable outil de pilotage de l'exode massif des forces vives. Rien d'étonnant aux résistances constatées d'en ouvrir l'accès, à titre expérimental, aux acteurs économiques des territoires. Parallèlement, le prix des billets d'avion augmente significativement entre ces départements, atteignant des montants prohibitifs pour les populations concernées. Ces mesures se révèlent donc discriminatoires, pernicieuses, symptomatiques de la sous-évaluation, voire de la non prise en compte des problématiques quotidiennes. À l'instar de l'ex Bumidom, elles institutionnalisent - l'expatriation légalisée - de la force de travail, la reproduction d'un schéma colonialiste, une approche colbertiste des sociétés qui, fort heureusement, est mise à mal à l'épreuve du temps et de la géopolitique. Erreur sur erreur, discrimination sur discrimination ont donné un bilan désastreux de cette politique. Aujourd'hui, les territoires ultramarins sont devenus bien encombrants, compte tenu des choix budgétaires du Gouvernement. Ainsi, le cycle des coupes sombres et des inégalités honteuses prévaut. Ce sont les mêmes qui trinquent. Il faut changer de paradigme. Car on ne veut ni subir, ni que des politiques obsolètes soit imposées. Il faut ouvrir une ère nouvelle, celle de la responsabilité partagée, celle du courage politique qui dicte l'action juste et efficace. Il s'agit de mettre un terme à des pratiques préjudiciables qui sont équivalentes à une véritable assignation à résidence permanente. Les Français ultramarins ont aussi le droit de se mouvoir dans et hors de leurs territoires, en toute liberté, égalité et fraternité. N'est-ce pas ? Ils ne souhaitent ni de doivent continuer à être les variables d'ajustement des politiques injustes et discriminatoires. Car, en Martinique singulièrement, et dans les outre-mer plus généralement, les problèmes sont connus et l'on sait comment les résoudre durablement. Va-t-elle enfin les considérer comme des élus capables de produire les réponses adaptées à leurs besoins ? En quoi les solutions imposées seraient-elles plus pertinentes que les leurs ? Enfin, il lui demande si l'engagement des acteurs locaux dans la construction de l'outre-mer de demain ne serait qu'un énième slogan de sa part.

Texte de la réponse

La loi n° 2009-594 du 27 mai 2009 pour le développement économique des outre-mer définit la continuité territoriale comme la politique 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 se définit donc juridiquement comme la continuité entre les outre-mer et l'hexagone. Elle est dotée de 46,5 millions d'euros en autorisations d'engagements et de 41,3 millions d'euros en crédits de paiement en projet de loi de finances pour 2021. La politique de formation en mobilité a pour objectif d'offrir aux jeunes ultramarins un accès aux formations comparable à ceux de l'hexagone. Les formations financées dans ce cadre sont celles qui sont indisponibles ou saturées localement. Ainsi, entre 6 000 et 8 000 jeunes des Antilles et de la Guyane en bénéficient. Qu'une part des jeunes diplômés s'établisse pendant un certain temps hors de leur collectivité d'origine est une réalité, c'est également un droit individuel. Toutefois, pour inciter les étudiants et stagiaires à s'investir dans le tissu économique de leur territoire, le financement de leur titre de transport pour le trajet retour est aidé jusqu'à cinq ans après la fin de leur formation. Au-delà de cette aide au billet retour, se pose la question de l'attractivité des territoires et du cadre de vie qui sont des éléments déterminants pour prendre la décision de revenir vivre sur les territoires. La formation en mobilité en faveur des résidents des outre-mer est conçue pour venir en complément des mesures de formation et d'insertion existant en outre-mer. La compétence économique et la compétence en matière de formation professionnelle relèvent essentiellement des assemblées régionales depuis les vagues successives de décentralisation dans ces domaines. Les actions de formation professionnelle en mobilité, financées dans le cadre du dispositif de continuité territoriale, s'inscrivent dans une programmation définie après consultation de la collectivité territoriale chargée de la formation professionnelle, et placent les élus des territoires au cœur du dispositif. Ces actions peuvent être complétées ou cofinancées par des aides attribuées par les collectivités territoriales. Si la continuité territoriale est définie par le législateur comme la continuité entre les outre-mer et l'Hexagone, on notera que certaines aides du fonds de continuité territoriale sont également ouvertes aux déplacements entre les territoires d'outre-mer. Les passeports mobilité études, formation professionnelle et en stage professionnel couvrent ainsi les trajets aériens entre la Guyane, la Guadeloupe, la Martinique, Saint-Martin et Saint-Barthélemy. Par ailleurs, la loi n° 2019-1479 du 28 décembre 2019 de finances pour 2020 a donné une dimension internationale au passeport pour la mobilité en stage professionnel et au passeport pour la mobilité de la formation professionnelle. En effet, après une période d'expérimentation effectuée sur les années 2018 et 2019, les destinations éligibles à la formation en mobilité ont été étendues aux Etats et territoires situés dans le bassin géographique de la collectivité d'outre-mer. Récemment le ministère des outre-mer a réuni l'ensemble des exécutifs locaux et des parlementaires d'outre-mer pour échanger sur la continuité territoriale.