



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>7694</b>	De <b>M. Davy Rimane</b> ( Gauche démocrate et républicaine - NUPES - Guyane )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Outre-mer		<b>Ministère attributaire</b> > Intérieur et outre-mer
<b>Rubrique</b> >outre-mer	<b>Tête d'analyse</b> >Continuité intérieure face à l'enclavement du territoire de la Guyane	<b>Analyse</b> > Continuité intérieure face à l'enclavement du territoire de la Guyane.
Question publiée au JO le : <b>02/05/2023</b> Réponse publiée au JO le : <b>20/02/2024</b> page : <b>1246</b> Date de changement d'attribution : <b>12/01/2024</b>		

### Texte de la question

M. Davy Rimane interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de l'intérieur et des outre-mer, chargé des outre-mer sur l'évolution des orientations gouvernementales en matière de politique de continuité territoriale et notamment sur les suites qui seront données par le Gouvernement au récentes recommandations issues du rapport d'information sénatorial sur la continuité territoriale outre-mer. En effet, les conséquences des orientations vis-à-vis de l'aide à la continuité territoriale sont systémiques pour les territoires d'outre-mer, la politique de continuité territoriale orientant directement le développement économique, l'attractivité et le maintien, ou non, de la matière grise et notamment des jeunes, sur les territoires. Ainsi que le rappelle le rapport précité, depuis 2003, l'effort budgétaire annuel de l'État est demeuré compris entre 35 et 52 millions d'euros et le délai entre deux demandes d'ACT est passé de un à trois ans. Le rapport souligne bien que chaque fois que ce plafond a été crevé ou a été menacé de l'être, les conditions d'obtention des aides ont été resserrées. Face à ce qui pourrait être assimilé à un statut quo en matière financière, les conditions d'accès aux différents dispositifs d'aide se sont quant à elles renforcées, aboutissant à en réduire le nombre de bénéficiaires, voire à décourager certains de se saisir de dispositifs auxquels ils pourraient pourtant prétendre. Il semble ainsi incontournable de procéder à un remodelage de la politique de continuité territoriale, qui patine, voire régresse, depuis que la loi de développement économique des outre-mer de 2009 a contribué à vicier le dispositif en le plaçant sous le dogme d'une vision purement budgétaire, si ce n'est économe, assignant une partie de la population à résidence et en laissant une autre subir un mal du pays aux conséquences parfois désastreuses. Concernant la Guyane, la Collectivité territoriale de Guyane est compétente en matière d'aménagement des liaisons du territoire internes (alors même que l'État reste le premier propriétaire de Guyane en matière de foncier), mais il n'est pas anodin que la Guyane soit 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. Il interroge donc le ministre sur les suites qui seront données à la préconisation du rapport précité de revoir le financement des délégations de services publics 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.

### Texte de la réponse

La politique de continuité territoriale a pris en charge plus de 64 000 bénéficiaires en 2022, soit un triplement par rapport à l'année précédente. En outre, les crédits annuels notifiés à l'Agence de l'Outre-mer pour la Mobilité

(LADOM) ont augmenté de 20 M€ en autorisations d'engagement (AE) et de 18 M€ en crédits de paiement (CP) entre 2021 et 2023. Cette hausse significative des moyens permet de répondre à l'augmentation des coûts de transport et à l'accroissement des besoins de mobilité exprimés par les résidents ultramarins. Le Gouvernement a néanmoins voulu donner une nouvelle impulsion aux politiques de continuité à travers des mesures annoncées lors du Comité interministériel des Outre-mer du 18 juillet 2023. Elles prévoient une prise en charge accrue de l'ensemble des publics par l'augmentation du plafond de ressource applicable à l'aide à la continuité territoriale, mais aussi une extension des catégories de bénéficiaires en fonction de leur situation personnelle. Ces mesures, représentant un effort financier de l'Etat de 23 millions d'euros, permettront d'élargir les publics éligibles dans l'ensemble des outre-mer. Pour ce qui concerne la Guyane, les résidents de la collectivité bénéficient, sous conditions de ressources, de la politique nationale de continuité territoriale financée par l'Etat. En 2022, ce sont plus de 3 000 Guyanais qui ont disposé d'une aide relevant du fonds de continuité territoriale, pour un coût total de 1,96 M€. Dans le cadre des passeports mobilité délivrés pour se rendre en formation initiale ou professionnelle dans l'hexagone ou dans un autre territoire ultramarin, les résidents de l'intérieur de la Guyane voient la prise en charge de leurs frais de préacheminement par avion jusqu'à l'aéroport international. Dans ce cadre, les bénéficiaires disposent de billets de préacheminement financés suivant les mêmes taux que le billet entre aéroports internationaux. Il en va de même au retour. La continuité territoriale intérieure à la Guyane relève de la compétence de la Collectivité territoriale de Guyane (CTG). A ce titre, la CTG a conclu une délégation de service public (DSP) en avril 2021 permettant une desserte des communes enclavées de l'intérieur du territoire. Sur cette base, les vols réalisés par le transporteur ont été subventionnés à hauteur de 10 M€ par an, dont 1,5 M€ par l'Etat et le reste par la collectivité. Ces liaisons sont les seules liaisons aériennes intrarégionales dans les départements et régions d'outre-mer à bénéficier d'une contribution financière de l'État. Toutefois, l'opérateur CAIRE ayant été mis en liquidation judiciaire en octobre 2023, a été mise en place une DSP provisoire d'une durée de six mois que l'Etat finance à hauteur de 875 000 euros, le temps de procéder à la sélection d'un nouvel opérateur. Dans cette phase transitoire, l'Etat veille à ce que des conditions normales de dessertes soient rétablies au plus vite.