



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

## transports aériens

Question écrite n° 44036

### Texte de la question

M. Julien Dray attire l'attention de M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer sur les problèmes particulièrement sensibles du trafic aérien en direction et en partance de l'outre-mer. La question de la desserte aérienne de ces régions (notamment pour l'île de la Réunion et les Antilles) doit d'urgence conduire à une évolution. Ces régions supportent d'abord l'augmentation des tarifs pratiqués. L'Union européenne a toujours pris en compte la spécificité de ces régions ultra-périphériques et donne aux États membres les moyens nécessaires pour faire face à une telle situation qui nuit gravement non seulement aux principes de libre circulation des personnes et des biens au sein du marché intérieur, mais aussi au principe de la continuité du territoire de la République française. Il souhaite que le Gouvernement précise ses intentions concernant la politique tarifaire d'Air France et notamment la question de l'instauration d'un prix plafond vers l'outre-mer. Depuis, plusieurs associations, et notamment le collectif des Antillais-Guyanais-Réunionnais, ont multiplié les actions afin que soit clarifiée la politique tarifaire des transports aériens vers l'outre-mer.

### Texte de la réponse

Le Gouvernement est particulièrement attentif à la situation de la desserte aérienne des départements d'outre-mer, notamment ceux des Antilles et de la Guyane. Il s'est ainsi attaché à mettre en place, dès septembre 2002, une première mesure : le passeport mobilité. Par ailleurs, la loi de programme pour l'outre-mer prévoit la participation de l'État au financement d'aides individuelles à caractère social destinées à faciliter les déplacements des résidents des collectivités d'outre-mer vers la métropole. Trente millions d'euros ont été inscrits à ce titre au budget de l'année 2004. Les conseils régionaux de la plupart des départements d'outre-mer ont maintenant déterminé les modalités d'application de ce dispositif, qui pourra entrer en vigueur dès que celles-ci auront été approuvées par la Commission européenne. La loi de programme pour l'outre-mer prévoit également des exonérations de charges patronales de sécurité sociale pour les salariés des entreprises de transport aérien implantées dans les départements d'outre-mer et concourant à leur desserte, ce qui devrait contribuer à réduire les coûts, et donc favoriser une baisse des tarifs. En outre, il est envisagé une extension des réductions tarifaires prévues dans les obligations de services publics s'appliquant aux liaisons ultramarines aux jeunes de plus de douze ans, l'imposition aux compagnies de l'obligation de faciliter l'embarquement, avec l'accès aux meilleurs tarifs disponibles, des personnes devant subitement voyager en raison du décès d'un proche parent, ainsi que la mise en place d'un observatoire de la desserte des départements d'outre-mer qui offrira des informations claires sur l'évolution de l'offre, du trafic et des prix. De manière générale, le développement d'une saine concurrence sur les liaisons ultramarines apparaît comme le meilleur moyen d'entraîner une baisse des tarifs. Les arrivées de deux nouveaux opérateurs sur les liaisons entre la métropole et La Réunion dès l'été 2003 et d'un nouvel opérateur sur les relations avec les Antilles, en décembre dernier ont d'ailleurs clairement contribué à diversifier l'offre et à l'apparition de nouveaux tarifs plus intéressants pour les voyageurs. Ainsi, les tarifs les plus bas ont, sur ces liaisons, baissé de façon très significative depuis le dernier trimestre de 2003, et il était cet été possible d'acheter des billets à des tarifs bien inférieurs à 1 200 euros aller et retour entre la métropole et les Antilles pour autant que ceux-ci soient achetés quelques

semaines à l'avance. Dans ce contexte, l'instauration de prix plafonnés irait à l'encontre des mécanismes concurrentiels et se retournerait en fin de compte contre les consommateurs. En effet, l'instauration de prix plafonnés aurait des effets négatifs importants du fait de l'augmentation des tarifs qui en résulterait durant les périodes creuses et ceci nuirait immanquablement au tourisme local. De plus, l'instauration d'une telle mesure renforcerait la pénurie de sièges durant les périodes de pointe, les prix ne pouvant plus jouer leur rôle de régulateur de la demande alors que l'offre ne peut être illimitée. Par contre, une meilleure répartition de la demande en période de pointe contribuerait certainement à détendre les tarifs en période de pointe. À cet égard, le rapport de la mission d'information sur la desserte aérienne de l'outre-mer conduite par le député Joël Beaugendre a suggéré à l'État de rechercher, en concertation avec les organisations syndicales, les moyens d'un étalement des départs et des retours des personnels en congés bonifiés. Les possibilités d'évolutions en ce sens, qui apparaissent prometteuses, devraient faire l'objet d'un examen approfondi. Enfin, pour ce qui concerne le confort des liaisons ultramarines, seule une partie très réduite des flottes qui y sont affectées par les compagnies Air France et Corsair est constituée d'appareils âgés, et ces appareils ont vocation à être remplacés dans les prochaines années. Les appareils utilisés par les compagnies Air Caraïbes, Air Austral et Air Bourbon - sont en revanche très récents. Par ailleurs, la densification des sièges en classe économique s'explique par la relative faiblesse sur ces liaisons de la clientèle de la classe affaires. À défaut de cette adaptation, les tarifs offerts seraient sensiblement plus élevés.

## Données clés

**Auteur :** [M. Julien Dray](#)

**Circonscription :** Essonne (10<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 44036

**Rubrique :** Outre-mer

**Ministère interrogé :** transports et mer

**Ministère attributaire :** transports et mer

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 20 juillet 2004, page 5472

**Réponse publiée le :** 5 octobre 2004, page 7826