ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

DOM : transports aériens

Question écrite n° 5506

Texte de la question

M. Christian Philip attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur les baisses particulièrement sensibles du trafic aérien en direction et en partance de l'outre-mer qui rendent la question de la desserte aérienne de ces régions urgente à régler. Une attention particulière doit être portée en direction des îles de la Réunion et des Antilles, qui supportent une baisse importante du trafic aérien due à une forte augmentation des tarifs pratiqués par Air France. Cette compagnie se trouve aujourd'hui, plus qu'hier, dans une situation de quasi-monopole de fait en raison de la situation financière d'Air Lib, qui ne cesse du reste de se dégrader, et de la disparition d'Aérolyon. Selon les experts, l'augmentation des tarifs de vol et la crainte, de plus en plus probable, de la perte d'une compagnie aérienne équivaudraient à une baisse de l'ordre de 30 % du tourisme, ce qui ne saurait être acceptable dans une région connaissant déjà un taux de chômage qui frôle les 40 %. Le transport en général et le trafic aérien en particulier sont stratégiquement un secteur particulièrement important pour nos régions ultrapériphériques. Il s'agit là d'un élément clé du développement économique et social de ces régions, indispensable, par ailleurs, à la cohésion qui doit exister dans l'Union européenne, à laquelle ces régions sont rattachées en vertu de l'article 299, alinéa 2, du traité sur l'Union européenne issu du traité d'Amsterdam. De plus, il tient à rappeler que l'Union européenne a toujours pris en compte la spécificité de ces régions ultrapériphériques. Qu'il s'agisse des traités eux-mêmes ou des textes issus du droit dérivé, l'Union a mis en place un certain nombre de principes directeurs de nature à prendre les mesures indispensables face à une telle situation particulièrement préjudiciable à la réalisation effective du marché intérieur, contraire aux principes de liberté de circulation des personnes et des biens qui le sous-tend. Qui plus est, et en ce qui concerne la France, cette situation nuit considérablement à la continuité de son territoire. Dès lors, il tient à rappeler que l'article 4 du règlement du Conseil n° 2408/92 du 23 juillet 1992 donne la possibilité aux Etats membres d'imposer des obligations de service public sur des services aériens réguliers. En effet, « un Etat membre peut (...) imposer des obligations de service public sur des services réguliers vers des aéroports desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire (...) si ces liaisons sont considérées comme vitales pour le développement économique de la région dans laquelle est situé l'aéroport, dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation de service adéquate répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de capacité et de prix, normes auxquelles le transporteur ne satisferait pas s'il devait considérer que son seul intérêt commercial (...) ». Or, ces liaisons doivent être considérées comme vitales pour le développement économique de la région, comme l'attestent les propos tenus par la Commission européenne dans son livre blanc intitulé « la Politique des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix », publié en 2001. Tout en se référant aux deux règlements de 1992, elle précise que « le maintien des liens politiques, économiques et sociaux avec le reste du continent européen dépend intimement des services de transports aérien et maritime. De plus, la dimension archipélagique de certaines de ces régions accroît leur dépendance à l'égard de ces services. Les surcoûts de transport dus tant à l'éloignement de ces régions qu'à la nécessité d'assurer la régularité de leur desserte constituent également un handicap majeur à leur développement économique. Enfin, le transport aérien est un élément clé du développement du tourisme ». Face à l'impuissance avérée du précédent gouvernement, qui n'a apporté aucune solution durable et pérenne au problème ainsi développé, préférant s'en remettre une fois de plus à une mission d'expertise et à un énième rapport, il demande à l'actuel Gouvernement de prendre les

mesures indispensables pour sortir de la crise. C'est pourquoi il souhaiterait connaître les mesures qu'il entend prendre spécifiquement en liaison avec le ministère de l'outre-mer.

Texte de la réponse

Les liaisons aériennes entre la métropole et les départements d'outre-mer (DOM) sont exploitées en application d'une réglementation communautaire entrée en vigueur le 1er janvier 1993, qui fixe le principe du libre accès au marché pour tous les transporteurs aériens communautaires. Toutefois, en raison du caractère vital des liaisons aériennes entre la métropole et les départements d'outre-mer, des obligations de service public sont imposées depuis 1997, conformément à l'article 4 du règlement communautaire n° 2408/92 du 23 juillet 1992, qui portent sur la continuité de l'exploitation et les réductions tarifaires applicables aux enfants. S'agissant des autres tarifs, les compagnies aériennes sont en droit d'établir ceux de leur choix, notamment selon la période de l'année et le service qu'elles offrent, en relation avec leurs coûts de revient. La desserte aérienne de l'outre-mer a attiré, dans le passé, plus de transporteurs qu'actuellement, puisqu'on a pu en dénombrer jusqu'à cinq, contre deux, pour le moment, depuis le retrait d'Air Lib. Toutefois de nouveaux intérêts se sont manifestés récemment ; la compagnie réunionnaise Air Austral propose d'ores et déjà à la vente ses services entre la Réunion et Paris qu'elle prévoit de commencer le 28 juin prochain. Par ailleurs, la société Air Bourbon a formulé une demande d'octroi de licence de transporteur aérien, en vue d'ouvrir prochainement des services entre la métropole (Paris et Lyon) et la Réunion. D'une manière générale, le Gouvernement est particulièrement soucieux de la bonne adéquation de la desserte aérienne des régions d'outre-mer et considère qu'une bonne desserte de la Réunion et des Antilles ne peut s'envisager que dans le cadre d'une concurrence effective entre plusieurs transporteurs ; de ce fait, le Gouvernement veille à ce que les obligations de service public imposées ne soient pas trop contraignantes afin de ne pas décourager les exploitations spontanées possibles. Pour autant, le Gouvernement est conscient que la situation des liaisons entre les DOM et la métropole doit être améliorée, notamment pour les déplacements des résidants de ces départements. Il s'est ainsi attaché à mettre en oeuvre dès le 1er septembre 2002 une première mesure, le passeport mobilité. Celui-ci permet d'assurer la gratuité d'un voyage aller-retour par an entre les collectivités d'outre-mer et la métropole pour les étudiants, ainsi que les jeunes en formation professionnelle ou à la recherche d'un emploi. Par ailleurs, un projet de loi de programme pour l'outre-mer, dont l'amélioration de la desserte est une des composantes principales, va prochainement être déposé devant le Parlement. Il prévoit des exonérations de charges patronales de sécurité sociale pour les salariés des entreprises de transport aérien concourant à la desserte de l'outre-mer. Il prévoit également la participation de l'Etat au financement d'un dispositif destiné à faciliter la mobilité des résidants des collectivités d'outre-mer, s'inspirant notamment de celui mis en oeuvre en Corse, afin de leur accorder une aide forfaitaire pour un voyage par an entre la collectivité et la métropole. Enfin, dans le but d'assurer la pérennité des liaisons aériennes avec ces territoires, il sera procédé très prochainement à la réservation de créneaux horaires sur l'aéroport de Paris-Orly pour la desserte des quatre départements d'outre-mer.

Données clés

Auteur : M. Christian Philip
Circonscription : Rhône (4e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 5506
Rubrique : Outre-mer
Ministère interrogé : équipement, transports et logement
Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 28 octobre 2002, page 3819
Réponse publiée le : 7 avril 2003, page 2732