

La continuité territoriale coûte que coûte. (p.06)

TRANSPORT. Des billets d'avions moins chers ? Le vœu reste à réaliser. La mise en place de la dotation de continuité territoriale et du passeport mobilité par Brigitte Girardin n'a pas suffi. Les prix des billets restent élevés pour ceux ne bénéficiant pas de ces dispositifs. Le secrétariat d'État à l'Outre-mer et la Délégation interministérielle pour l'égalité des chances des Français d'outre-mer (DIMECFOM) travaillent ensemble sur trois fronts pour trouver des solutions.

• **Un fonds de continuité territoriale :**

Le projet de loi de développement économique pour l'outre-mer (qui sera examiné en février au Sénat) prévoit une dotation de 5,8 milliards de Fcsp (49,1 millions d'euros) dans un "Fonds unique de continuité territoriale" (le montant est similaire à celui de 2008). Il rassemblera la dotation de continuité territoriale et le passeport mobilité pour les étudiants. Ces deux dispositifs sont critiqués (rapport de la Cour des comptes 2007) en raison du nombre exponentiel de bénéficiaires, de leurs coûts et de leur mauvaise gestion par les collectivités.

L'État a apparemment entendu la Cour et va donc reprendre la main. Il gèrera le "Fonds unique de continuité territoriale", sauf quand une région ou une collectivité décidera d'abonder le fonds dans une proportion au moins égale à la moitié des crédits. Actuellement, chaque collectivité a ses mécanismes d'attribution, à l'avenir il n'y en aura qu'un seul, avec des conditions de

ressources.

Autre évolution prévue : la continuité territoriale concernait jusqu'à aujourd'hui, uniquement les liaisons entre chaque collectivité et Paris. À l'avenir, les ultramarins qui voyageront à l'intérieur même de leur collectivité ainsi qu'au sein d'un même bassin (ex : Nouvelle-Calédonie, Polynésie française, Wallis-et-Futuna) pourront bénéficier du fonds.

Yves Jégo négocie avec les compagnies aériennes, présentes dans tout l'outre-mer, des prix fixes afin d'éviter les hausses en période de pointe. Du coup, avec le même budget que l'année dernière, l'État pourrait financer plus de billets. Si un accord est trouvé, il sera possible pour les bénéficiaires des chèques transport, de connaître le coût du billet hors taxe qui restera à leur charge.

• **Des compagnies low cost pour desservir l'outre-mer**

Yves Jégo veut démarcher "toutes les compagnies low cost du monde" afin qu'elles desservent l'outre-mer. Il veut faire jouer la concurrence. Mais pour les attirer, "il faut démontrer que territoire par territoire, la stratégie de développement du tourisme va amener plus de passagers". Pour le secrétaire d'État, l'équation est simple : "Plus de touristes, plus de passagers, plus d'avions, égalent des billets moins chers pour tout le monde." C'est l'une des raisons pour lesquelles le ministre veut "booster" le tourisme outre-mer. Le ministre considère par exemple que la ligne d'Air Caraïbes qui ouvrira le 14 décembre entre Paris et Cayenne, mettra Air France face à un concurrent, et aura pour effet de baisser les tarifs.

Des compagnies low cost pour les destina-

L'ESSENTIEL

► L'État gèrera désormais le "Fonds unique de continuité territoriale"

► Yves Jégo veut démarcher "toutes les compagnies low cost du monde" afin qu'elles desservent l'outre-mer.

► "La continuité territoriale, c'est pour aider les clients que vous êtes, ce n'est pas pour financer les compagnies", a asséné Nicolas Sarkozy aux maires d'outre-mer

La continuité territoriale coûte que coûte. (p.06)

tions les plus lointaines (Polynésie française et Nouvelle-Calédonie) sont-elles envisageables ? Yves Jégo estime que "oui sur une partie du vol". Il imagine "un Sydney-Nouméa en low cost, avec des dessertes plus régulières et moins chères". Mais on se souvient de l'échec des discussions en 2004 pour l'implantation en Nouvelle-Calédonie de la compagnie australienne à bas prix Virgin Blue.

Pour la Polynésie française, le ministre s'est entretenu avec le président Gaston Tong Sang. Là aussi, Yves Jégo a sa petite idée : "Mobiliser Air Tahiti Nui sur une navette entre Los Angeles et Papeete à moins de 500 dollars permettrait d'apporter cette réponse low cost." Le locataire de la rue Oudinot va plus loin et s'interroge sur la politique de la compagnie. "Peut-être faut-il qu'ATN se pose les bonnes questions, dit-il. Ne faut-il pas abandonner la ligne New York - Papeete, très déficitaire, au profit du renforcement d'une navette low cost entre Papeete et Los Angeles ? Peut-être, peut-elle resserrer et rationaliser son activité pour devenir elle-même un low cost et avoir une desserte plus dense est moins coûteuse au détriment d'une ligne plus lointaine..."

• **Des négociations avec les compagnies aériennes qui desservent... les Dom**

Patrick Karam, délégué interministérielle pour l'Égalité des chances des Français d'Outre-mer, négocie avec les compagnies aériennes desservant les Dom, des baisses de billets d'avion (Air France, Corsair, Air Caraïbes et Air Austral). Il veut qu'elles s'engagent à "réserver 15% de leur capacité globale (en nombre de sièges), sur la période du 15 juin au 15 septembre, au prix le plus bas de leur grille tarifaire annuelle,

hors promotion". Objectif : que les domiens puissent voyager pendant les vacances d'été à des tarifs acceptables.

"Pour l'instant, c'est très compliqué de négocier pour les Com, notamment parce que le flux de passagers n'est pas le même", justifie Patrick Karam, qui entend toutefois s'y atteler une fois le dossier pour les Dom bouclé. En clair, les liaisons entre Paris et les Dom font gagner de l'argent aux compagnies, ce qui n'est pas forcément le cas pour celles entre Paris et les Com.

Air Austral desservira la Nouvelle-Calédonie à partir d'avril, mais la mesure ne s'appliquera qu'à la liaison entre Paris et Saint-Denis-de-la-Réunion. Enfin, si la compagnie réunionnaise accepte la convention. Son patron, Gérard Ethève, a déclaré aux *Échos*, qu'il la trouve "surprenante et irréaliste dans son ensemble". Il chiffre le coût pour sa compagnie entre "3,5 et 5 millions d'euros" (entre 418 et 600 millions de Fcfp).

Nicolas Sarkozy, lui, est décidé. Jeudi dernier, devant les maires d'outre-mer, il n'y est pas allé par quatre chemins : "Je vais taper du poing sur la table : l'accord, je le veux. (...) La continuité territoriale, c'est pour aider les clients que vous êtes, ce n'est pas pour financer les compagnies." Si Air Austral ne signe pas, les autres ne s'engageront certainement pas. Sur le même ton que le chef de l'État, Patrick Karam menace : "S'il n'y a pas d'accord nous pourrions fixer des obligations de service public et, là, il n'y aura plus de concession, les 15% s'appliqueront à toutes les périodes de vacances."

De notre correspondant à Paris,
David Martin