

Dossier

REVARA'A MONI RAHI

- | | |
|--|---------|
| 1) - Synthèse | page 2 |
| 2) - Pétitions Symphatisants & Expatriés | page 18 |
| 3) - Destinataires | page 25 |
| 4) - Les membres actifs du collectifs | page 26 |

REVARA'A MONI RAHI

**SYNTHESE DES TEXTES RELATIFS A LA
CONTINUITE TERRITORIALE**

SOMMAIRE

| | |
|--|-----------|
| 1 - LES ORIGINES DE LA LOI SUR LA CONTINUITÉ TERRITORIALE..... | 4 |
| 1.1 - LE TRAITÉ DE ROME..... | 4 |
| 1.2 - TRAITÉ D'AMSTERDAM DU 02 OCTOBRE 1997, ENTRÉ EN VIGUEUR LE 1ER MAI 1999..... | 4 |
| 1.3 - L'ENGAGEMENT DE JACQUES CHIRAC EN MATIÈRE DE CONTINUITÉ TERRITORIALE..... | 5 |
| 2 - LA LOI DE PROGRAMME POUR L'OUTRE-MER N° 2003-660 DU 21 JUILLET 2003 | 6 |
| 3 – PREMIER BILAN DE LA LOI-PROGRAMME EN DATE DU 29/04/2004..... | 7 |
| 4 – LA DOTATION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE EN CHIFFRES..... | 8 |
| 4.1 - LA DOTATION 2004..... | 8 |
| 4.2 - LA DOTATION 2005..... | 8 |
| 5 - CORSE – DOM – PTOM : DIFFÉRENCES DE TRAITEMENT..... | 9 |
| 5.1 - DÉFINITION DE LA CONTUITÉ TERRITORIALE..... | 9 |
| 5.2 - LA CORSE..... | 9 |
| 5.3 - LES DÉPARTEMENTS D'OUTRE-MER (DOM)..... | 11 |
| 5.3.1. <i>Le régime des congés bonifiés.....</i> | <i>11</i> |
| 5.3.2. <i>Le passeport mobilité.....</i> | <i>11</i> |
| 5.3.3. <i>La dotation de continuité territoriale.....</i> | <i>12</i> |
| 5.4 - LES PTOM ET PLUS SPÉCIFIQUEMENT LA POLYNÉSIE FRANÇAISE..... | 12 |
| 5.4.1. <i>Le régime des congés bonifiés.....</i> | <i>12</i> |
| 5.4.2. <i>Le passeport mobilité.....</i> | <i>12</i> |
| 5.4.3. <i>La dotation de continuité territoriale.....</i> | <i>12</i> |
| CONCLUSION..... | 17 |

1 – Les origines de la loi sur la continuité territoriale

1.1 – Le Traité de Rome

Dès 1957, le Traité de Rome, en son article 2, se donne pour objectif “ *de promouvoir le progrès économique et social ainsi qu'un niveau d'emploi élevé, et de parvenir à un développement équilibré et durable, notamment par la création d'un espace sans frontières intérieures, par le renforcement de la cohésion économique et sociale et par l'établissement d'une Union économique et monétaire comportant, à terme, une monnaie unique, conformément aux dispositions du présent traité* ”.

L'objectif historique de l'Union Européenne est donc de parvenir à une égalisation des conditions de vie pour l'ensemble des citoyens européens, c'est-à-dire à une véritable cohésion sociale et économique.

En conséquence, cette égalisation implique nécessairement de placer l'ensemble des régions européennes dans des **conditions égalitaires de production et de concurrence**, sauf à considérer que certaines régions doivent fournir des efforts supérieurs aux autres régions.

Objectivement, l'idéal économique de l'Union Européenne repose donc sur l'absence de toute discrimination entre les acteurs de la vie économique.

1.2 – Traité d'Amsterdam du 02 Octobre 1997, entré en vigueur le 1^{er} mai 1999

Les PTOM sont *associés* à la Communauté Européenne mais n'ont pas le même statut que les départements.

Ainsi l'Article 299 §2 parle des DOM en ces termes :

« Les dispositions du présent traité sont applicables aux départements français d'outre-mer, aux Açores, à Madère et aux îles Canaries.

Toutefois, compte tenu de la situation économique et sociale structurelle des départements français d'outre-mer, des Açores, de Madère et des îles Canaries, qui est aggravée par leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement, le Conseil, statuant à la majorité qualifiée sur proposition de la commission et après consultation du Parlement européen, arrête des mesures spécifiques visant, en particulier, à fixer les conditions de l'application du présent traité à ces régions, y compris les politiques communes.

Le Conseil, en arrêtant les mesures visées au deuxième alinéa, tient compte des domaines tels que les politiques douanières et commerciales, la politique fiscale, les zones franches, les politiques dans les domaines de l'agriculture et de la pêche, les conditions d'approvisionnement en matières premières et en biens de consommation de première nécessité, les aides d'Etat, et les conditions d'accès aux fonds structurels et aux programmes horizontaux de la Communauté.

Le Conseil arrête les mesures visées au deuxième alinéa en tenant compte des caractéristiques et contraintes particulières des régions ultra-périphériques sans nuire à l'intégrité et à la cohérence de l'ordre juridique communautaire, y compris le marché intérieur et les politiques communes. »

Alors que l'Article 299 §3 parle des PTOM comme suit :

« Les pays et territoires d'outre-mer dont la liste figure à l'annexe II du présent traité font l'objet du régime spécial d'association défini dans la quatrième partie de ce traité.

Le présent traité ne s'applique pas aux pays et territoires d'outre-mer entretenant des relations particulières avec le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord qui ne sont pas mentionnés dans la liste précitée. »

Voici un extrait de la déclaration 36 du Traité d'Amsterdam :

« La Conférence rappelle solennellement que le but de l'association est la promotion du développement économique et social de ces pays et territoires et l'établissement de relations économiques étroites entre eux et la Communauté dans son ensemble.

La Conférence invite le Conseil à réexaminer, sur la base de l'article 136 du traité instituant la Communauté européenne, ce régime d'association d'ici à février 2000 dans un quadruple objectif:

- promouvoir plus efficacement le développement économique et social des PTOM;
- développer les relations économiques entre les PTOM et l'Union européenne;
- prendre davantage en compte la diversité et la spécificité de chaque PTOM, y compris en ce qui concerne la liberté d'établissement;
- veiller à ce que l'efficacité de l'instrument financier soit améliorée. »

1.3 – L'engagement de Jacques Chirac en matière de continuité territoriale

Dans son allocution, Monsieur le Président de la République Française, Jacques Chirac s'est engagé comme suit :

« Je m'engage à :

Assurer pour toutes nos collectivités d'outre-mer la continuité territoriale avec la métropole.

- Comme le font l'Espagne et le Portugal qui ont, comme la France, des régions ultrapériphériques, un dispositif d'abaissement du coût des billets d'avion, du transport maritime et du fret à l'exportation doit être mis en place et financé conjointement par l'Europe, l'État et les collectivités locales.
- Une véritable concurrence dans les transports aériens est indispensable et Air France ne doit plus être en situation de monopole outre-mer. Pour la Polynésie, Air Tahiti Nui doit pouvoir assurer dans de bonnes conditions la liaison Paris-Papeete, que j'ai toujours défendue. La continuité territoriale doit être aussi assurée à l'intérieur de cet immense territoire que constitue la Guyane ainsi qu'à travers tout l'archipel guadeloupéen. De même, la circulation à l'intérieur de l'espace français que constituent les Antilles et la Guyane doit être facilitée.
- Un « passeport mobilité » pour les jeunes en formation sera institué pour permettre la prise en charge intégrale de leurs billets d'avion, en combinant le système des bourses universitaires et les conventions avec les organisations de formation. »
- **« S'agissant de nos trois territoires français du Pacifique qui ont un statut d'association avec l'Europe, je veillerai à ce que ce statut soit pleinement avantageux et n'entrave pas leur régime d'autonomie, en particulier en Polynésie française.**
- **Je propose que soit créé dans chaque collectivité, en partenariat avec la Commission et les autorités locales, un « centre de ressources européennes » qui soit un point d'information et de documentation à la disposition de tous, et donne ainsi à toutes les collectivités d'outre-mer, cette dimension européenne. »**

2 – La Loi de programme pour l'outre-mer n° 2003-660 du 21 juillet 2003

Que dit l'article 60 de la loi-programme, dans son Titre V relatif à la continuité territoriale ?

« L'Etat verse aux régions de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique et de la Réunion, à la collectivité départementale de Mayotte, à la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon, à la Nouvelle-Calédonie, à la Polynésie française et à Wallis-et-Futuna une dotation de continuité territoriale dont le montant évolue comme la dotation globale de fonctionnement.

Cette dotation est destinée à faciliter les déplacements des résidents de ces collectivités entre celles-ci et le territoire métropolitain. Elle contribue à financer une aide au passage aérien des résidents dans des conditions déterminées par la collectivité.

Un décret en Conseil d'Etat fixe les modalités de répartition de cette dotation entre les collectivités en tenant compte notamment de l'éloignement de chacune d'entre elles avec la métropole ainsi que les modalités d'établissement par chaque collectivité du bilan annuel et des statistiques liées à cette aide qui seront communiqués au représentant de l'Etat. »

Objectif

Après un premier pas franchi en septembre 2002, avec l'instauration du « passeport mobilité », susciter une offre de transport aérien suffisante et adaptée, en termes de capacité et de tarifs, aux besoins des collectivités d'outre-mer.

Contenu de la mesure

A l'instar de ce qu'ont fait l'Espagne et le Portugal pour les résidents de leurs régions ultra-périphériques et comme il a été fait pour les liaisons aériennes entre la France continentale et la Corse, l'Etat décide de participer au financement d'un dispositif d'abaissement du coût des billets d'avion, en versant à chaque collectivité d'outre-mer une dotation annuelle qui permettra d'accorder aux passagers résidant outre-mer une aide forfaitaire, selon les destinations, entre la collectivité et la métropole.

Il est souhaitable que cette dotation soit complétée par des concours des collectivités et de l'Union européenne.

Par ailleurs, les mesures d'exonérations de charges sociales définies à l'article 1 pour les compagnies aériennes, maritimes et fluviales desservant l'outre-mer, ont pour objectif de faire baisser le coût du transport que ce soit pour les passagers ou le fret, sur les liaisons intérieures de la collectivité, comme sur les liaisons vers d'autres collectivités ou la métropole.

Article 1

Les onze premiers alinéas de l'article L. 752-3-1 du code de la sécurité sociale sont remplacés par douze alinéas ainsi rédigés :

« Dans les départements mentionnés à l'article L. 751-1, les employeurs, y compris les employeurs du secteur artisanal, sont exonérés du paiement des cotisations à leur charge au titre de la législation de sécurité sociale, dans les conditions suivantes :

« I. - L'exonération est égale à 100 % du montant des cotisations patronales afférentes aux salaires et rémunérations des salariés employés dans la limite d'un montant de rémunération égal au salaire minimum de croissance majoré de 30 % dues par :

Revara'a Moni Rahi

« 1° Les entreprises, employeurs et organismes mentionnés à l'article L. 131-2 du code du travail, occupant dix salariés au plus, dénombrés selon les dispositions de l'article L. 421-2 du code du travail. Si l'effectif vient à dépasser le seuil de dix salariés, le bénéfice intégral de l'exonération est maintenu dans la limite des dix salariés précédemment occupés ou, en cas de départ, remplacés. Un décret fixe les conditions dans lesquelles le bénéfice de l'exonération est acquis dans le cas où l'effectif d'une entreprise passe au-dessous de onze salariés ;

« 2° Les entreprises du secteur du bâtiment et des travaux publics occupant cinquante salariés au plus. Le taux d'exonération est réduit à 50 % au-delà de ce seuil d'effectif ;

« 3° A l'exclusion des entreprises et établissements publics mentionnés à l'article L. 131-2 du code du travail :

« - les entreprises de transport aérien assurant la liaison entre la métropole et les départements d'outre-mer ou les collectivités de Saint-Pierre-et-Miquelon et de Mayotte, ou assurant la liaison entre ces départements ou ces collectivités, ou assurant la desserte intérieure de chacun de ces départements ou de la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon ; seuls sont pris en compte les personnels de ces entreprises concourant exclusivement à ces dessertes et affectés dans des établissements situés dans l'un de ces départements ou de la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon ;

« - les entreprises assurant la desserte maritime ou fluviale de plusieurs points de chacun des départements d'outre-mer ou de la collectivité de Saint-Pierre-et-Miquelon, ou la liaison entre les ports de Guadeloupe, Martinique et Guyane, ou la liaison entre les ports de La Réunion et de Mayotte.

« Pour l'application des dispositions du présent I, l'effectif pris en compte est celui qui est employé par l'entreprise dans chacun des départements ou collectivités concernés, tous établissements confondus dans le cas où l'entreprise compte plusieurs établissements dans le même département. L'effectif est apprécié dans les conditions prévues par les articles L. 421-1 et L. 421-2 du code du travail.

« II. - L'exonération est égale à 100 % du montant des cotisations patronales dans la limite d'un montant de rémunération égal au salaire minimum de croissance majoré de 40 % applicable aux cotisations afférentes aux salaires et rémunérations des salariés employés par les entreprises, quel que soit leur effectif, des secteurs de l'industrie, de la restauration, à l'exception de la restauration de tourisme classée, de la presse, de la production audiovisuelle, des énergies renouvelables, des nouvelles technologies de l'information et de la communication et des centres d'appel, de la pêche, des cultures marines, de l'aquaculture, de l'agriculture, y compris les coopératives agricoles et sociétés d'intérêt collectif agricoles et leurs unions, les coopératives maritimes et leurs unions.

« III. - L'exonération est égale à 100 % du montant des cotisations patronales dans la limite d'un montant de rémunération égal au salaire minimum de croissance majoré de 50 % applicable aux cotisations afférentes aux salaires et rémunérations des salariés employés par les entreprises, quel que soit leur effectif, des secteurs du tourisme, de la restauration de tourisme classée et de l'hôtellerie.

« IV. - Lorsque dans une même entreprise ou un même établissement sont exercées plusieurs activités, l'exonération est applicable au titre des salariés employés dans chacune des activités relevant des secteurs mentionnés aux I, II et III au taux et sur l'assiette de rémunération correspondant à cette activité.

« IV bis. – Les exonérations prévues par le présent article ne peuvent être cumulées avec une autre exonération totale ou partielle de cotisations patronales de sécurité sociale. »

3 – Premier bilan de la loi-programme en date du 29/04/2004

La loi du 21 juillet 2003 introduit une dotation de continuité territoriale entre les collectivités d'outre mer et la métropole. Il s'agit d'une aide à la personne et non d'une aide aux compagnies aériennes. La part de l'Etat est de 30 millions d'euros pour 2004. Cela correspond à une aide moyenne de 30% du coût du billet d'avion pour 200 000 passagers. L'Union européenne étudie la possibilité de contribuer au financement de cette mesure et devrait faire connaître sa décision à la fin de l'année.

Revara'a Moni Rahi

Un processus d'évaluation régulière des principaux dispositifs de la loi et de leur mise en œuvre est engagé. Ainsi, les volets emploi et investissement du texte feront l'objet, à partir de 2006, de rapports d'évaluation dont les conclusions seront remises tous les trois ans au Parlement. De plus, dans le cadre du projet de loi de finances spécifique à l'outre-mer présenté à l'automne au Parlement, un récapitulatif de l'effort budgétaire consacré à chaque collectivité de l'outre-mer sera effectué.

4 – La dotation de continuité territoriale en chiffres

4.1 – La dotation 2004

L'arrêté du 2 février 2004 (JORF n° 36 du 12 février 2004 page 2868 texte n° 22) a fixé pour 2004 la répartition de cette dotation entre les collectivités concernées sur la base des critères de population et de distance avec la métropole :

| | |
|---|-------------|
| - Région de la Guadeloupe | 6 105 810 € |
| - Région de la Guyane | 1 915 812 € |
| - Région de la Martinique | 4 913 035 € |
| - Région de la Réunion | 8 111 021 € |
| - Collectivité départementale de Mayotte | 1 535 084 € |
| - Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon | 111 397 € |
| - Nouvelle-Calédonie | 3 066 629 € |
| - Polynésie française | 3 967 864 € |
| - Wallis-et-Futuna | 273 348 € |

La dotation accordée aux collectivités d'outre-mer représente 29,8 % de la dotation globale de continuité territoriale.

4.2 – La dotation 2005

L'arrêté du 17 février 2005 (JORF n° 51 du 2 mars 2005 page 3705 texte n° 35) a fixé pour 2005 la répartition de cette dotation entre les collectivités concernées sur la base des critères de population et de distance avec la métropole :

| | |
|---|-------------|
| - Région de la Guadeloupe | 6 064 224 € |
| - Région de la Guyane | 1 956 776 € |
| - Région de la Martinique | 4 815 699 € |
| - Région de la Réunion | 8 418 888 € |
| - Collectivité départementale de Mayotte | 1 618 837 € |
| - Collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon | 123 662 € |
| - Nouvelle-Calédonie | 3 494 039 € |
| - Polynésie française | 4 203 690 € |
| - Wallis-et-Futuna | 291 134 € |

La part de la dotation de continuité territoriale de chaque collectivité au titre de l'année 2005 pourra être versée en plusieurs fois.

5 - Corse – DOM – PTOM : Différences de traitement

La devise " Liberté, Egalité, Fraternité " est inscrite dans la constitution de 1958 et fait aujourd'hui partie de notre patrimoine national. Elle est définie comme un « principe » de la République.

Alors, pourquoi une telle différence de traitement entre citoyens français ?

5.1 – Définition de la continuité territoriale

Fondamentalement, le système de continuité territoriale se réfère à l'intérêt collectif et repose sur une logique de régulation publique.

Le premier fondement de ce principe est de nature géographique. C'est parce que l'espace entre l'île et le continent n'est pas continu qu'il est nécessaire d'agir pour limiter les conséquences de cette rupture physique.

A côté de ce facteur géographique, et découlant de celui-ci, d'autres justifications tant politiques qu'économiques et sociales peuvent être énoncées. Le système de continuité territoriale vise ainsi à intégrer l'île, région périphérique, dans la sphère d'échanges du pays centre. La volonté est alors d'arrimer l'île au continent, aussi bien dans les faits que dans les esprits (Oudain, 1994).

Le système de continuité territoriale vise également à permettre aux insulaires de se rendre sur le continent sans entraves, à des conditions de coûts comparables à celles en vigueur sur le continent.

Dans le même ordre d'idée, il vise à ne pas faire supporter sur les approvisionnements de l'île en marchandises et sur l'acheminement de touristes des coûts de transport prohibitifs.

L'idée de service public repose sur ces bases et la notion de service public justifiera le rôle central des autorités publiques dans l'ordonnancement des transports extérieurs de la Corse, précurseur en matière de continuité territoriale.

5.2 – La Corse

Le principe de la continuité territoriale existe en Corse depuis 1976 sans toutefois avoir fait l'objet d'une quelconque loi. Les autorités publiques de l'époque, dans leur souci d'atténuer les contraintes de l'insularité, avaient décidé d'organiser les transports entre la Corse et le continent français de manière administrative. Malheureusement, ce système se révéla excessivement coûteux, passant de 22 867 353 € (150 millions de francs) en 1976 à plus de 137 204 116 € (900 millions de francs) en 1996.

Depuis sa création en 1976, le système de continuité territoriale de la Corse a connu deux types de modification institutionnelle majeure. La première en 1982 avec l'adoption d'un statut particulier pour la région Corse (à partir de cette date, un partage de compétence s'établit entre l'État et la région) et la seconde en 1991 avec l'adoption d'un nouveau statut pour l'île devenue collectivité territoriale (l'État n'a alors plus d'autre rôle que de verser chaque année la dotation de continuité territoriale). Toutefois, telle qu'elle était appliquée, elle engendrait un coût budgétaire du service public toujours plus important et une réorganisation institutionnelle s'avéra nécessaire pour réduire ce coût.

Le Parlement a ainsi défini, dans l'**article 14 de la loi n° 2002-92 du 22 janvier 2002**, le dispositif permettant à la collectivité territoriale de Corse d'organiser au mieux la continuité territoriale dans le cadre du service public. Ainsi, l'Assemblée de Corse peut imposer des obligations de service public sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour mesurer le principe de continuité territoriale. Ces obligations ont pour objet « de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité et à l'enclavement et faciliter ainsi le développement économique des différents territoires, l'aménagement équilibré de leur espace et le développement des échanges économiques et humains entre les différents territoires de France ». La loi du 22 janvier 2002 rappelle également la possibilité de mettre en place un régime d'aides individuelles au bénéfice de certains types de passagers.

Revara'a Moni Rahi

« Article 14

I. - 1. Dans l'article L. 4424-16 du code général des collectivités territoriales, les premier et deuxième alinéas sont supprimés.

2. Dans le dernier alinéa du même article, les mots : « au schéma des transports » sont remplacés par les mots : « par les dispositions relatives aux services collectifs de transport du plan d'aménagement et de développement durable ».

II. - L'article L. 4424-19 du même code est ainsi rétabli :

« Art. L. 4424-19. - Des obligations de service public sont imposées par la collectivité territoriale de Corse sur certaines liaisons aériennes ou maritimes pour assurer le principe de continuité territoriale. Ces obligations ont pour objet, dans le cadre adapté à chaque mode de transport, de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité et faciliter ainsi le développement économique de l'île, l'aménagement équilibré du territoire insulaire et le développement des échanges économiques et humains entre l'île et la France continentale.

« Lorsque la collectivité territoriale de Corse décide de soumettre des liaisons de desserte aérienne à des obligations de service public, elle peut, dans le respect des procédures de publicité applicables, désigner pour l'exploitation de ces liaisons des compagnies aériennes titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivrée par un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen.

« Lorsque la collectivité territoriale de Corse décide de soumettre des liaisons de desserte maritime à des obligations de service public, elle peut, dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence applicables, désigner pour l'exploitation de ces liaisons des compagnies maritimes dont la flotte est immatriculée dans un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen et battant pavillon de cet Etat membre ou partie, sous réserve que les navires de cette flotte remplissent toutes les conditions fixées par cet Etat membre ou partie pour être admis au cabotage.

« Pour les liaisons de dessertes aériennes ou maritimes, la collectivité territoriale de Corse peut également établir un régime d'aides individuelles à caractère social pour certaines catégories de passagers. »

III. - 1. Le deuxième alinéa de l'article L. 4424-20 du même code est ainsi rédigé :

« En prenant en considération les priorités de développement économique définies par la collectivité territoriale de Corse, l'office des transports de la Corse conclut avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons mentionnées à l'article L. 4424-19 des conventions de délégation de service public qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle. »

2. Dans le dernier alinéa du même article, les mots : « de la loi n° 82-659 du 30 juillet 1982 précitée » sont remplacés par les mots : « de la loi n° 82-659 du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la région de Corse : compétences ».

IV. - L'article L. 4424-21 du même code est complété par un alinéa ainsi rédigé :

« Sur le territoire de la Corse, par dérogation à l'article L. 110-3 du code de la route, la liste des routes à grande circulation est fixée par délibération de l'Assemblée de Corse. »

Cet article 14 est à l'origine des deux propositions de loi faites le 15 octobre 2003 (Proposition Lagarde n° 1121) et le 4 novembre 2003 (Proposition Lurel n° 1172), propositions visant à modifier l'article 60 de la loi de programme de l'outre-mer n° 2003-660 du 21 juillet 2003 en remplaçant le deuxième alinéa par 4 autres alinéas.

Actuellement, seules les dispositions de la loi de programme pour l'outre-mer du 21 juillet 2003 sont applicables aux DOM et aux PTOM.

La Commission européenne accepte les aides dites « à caractère social ». L'Espagne, le Portugal et la France ont recours à ces aides. L'aide a un caractère social si elle ne s'applique qu'à certaines catégories précises de

passagers voyageant sur la liaison, tels que les enfants ou les personnes handicapées. Cependant, dans les cas de régions défavorisées et enclavées, comme les îles, l'aide peut couvrir toute la population de la région en question.

5.3. Les Départements d'Outre-Mer (DOM)

5.3.1. Le régime des congés bonifiés

Les bénéficiaires français sont les fonctionnaires qui exercent leurs fonctions sur le territoire, et dont le lieu de résidence habituelle est situé dans un département d'outre-mer : Martinique, Guadeloupe, Guyane, Réunion. C'est la notion de « résidence habituelle » qui commande l'application du régime des congés bonifiés. Le lieu de résidence habituelle s'entend comme celui où se trouve le centre des intérêts moraux et matériels de l'agent (domicile des père et mère ou, à défaut, des proches parents, biens fonciers situés sur le lieu de résidence habituelle, domicile avant l'entrée dans l'administration, lieu de naissance...).

La durée minimale de service ininterrompue ouvrant droit à un congé bonifié est fixée à 36 mois écoulés. Elle est calculée à compter de la date de recrutement en qualité de stagiaire, ou à compter de la titularisation lorsque celle-ci n'est pas précédée d'un stage.

Le régime des congés bonifiés se caractérise par :

- la prise en charge des frais de voyage de l'agent et, le cas échéant, du conjoint et des enfants à charge.

Sont pris en charge la totalité des frais de transport par la voie aérienne sur la base du tarif le plus économique en vigueur au jour du départ, et au jour de retour, entre l'aéroport international d'embarquement et l'aéroport international du département d'outre-mer où l'agent doit prendre son congé ;

- la bonification de congé d'une durée maximale de 30 jours consécutifs.

Elle s'ajoute au congé annuel. La durée du congé et celle de la bonification sont consécutives. La durée maximale du congé bonifié est donc fixée à 65 jours consécutifs, repos hebdomadaires et jours fériés compris ;

- la perception pendant la durée du congé bonifié d'une majoration de traitement.

Cette majoration est versée exclusivement pendant le séjour dans le département d'outre-mer, du jour exclu du débarquement au jour exclu de l'embarquement. Cette majoration est égale à 55 % pour la Réunion, 40 % pour les Antilles et 30 % pour la Guyane.

5.3.2. Le passeport mobilité

Le passeport mobilité est constitué par l'avance du billet ou le remboursement du coût du transport aérien dans la classe la plus économique, pour les trajets directs entre le lieu de départ et le lieu de destination.

Il permet la prise en charge d'un voyage aller/retour par année universitaire ou scolaire du lieu de départ jusqu'à l'aéroport le plus proche de l'établissement de formation de destination.

En bénéficient les Français ou les ressortissants de l'Union européenne résidant habituellement dans les collectivités territoriales d'outre-mer suivantes :

- Guyane, Guadeloupe, Martinique, Réunion, Mayotte, Saint-Pierre-et-Miquelon, Polynésie française, Wallis et Futuna, Nouvelle-Calédonie.

Applicable depuis le 1^{er} juillet 2002 sur l'ensemble des collectivités de l'Outre-mer, ce dispositif s'inscrit dans le cadre du renforcement de la continuité territoriale avec la métropole.

Revara'a Moni Rahi

La mesure concerne les étudiants âgés de moins de 26 ans qui souhaitent s'inscrire dans une filière inexistante ou saturée dans leur collectivité d'outre-mer d'origine. Elle leur permet de bénéficier de la prise en charge financière d'un voyage aller-retour par année universitaire.

Ce dispositif est ouvert également aux jeunes âgés de 18 à 30 ans, qui peuvent bénéficier d'un voyage aller-retour par stage de formation professionnelle de plus de trois mois, ou par contrat à durée déterminée de plus de six mois ou à durée indéterminée, nécessitant une mobilité. Dans ces cas, le bénéfice du passeport est ouvert une fois par an de date à date.

Chaque année, 16 000 jeunes, au total, seraient potentiellement concernés par la mise en œuvre du « passeport mobilité ».

5.3.3. La dotation de continuité territoriale

L'article 60 de la loi n° 2003-660 du 21 juillet 2003 de programme pour l'outre-mer a institué une dotation de continuité territoriale destinée à faciliter les déplacements des résidents de la Guadeloupe, de la Guyane, de la Martinique, de la Réunion, de Mayotte, de St Pierre et Miquelon, de la Nouvelle-Calédonie, de la Polynésie française et de Wallis et Futuna avec la métropole.

Cette dotation sert à financer une aide au passage aérien des résidents dans des conditions déterminées par la collectivité territoriale. Il s'agit d'une aide pour le transport aérien des résidents ultramarins, forfaitaire et limitée à un voyage par an et par résident. Les assemblées locales concernées fixent les conditions d'accès à cette aide.

Ces modalités concernant les DOM n'ont pas été étudiées ici.

5.4 Les PTOM et plus spécifiquement la Polynésie Française

La Polynésie Française est dotée d'un statut particulier d'autonomie interne depuis 2004. Ce statut fait l'objet de la Loi organique n° 2004-192 du 27 février 2004 portant statut d'autonomie de la Polynésie française et de la Loi n° 2004-193 du 27 février 2004 complétant le statut d'autonomie de la Polynésie française.

Nous limiterons donc l'étude de la loi relative à la continuité territoriale à la Polynésie Française dont le collectif « Revara'a Moni Rahi » est issue.

5.4.1. Le régime des congés bonifiés

Seuls les fonctionnaires qui exercent leurs fonctions sur le territoire, et dont le lieu de résidence habituelle est situé dans un département d'outre-mer, bénéficient de cette mesure.

Leurs collègues originaires de la Polynésie Française **ne sont pas concernés**. Pourquoi une telle différence de traitement ?

5.4.2. Le passeport mobilité

Le régime est applicable à l'ensemble des collectivités Outre-Mer, quelque soit le statut de ladite collectivité. Ainsi, **la Polynésie Française bénéficie de cette mesure** au même titre que les autres collectivités d'Outre-mer.

5.4.3. La dotation de continuité territoriale

Dans sa délibération n° 2004-51 du 11 mars 2004, l'APF a fixé les conditions d'accès à l'aide au passage aérien aller-retour pouvant être octroyée aux résidents se déplaçant entre la Polynésie Française et le territoire métropolitain, dans la limite de la dotation inscrite au budget de la Polynésie française. Son article 5 a été modifié par la délibération n° 2004-100 du 13 décembre 2004 : il a été inséré dans le texte qui suit.

« **Article 2 .-** Le présent dispositif peut bénéficier à toutes personnes résidant en Polynésie française depuis au moins cinq ans, à l'exception des personnes dont les conditions de ressources monétaires dépassent un seuil fixé par un arrêté pris en conseil des ministres d'une part, et des personnes qui bénéficient de dispositions spécifiques pour leur déplacement vers le territoire métropolitain dont la liste est fixée par un arrêté pris en conseil des ministres d'autre part.

Article 3 .- L'aide comprend :

- un montant forfaitaire pour le passage aérien aller-retour correspondant au déplacement entre le domicile du bénéficiaire et l'aéroport international de Polynésie française ;
- un montant forfaitaire pour le passage aérien aller-retour correspondant au déplacement entre l'aéroport international de Polynésie française et le territoire métropolitain.

L'aide ne peut être scindée en deux : l'aide forfaitaire pour le passage aérien aller-retour correspondant au déplacement entre le domicile du bénéficiaire et l'aéroport international de Polynésie française ne peut être octroyée que dans la mesure où le bénéficiaire prolonge son déplacement aller-retour vers le territoire métropolitain.

Le montant de ces aides forfaitaires est fixé par un arrêté pris en conseil des ministres.

Article 4 .- Les bénéficiaires ne peuvent prétendre à cette aide qu'une fois par an. L'aide n'est octroyée que pour l'achat d'un billet aller-retour direct en classe économique.

Article 5 .- A titre dérogatoire, les personnes ci-dessous énumérées, se déplaçant dans les conditions particulières ont droit, sans condition de ressources, à une aide au passage aérien égale à 90 % du prix du billet d'avion :

- les personnes accompagnant les malades faisant l'objet d'une évacuation sanitaire, dans la limite de deux personnes par malade et à l'exclusion des personnes dont le voyage est pris en charge par la Caisse de prévoyance sociale ;
- les personnes se déplaçant à l'occasion de voyages pédagogiques, de formation, culturels et associatifs :
 - les élèves et leurs accompagnateurs,
 - les membres d'associations de personnes handicapées,
 - les membres d'associations de personnes âgées,
 - les membres d'associations de jeunesse ou sportives,
 - les membres d'associations culturelles ou artisanales,
 - les membres des associations reconnues d'utilité publique à but humanitaire,
 - les enfants fréquentant les établissements sociaux et médico-sociaux ainsi que leurs accompagnateurs,
 - les membres des organisations syndicales de salariés ;
- les étudiants suivant en Métropole un cycle d'études supérieures qui n'existe pas en Polynésie française et qui ne remplissent pas les conditions pour pouvoir prétendre bénéficier d' «un passeport mobilité .

Article 6 .- Les conditions et modalités d'attribution de cette aide sont fixées par un arrêté pris en conseil des ministres. »

Vous trouverez ci-après, dans son intégralité, l'arrêté n° 683 CM du 22 avril 2004 modifié en octobre et novembre 2004 :

Arrêté n° 683 CM du 22 avril 2004 relatif aux modalités d'attribution de l'aide au passage aérien octroyée aux résidents de Polynésie française dans le cadre de la continuité territoriale modifié par :

- Arrêté n° 477 CM du 21 octobre 2004
- Arrêté n° 152 CM du 25 novembre 2004

Article 1er.- Le présent arrêté a pour objet de définir les conditions et les modalités d'attribution de l'aide visée à l'article 1er de la délibération n° 2004-51 APF du 11 mars 2004 relative à l'aide au passage aérien octroyée aux résidents de Polynésie française dans le cadre de la continuité territoriale.

Article 2.- La durée de résidence de cinq ans prévue à l'article 2 de la délibération susvisée est appréciée au jour du départ de l'aéroport international de Polynésie française. Pour les enfants de moins de cinq ans, la durée de résidence prise en compte est celle d'un des parents ou celle du représentant légal.

Article 3.- Les conditions de ressources monétaires prévues à l'article 2 de la délibération susvisée s'apprécient en moyenne sur les 3 derniers mois et comprennent :

- les revenus professionnels ;
- les rentes, pensions ou retraites ;
- les revenus immobiliers ou de capital ;
- les revenus occasionnels divers ;
- les allocations, aides ou suppléments de traitement à caractère familial.

Les ressources monétaires du bénéficiaire sont plafonnées en fonction de sa situation familiale selon le barème suivant :

| Situation familiale du demandeur | Ressources monétaires mensuelles maximum |
|----------------------------------|--|
| Célibataire, veuf ou divorcé | 3 fois le S.M.I.G. mensuel |
| Marié ou vivant en concubinage | 4 fois le S.M.I.G mensuel |

Ces deux plafonds sont majorés de 5 fois le taux de base de l'allocation familiale par enfant à charge. Si le bénéficiaire est un enfant mineur, les conditions de ressources prises en comptes sont celles du ou des parents ou du représentant légal qui en a la charge.

Article 4.- Ne peuvent bénéficier de l'aide au passage aérien octroyée dans le cadre de la continuité territoriale :

1°) Les personnes qui bénéficient de dispositions spécifiques pour leur déplacement vers le territoire métropolitain :

- les agents titulaires de la fonction publique territoriale ;
- les agents titulaires non fonctionnaires de l'administration territoriale à l'exception des agents titulaires de la catégorie CC5 ;
- les fonctionnaires de l'Etat ;

2°) Les personnes dont le coût du billet est, en tout ou en partie, pris en charge ou offert par une tierce personne morale. Sont notamment exclues :

- les personnes bénéficiant du passeport mobilité ;
- les personnes bénéficiant de l'aide prévue par la délibération n° 2003-67/APF du 15 mai 2003 ;
- les personnes faisant l'objet d'une évacuation sanitaire ;
- les accompagnateurs de personnes évacuées sanitaires dont le prix du billet est pris en charge par la Caisse de prévoyance sociale ;

3°) Les conjoints, concubins ou enfants à charge des personnes visées au 1° et au 2° du présent article et qui bénéficient directement ou indirectement de la prise en charge en tout ou en partie du coût de leur billet ;

4°) Les enfants âgés de moins de 2 ans au jour du départ de l'aéroport international de Polynésie française.

Article 5.- Le montant forfaitaire pour le passage aérien correspondant au déplacement entre le domicile du bénéficiaire et l'aéroport international de la Polynésie française est fixé à hauteur de 80 % du prix du billet d'avion interîles.

L'aide correspondant au déplacement aller-retour entre le domicile du bénéficiaire et l'aéroport international de Polynésie française n'est accordée que dans la mesure où le bénéficiaire prolonge son déplacement aller-retour vers le territoire métropolitain.

Le départ de l'aéroport international vers le territoire métropolitain doit intervenir dans les 8 jours de l'arrivée du bénéficiaire venant des archipels à Tahiti.

Article 6.- Le montant forfaitaire pour le passage aérien correspondant au déplacement entre l'aéroport international de Polynésie française et le territoire métropolitain est arrêté à :

Revara'a Moni Rahi

| Bénéficiaire | Montant de l'aide |
|----------------------------|-------------------|
| Adulte 80.000 F CFP | |
| Enfant (entre 2 et 12 ans) | 60.000 F CFP |

Le billet doit être réservé en classe économique et ne pas comprendre de « stop-over » entre la Polynésie française et le territoire métropolitain.

Article 7.- Le service des affaires sociales est chargé de l'instruction des demandes des personnes souhaitant bénéficier de l'aide au passage aérien. Les personnes résidant dans les archipels s'adressent à la circonscription déconcentrée pour le dépôt de leurs demandes.

Article 8.- La demande d'aide doit être faite dans l'année civile du départ et au minimum 1 mois avant la date de départ du domicile du bénéficiaire.

Par exception, les demandes de déplacements prévues au mois de janvier doivent être déposées, au plus tard le 1er novembre de l'année précédente, et celles prévues pour le mois de février doivent être déposées, au plus tard, au 1er décembre de l'année précédente.

Les demandes pour les enfants mineurs doivent être formulées par un des parents ou le représentant légal.

Article 9.- Chaque demande doit être accompagnée d'un dossier composé des pièces suivantes :

- une attestation de réservation de voyage entre la Polynésie française et le territoire métropolitain ;
- éventuellement, une attestation de réservation de voyage entre le domicile du bénéficiaire et l'aéroport international de Polynésie française ;
- une attestation de résidence de plus de cinq ans justifiée par tous moyens ;
- une déclaration sur l'honneur de ressources monétaires signée par le demandeur et le cas échéant le conjoint ou concubin ;
- un certificat de vie collective et à charge pour les enfants ;
- une copie du passeport en cours de validité ;
- une copie du livret de famille ou un certificat de concubinage ou un acte de naissance.

Article 10.- Par dérogation aux articles 3, 5, 8 et 9, les personnes accompagnant les malades faisant l'objet d'une évacuation sanitaire doivent déposer une demande accompagnée d'un dossier composé des pièces suivantes :

- une attestation de réservation de voyage entre la Polynésie française et le territoire métropolitain ;
- éventuellement, une attestation de réservation de voyage entre le domicile du bénéficiaire et l'aéroport international de Polynésie française ;
- une attestation d'évacuation sanitaire délivrée par la C.P.S.

En outre, chaque demandeur doit justifier de son identité en présentant, lors du dépôt de sa demande, son passeport.

Article 11.- Par dérogation aux articles 8 et 9, les demandes d'aides pour les élèves et leurs accompagnateurs effectuant un voyage pédagogique doivent être déposées trois mois avant la date de départ des bénéficiaires. Une demande groupée doit être formulée par le directeur de l'établissement scolaire accompagnée d'un dossier composé des pièces suivantes :

- la liste des élèves et de leurs accompagnateurs (dans la limite d'un accompagnateur pour huit élèves) ;
- une attestation de réservation de voyage entre la Polynésie française et le territoire métropolitain ;
- éventuellement, une attestation de réservation de voyage entre le domicile des bénéficiaires et l'aéroport international de Polynésie française ;
- une attestation du ministre de l'éducation relative à l'intérêt pédagogique du voyage.

En outre, la demande doit être accompagnée d'une copie de tous les passeports des participants au voyage.

Article 12.- Le bénéficiaire se verra remettre un bon spécial de transport d'une valeur correspondant au montant total de l'aide. Ce bon pourra être utilisé auprès de la compagnie aérienne retenue, pour le règlement partiel du billet. Le bon sera utilisable jusqu'à la date de départ.

Toutefois, dans les cas des évacuations sanitaires en situation d'urgence, et dans le mesure où l'accompagnateur de l'évacué aurait payé lui-même son ticket de transport, le paiement de l'aide se fera par remboursement, sur présentation des pièces justificatives, directement au bénéficiaire.

Article 13.- La dépense est imputable au budget de la Polynésie française, au chapitre 952, autres interventions secteur social, sous-chapitre 952-10, article 645-48, dans la limite des crédits notifiés par l'Etat au titre de la continuité territoriale.

Article 14.- Les dispositions du présent arrêté seront applicables à compter du 1er mai 2004.

Article 15.- Le ministre de la solidarité et de la famille, chargé de la promotion de la femme, est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au Journal officiel de la Polynésie française.

Dans son rapport n° 104-2004 du 23 décembre 2004, relatif à un projet de délibération approuvant le budget général de la Polynésie française pour l'exercice 2005, présenté au nom de la commission des finances, l'APF a décidé d'étendre le dispositif de continuité territoriale :

« 15) **Extension du dispositif de continuité territoriale**

Le dispositif de continuité territoriale, mis en place au début de l'année 2004, permet aux Polynésiens une prise en charge partielle de leur transport depuis leur île de résidence pour se rendre en France métropolitaine.

En novembre dernier, les critères d'attribution d'une telle aide ont été assouplis afin de permettre à un plus grand nombre d'en bénéficier.

Ainsi, les ménages dont les ressources sont inférieures à 4 S.M.I.G. mensuel pour un couple (3 S.M.I.G. mensuel pour une personne seule) pourront bénéficier d'une aide de 80 000 F CFP par adulte et de 60 000 F CFP par enfant pour effectuer un voyage aller et retour Papeete-Paris. Pour les résidents des îles, 80 % du prix du billet Air Tahiti est également pris en charge.

En outre, dans le cadre des EVASAN et des déplacements pédagogiques, 90 % du voyage est pris en charge pour les accompagnateurs, sans condition de ressource. La dotation de l'Etat pour l'année 2005 devrait se situer au même niveau que pour l'année 2004, soit 473 millions de F CFP.

Par ailleurs, un crédit de 13 millions F CFP est demandé afin de maintenir la qualité de l'accueil aux usagers dans des locaux adaptés. »

CONCLUSION

Au vu de tout ce que dessus, il apparaît clairement que le principe d'égalité si cher à la Nation n'est pas respecté.

Nonobstant le fait que la Polynésie française soit dotée d'un statut d'autonomie interne, il appartiendra tant aux élus locaux qu'aux élus nationaux de veiller à rétablir cette égalité entre citoyens français où qu'ils se trouvent.

De plus, il nous paraît anormal de n'accorder cette aide que dans le sens Collectivité d'Outre-Mer vers la Métropole.

Cette anomalie apparaît encore plus flagrante du fait du régime des congés bonifiés dont bénéficient les fonctionnaires dont la « résidence habituelle » se situe dans un département d'outre-mer.

Cette notion de « résidence habituelle » devrait être étendue aux personnes vivant en France voire même en Europe, la Polynésie française étant associée à la Communauté Européenne, afin d'étendre le dispositif de continuité territoriale aux polynésiens vivant en Europe et désireux de rentrer en vacances.

Cette notion de « résidence habituelle » permettrait également aux français ayant de la famille en Polynésie française de bénéficier de ladite mesure.

| DEPARTEMENT | BUR. DISTRIBUTEUR | SYMPATHISANTS | EXPATRIES | |
|-------------|----------------------|---------------|-----------|---|
| 29 | 0 | 0 | 4 | |
| | 100 | 0 | 2 | |
| | 120 | 1 | 0 | |
| | 180 | 0 | 5 | |
| | 200 | 8 | 6 | |
| | 280 | 0 | 1 | |
| | 300 | 1 | 3 | |
| | 310 | 0 | 1 | |
| | 390 | 0 | 2 | |
| | 460 | 2 | 0 | |
| | 470 | 1 | 1 | |
| | 550 | 1 | 1 | |
| | 790 | 0 | 1 | |
| | 850 | 0 | 1 | |
| | 860 | 3 | 2 | |
| | 880 | 1 | 1 | |
| | 900 | 1 | 0 | |
| | 56 | 0 | 4 | 2 |
| | | 100 | 18 | 7 |
| 120 | | 2 | 0 | |
| 150 | | 0 | 1 | |
| 250 | | 0 | 2 | |
| 260 | | 0 | 1 | |
| 280 | | 0 | 1 | |
| 300 | | 0 | 1 | |
| 320 | | 4 | 0 | |
| 380 | | 0 | 1 | |
| 390 | | 0 | 1 | |
| 400 | | 0 | 2 | |
| 440 | | 2 | 1 | |
| 520 | | 2 | 1 | |
| 530 | | 13 | 8 | |
| 600 | | 3 | 7 | |
| 610 | | 1 | 0 | |
| 660 | | 0 | 1 | |
| 670 | | 3 | 0 | |
| 700 | | 4 | 3 | |
| 810 | | 1 | 0 | |
| 850 | | 0 | 1 | |
| 890 | | 0 | 2 | |
| 13 | 1 | 1 | 0 | |
| | 3 | 2 | 0 | |
| | 4 | 1 | 0 | |
| | 6 | 2 | 0 | |
| | 7 | 1 | 0 | |
| | 8 | 3 | 1 | |
| | 9 | 2 | 0 | |
| | 11 | 1 | 2 | |
| | 12 | 5 | 0 | |

| | | | |
|-----------|-----|----|----|
| | 13 | 13 | 20 |
| | 14 | 4 | 2 |
| | 15 | 4 | 1 |
| | 25 | 1 | 0 |
| | 120 | 2 | 0 |
| | 127 | 2 | 0 |
| | 128 | 0 | 1 |
| | 130 | 1 | 0 |
| | 170 | 2 | 1 |
| | 180 | 1 | 0 |
| | 240 | 1 | 0 |
| | 310 | 1 | 0 |
| | 340 | 3 | 0 |
| | 370 | 1 | 0 |
| | 380 | 1 | 0 |
| | 400 | 1 | 0 |
| | 430 | 1 | 0 |
| | 680 | 0 | 1 |
| | 770 | 2 | 0 |
| | 821 | 1 | 0 |
| | 850 | 2 | 0 |
| | 880 | 2 | 3 |
| 59 | 0 | 6 | 2 |
| | 113 | 1 | 0 |
| | 115 | 1 | 0 |
| | 130 | 7 | 1 |
| | 133 | 1 | 0 |
| | 160 | 5 | 0 |
| | 182 | 1 | 0 |
| | 230 | 1 | 0 |
| | 279 | 0 | 1 |
| | 287 | 0 | 1 |
| | 320 | 3 | 0 |
| | 500 | 2 | 0 |
| | 520 | 1 | 0 |
| | 580 | 0 | 1 |
| | 700 | 1 | 0 |
| | 840 | 2 | 0 |
| 44 | 0 | 1 | 0 |
| | 100 | 3 | 0 |
| | 477 | 1 | 0 |
| | 580 | 2 | 1 |
| 18 | 340 | 1 | 0 |
| 86 | 0 | 0 | 2 |
| 94 | 110 | 0 | 7 |
| | 230 | 1 | 0 |
| | 270 | 0 | 1 |
| | 450 | 0 | 1 |
| | 470 | 0 | 1 |
| 83 | 0 | 8 | 11 |
| | 110 | 2 | 1 |

Revara'a Moni Rahi

| | | | |
|-----------|-----|----|----|
| | 130 | 1 | 1 |
| | 136 | 1 | 0 |
| | 140 | 4 | 1 |
| | 170 | 1 | 0 |
| | 190 | 1 | 0 |
| | 200 | 0 | 1 |
| | 220 | 1 | 0 |
| | 260 | 1 | 0 |
| | 330 | 0 | 1 |
| | 400 | 0 | 1 |
| | 470 | 6 | 1 |
| | 600 | 0 | 2 |
| | 700 | 0 | 1 |
| 5 | 0 | 2 | 0 |
| 91 | 0 | 0 | 1 |
| | 220 | 0 | 1 |
| | 300 | 1 | 0 |
| | 940 | 2 | 1 |
| 95 | 160 | 3 | 0 |
| 72 | 0 | 0 | 2 |
| | 200 | 0 | 2 |
| | 370 | 0 | 1 |
| | 570 | 0 | 1 |
| 26 | 240 | 1 | 1 |
| 22 | 260 | 4 | 0 |
| | 380 | 0 | 1 |
| | 540 | 0 | 1 |
| | 950 | 1 | 0 |
| 75 | 5 | 0 | 2 |
| | 7 | 0 | 1 |
| | 9 | 0 | 3 |
| | 10 | 0 | 1 |
| | 11 | 2 | 0 |
| | 14 | 0 | 1 |
| | 15 | 1 | 2 |
| | 20 | 1 | 0 |
| 81 | 100 | 22 | 18 |
| | 0 | 0 | 1 |
| | 90 | 0 | 1 |
| | 150 | 0 | 1 |
| | 200 | 4 | 0 |
| | 210 | 4 | 0 |
| | 290 | 0 | 1 |
| | 540 | 0 | 1 |
| | 660 | 2 | 0 |
| | 710 | 0 | 1 |
| 85 | 100 | 2 | 0 |
| | 330 | 0 | 3 |
| 49 | 260 | 0 | 1 |
| 50 | 100 | 2 | 0 |

Revara'a Moni Rahi

| | | | |
|-----------|-----|---|----|
| | 170 | 2 | 0 |
| | 300 | 6 | 4 |
| 77 | 0 | 1 | 0 |
| | 140 | 7 | 0 |
| | 185 | 0 | 1 |
| | 190 | 0 | 1 |
| | 210 | 1 | 0 |
| | 230 | 0 | 4 |
| | 460 | 2 | 0 |
| | 570 | 1 | 0 |
| | 620 | 1 | 0 |
| | 760 | 3 | 0 |
| 35 | 0 | 1 | 0 |
| | 100 | 0 | 1 |
| | 131 | 1 | 1 |
| | 140 | 1 | 1 |
| | 150 | 2 | 0 |
| | 160 | 1 | 0 |
| | 190 | 1 | 0 |
| | 200 | 0 | 1 |
| | 230 | 1 | 9 |
| | 300 | 1 | 0 |
| | 470 | 1 | 0 |
| | 510 | 3 | 2 |
| | 530 | 1 | 1 |
| | 590 | 1 | 0 |
| | 690 | 3 | 0 |
| | 760 | 1 | 0 |
| | 770 | 1 | 1 |
| | 850 | 1 | 0 |
| 11 | 0 | 0 | 1 |
| | 100 | 2 | 3 |
| | 400 | 5 | 3 |
| 66 | 0 | 2 | 10 |
| | 100 | 2 | 1 |
| | 330 | 1 | 0 |
| | 510 | 0 | 1 |
| | 550 | 1 | 0 |
| 78 | 0 | 0 | 1 |
| | 130 | 0 | 1 |
| | 570 | 0 | 1 |
| 38 | 200 | 1 | 0 |
| 95 | 370 | 1 | 1 |
| | 430 | 1 | 1 |
| 33 | 320 | 1 | 0 |
| | 990 | 2 | 0 |
| 47 | 200 | 1 | 0 |
| | 550 | 1 | 0 |
| 45 | 0 | 1 | 0 |
| | 110 | 1 | 0 |
| | 130 | 1 | 0 |

Revara'a Moni Rahi

| | | | |
|-----------|-----|----|---|
| | 160 | 2 | 0 |
| | 190 | 1 | 0 |
| | 260 | 0 | 1 |
| | 380 | 1 | 0 |
| | 400 | 1 | 0 |
| | 450 | 1 | 0 |
| | 470 | 6 | 0 |
| | 480 | 2 | 0 |
| | 770 | 1 | 0 |
| | 800 | 1 | 0 |
| 88 | 450 | 1 | 0 |
| | 800 | 3 | 0 |
| 19 | 100 | 0 | 1 |
| | 450 | 0 | 3 |
| | 600 | 1 | 1 |
| 62 | 0 | 2 | 0 |
| 3 | 110 | 4 | 0 |
| | 200 | 1 | 0 |
| | 700 | 1 | 0 |
| 17 | 0 | 1 | 0 |
| | 133 | 0 | 1 |
| | 300 | 2 | 0 |
| | 380 | 0 | 1 |
| | 600 | 0 | 1 |
| 53 | 640 | 2 | 0 |
| 60 | 0 | 0 | 1 |
| | 314 | 1 | 0 |
| | 870 | 1 | 0 |
| 21 | 0 | 10 | 1 |
| | 110 | 0 | 1 |
| | 220 | 0 | 1 |
| | 370 | 1 | 0 |
| | 540 | 0 | 1 |
| | 560 | 0 | 1 |
| | 800 | 2 | 1 |
| | 850 | 0 | 2 |
| 92 | 160 | 1 | 1 |
| | 240 | 1 | 1 |
| | 270 | 0 | 1 |
| | 400 | 0 | 1 |
| 54 | 170 | 1 | 0 |
| | 200 | 2 | 0 |
| | 330 | 1 | 0 |
| 51 | 100 | 0 | 2 |
| | 170 | 0 | 1 |
| | 300 | 2 | 0 |
| | 400 | 4 | 2 |
| | 490 | 0 | 1 |
| | 500 | 1 | 1 |
| 37 | 800 | 1 | 0 |

Revara'a Moni Rahi

| | | | |
|-----------|-----|----|---|
| 25 | 0 | 0 | 1 |
| 71 | 100 | 0 | 1 |
| 2 | 190 | 0 | 1 |
| 64 | 140 | 0 | 1 |
| 52 | 160 | 2 | 0 |
| 88 | 100 | 1 | 1 |
| | 170 | 1 | 0 |
| | 260 | 2 | 1 |
| | 450 | 1 | 0 |
| | 480 | 3 | 0 |
| | 500 | 3 | 0 |
| | 520 | 1 | 0 |
| | 800 | 3 | 0 |
| 82 | 0 | 8 | 1 |
| | 110 | 0 | 1 |
| | 130 | 1 | 0 |
| | 230 | 0 | 1 |
| | 800 | 0 | 1 |
| 6 | 0 | 2 | 1 |
| | 100 | 15 | 1 |
| | 110 | 1 | 0 |
| | 140 | 1 | 0 |
| | 160 | 1 | 0 |
| | 190 | 0 | 1 |
| | 200 | 1 | 4 |
| | 270 | 1 | 1 |
| | 300 | 0 | 1 |
| | 340 | 1 | 0 |
| | 370 | 1 | 2 |
| | 410 | 1 | 0 |
| | 500 | 1 | 6 |
| | 560 | 2 | 0 |
| | 600 | 5 | 0 |
| | 610 | 1 | 0 |
| | 650 | 8 | 1 |
| | 700 | 5 | 0 |
| 31 | 130 | 0 | 1 |
| | 140 | 0 | 1 |
| | 190 | 2 | 0 |
| | 200 | 0 | 1 |
| | 220 | 1 | 0 |
| | 460 | 1 | 1 |
| | 490 | 1 | 0 |
| | 540 | 1 | 1 |
| | 810 | 9 | 2 |
| | 860 | 1 | 0 |
| 30 | 0 | 3 | 0 |
| | 200 | 3 | 8 |
| | 290 | 2 | 0 |
| 55 | 140 | 1 | 0 |

Revara'a Moni Rahi

| | | | | |
|-----------------|----|--------------|------------|------------|
| | 21 | 121 | 0 | 1 |
| | | 160 | 0 | 1 |
| | | 170 | 0 | 1 |
| | | 300 | 0 | 1 |
| | 12 | 540 | 3 | 0 |
| | 9 | 120 | 2 | 1 |
| | 34 | 150 | 0 | 1 |
| | | 290 | 1 | 0 |
| | 80 | 240 | 0 | 1 |
| | 67 | 420 | 0 | 1 |
| | 69 | 0 | 1 | 0 |
| | 84 | 390 | 1 | 1 |
| Belgique | | - | 1 | 5 |
| Tahiti | | paea | 1 | - |
| | | punaauia | 7 | - |
| | | papeete | 13 | - |
| | | pirae | 2 | - |
| | | papara | 2 | - |
| | | faa'a | 3 | - |
| | | mataiea | 1 | - |
| | | toahotu | 16 | - |
| | | faaone | 8 | - |
| | | arue | 2 | - |
| | | moorea | 31 | - |
| | | taha'a | 1 | - |
| | | rurutu | 1 | - |
| | | papenoo | 2 | - |
| | | ua-pou | 1 | - |
| Bangkok | | - | 1 | - |
| ai/sd | | - | 36 | 31 |
| | | TOTAL | 628 | 364 |

ai/sd : adresse illisible - sans département
0=département 000

DESTINATAIRES :

- *Le président de la république française*
- *Le président de la polynésie-française*
- *Le vice-président de la polynésie-française*
- *Le ministre de l'outre-mer*
- *Le sénateur de la polynésie-française*
- *Le président de l'assemblée nationale*
- *Le président de l'assemblée territoriale*
- *Les députés de la polynésie-française*
 - *Mme Béatrice VERNAUDON*
 - *Mr Michel BUIILLARD*
- *La ministre des affaires sociales de la polynésie-française*
 - *Mme Patricia JENNIGS*
- *RFO – TAHITI*
 - *Thomas TERII*
- *Monsieur Jérôme HESSE (responsable des relations internationales - adjoint de Martine AUBRY-Maire de la ville de Lille)*
- *Les webmasters des sites suivants :*
 - *Tahitienfrance*
 - *Polynesiepassion*
 - *Tahitifenua*

En remerciant toutes les personnes qui ont contribué à l'élaboration de ce dossier, sans oublier, les sympathisants et les expatriés....de par le monde.

MANAVA E IA RAHI TE AROHA

Les membres actifs du collectif :

REVARA'A MONI RAHI

Irène SANDFORD
Jean-Michel ANSELME
Ludmilla APUARII
Laurent CORNILLEAU
Tahi TEUIRA
Teina

Adresse :

31 rue d'Etampes
59287 – GUESNAIN - FRANCE

Adresse électronique :

revaraamonirahi@breizpolynesia.com

Téléphone :

Tahi - 06.76.15.92.37
Laurent - 06.23.58.22.30