

*Club de Réflexion Transport Public
« CéTu »*



9 Propositions

AGISSONS DEMAIN POUR L'OUTRE-MER

Thématique :
Continuité territoriale

25 septembre 2009

Secrétaire National Outre-Mer : Georges MELANE, propositions formulées en collaboration avec le Président

Rédaction :
le Bureau du CéTu

① Contact : Club de Réflexion Transport Public « CéTu »
Service de presse : 06 16 34 71 64 – Fax : 09 55 79 68 05
secretaire@lecetu.com
contact@lecetu.com

Monsieur Arole LAMASSE
Président du CéTu
Adresse du Siège social : Maison des Associations du 2nd Arrondissement
23, rue Greneta - 75002 PARIS
Adresse du Secrétariat : 2, rue Louis Marchandise – G83 - 94400 VITRY SUR SEINE
<http://www.lecetu.com>

Table des matières

| | |
|--|----------|
| Avant-propos | 3 |
| Introduction thématique | 4 |
| Propositions du Club de réflexion Transport Public – CéTu | 8 |
| 1. Observatoire du pouvoir d'achat et des revenus | 8 |
| 2. Création d'indices locaux des prix | 8 |
| 3. Développement et revalorisation des produits locaux | 8 |
| 4. Développement de l'énergie propre, renouvelable | 8 |
| 5. Restructuration/ Amélioration du transport local de personnes | 8 |
| 6. Baisse des coûts du transport aérien | 9 |
| 7. Repenser la compensation de la vie chère Outre-Mer | 9 |
| 8. Organisation efficace de la coopération Outre-Mer avec les territoires de son bassin géographique | 9 |
| 9. Meilleure connaissance de l'Outre-Mer | 9 |

Avant-propos

Les connotations de colons blancs voulant mettre au pas les petits-nègres et les colonies sont souvent employées par ceux qui veulent « tout faire péter » en Outre-Mer comme ils le disent eux-mêmes dans la presse.

Il faut avouer qu'ils n'ont pas trop de difficultés à convaincre, tant une majorité d'habitants Outre-Mer se sentant profondément Français ont cette sensation d'être rejetés par les Français de l'hexagone (principalement les dirigeants), et qu'ils ne les comprennent pas.

Quand tout va bien, notamment en sport par exemple, les originaires d'Outre-Mer sont appelés les Français. Mais, quand l'échec est au rendez-vous, les mêmes originaires d'Outre-Mer ne sont plus désignés comme des Français mais renvoyés à leur terre d'origine.

Ainsi, l'atavisme de chacun prend souvent le dessus sur toute autre considération. Les vieux souvenirs d'affrontements violents, meurtriers entre les forces de l'ordre et la population lors de mouvements de grève, remontent de façon pesante.

Le climat social lors de ces périodes de grève devient rapidement lourd, peu apaisé dans des territoires d'Outre-Mer où l'économie est majoritairement de services et de fonctionariat avec une orientation agricole fragile, basée principalement sur la banane et la canne.

L'Outre-Mer cherche encore son héros, un homme ou une femme qui rendrait sa fierté à toute une population qui se sent opprimée, humiliée.

C'est ainsi, que Monsieur Elie DOMOTA (porte-parole du LKP, collectif à l'origine de la grève générale qui a secoué l'île de la Guadeloupe pendant plus de 40 jours) est devenu une figure emblématique de la contestation Outre-mer contre la vie chère et de ce que l'on a appelé la « profitasion ».

L'Outre-mer n'acceptera pas de se retrouver dans la peau de celui qui se réveille avec la gueule de bois après avoir tant espéré des prises de position du Président de la République lui-même qui a reconnu que les choses ne tournaient pas rond en Outre-Mer en décrétant les « états généraux ».

La population Outre-Mer est impatiente devant une République qui du fait de son éloignement peine à saisir réellement ses motivations au risque de penser que ces dernières seraient une demande forte d'indépendance.

La continuité territoriale n'est pas une question incontournable d'une situation institutionnelle, mais elle est la traduction d'une volonté politique de considérer la présence et la continuité des droits et devoirs de la République dans les moindres recoins de son étendue géographique.

**Arole LAMASSE, Président - Président Fondateur
du Club de Réflexion Transport Public (CéTu)**

Introduction thématique

Évoquer l'Outre-Mer Français en écartant ce sujet de continuité territoriale, c'est déjà considéré quelque part dans sa réflexion que l'Outre-Mer serait une terre Française entièrement à part, et non à part entière.

Ce que nous refusons catégoriquement au sein du Club - CéTu - d'admettre tel un paradigme.

Les principes de la République Française doivent s'appliquer sur tout le territoire Français, même au-delà des mers. L'Outre-Mer c'est la France, dans ce cas nous devons poursuivre la réflexion jusqu'au bout et la mener d'un point de vue budgétaire (dotation globale de fonctionnement) assurément.

En effet, le budget alloué à l'Outre-Mer par l'État pour son fonctionnement est en totale inadéquation avec ses difficultés de développement économique et social qui sont certes séculaires, mais qui n'ont jamais connu de véritables plans de résolution, créant ainsi une superposition des problèmes année après année jusqu'à l'engorgement de ces temps derniers qui s'est exprimé aux Antilles-Guyane et précisément en Guadeloupe par le mouvement LKP (Lyannaj Kont Pwofitasyon en créole qui signifie Union contre toutes les formes de profits outranciers et d'exploitations en Français) et le Collectif du 5 février en Martinique.

Le collectif LKP composé de syndicalistes et d'acteurs de la société civile a réussi la plus formidable mobilisation sociale avec 44 jours de grève générale (débutant le 20 janvier 2009), conclus par ce que l'on a appelé « Accord Bino », du nom de ce syndicaliste mort par balle durant le conflit sur un barrage routier en Guadeloupe.

Plus de 70 % de la population guadeloupéenne et martiniquaise défilaient chaque jour dans les rues pour réclamer une vie quotidienne moins chère au moment où les différences de prix entre les produits de première nécessité vendus en Outre-Mer et dans l'hexagone peuvent atteindre non pas 40 % mais 57 %.

Dans des régions Françaises regroupant plus de 20 % de pauvres, où l'économie est basée essentiellement sur une économie de service, l'occasion a été pour ces collectifs de mettre l'index sur cette souffrance sociale et identitaire de l'Outre-Mer, d'affirmer que les Antilles-Guyane gardent encore leur âme de battant, de territoires debout dans le vent des alizés avec une force qui transcende chacun et une volonté de prononcer de toute leur voix, avec ferveur, des jours durant :

« La Guadeloupe ou la Martinique appartient à ceux qui y travaillent pour, qui l'aiment et non à ceux qui y viennent pour en profiter, exploiter les autres ».

Plus rien ne semble vouloir être comme avant. Désormais, chacun parle avec verbe d'un avant et d'un après LKP ou Collectif du 5 février.

Ce qui s'est manifesté par l'annonce des États généraux d'Outre-Mer pour permettre à l'Outre-Mer de proposer et non de revendiquer.

Ces États généraux Outre-Mer voulus par le Président de la République expriment, ô combien l'État a mesuré son insuffisance en Outre-Mer.

C'est là, la démonstration d'un sacré courage politique du Président de la République. Un courage qui mérite d'être reconnu et salué sans parti pris, sans aucune hypocrisie.

C'est un constat tout de même terrible.

Pendant des années, Gauche et Droite se sont rendus coupables de la situation actuelle de l'Outre-Mer en refusant de regarder ses conditions de développement économique et social avec franchise et vérité, mais toujours en tentant de reléguer l'Outre-Mer dans la position de variable d'ajustement budgétaire ou de terre d'exotisme nécessitant de l'assistanat, de la perfusion économique, des à-coups, des coups de menton et non pas une prise de responsabilité véritable des dirigeants politiques...

Si l'éloignement ou encore l'insularité (à l'exception de la Guyane et des TAAF - Terres Australes et Antarctiques Françaises) est une des données participant à l'accentuation des difficultés, alors ayons là aussi le courage politique de poser le problème dans sa globalité sur la table de discussion.

L'Outre-Mer aspire au développement réel, à un ancrage total dans la République Française tout en veillant à la préservation de son identité locale qui enrichit l'identité nationale, à son environnement géographique dans le bassin caribéen et à son éloignement de la France hexagonale.

Si la question de l'autonomie dans certains secteurs peut se poser et se comprendre pour les terres d'Outre-Mer afin que les décisions soient ramenées à la lumière de la réalité locale, il n'est point question de parler d'indépendance.

La Constitution à travers l'article 73 (adaptabilité législative en Outre-Mer) permet largement de répondre à cette problématique sans pour autant arriver à l'adoption de l'article 74 pour une autonomie complète engendrant l'habilitation, la spécificité législative (possibilité pour les élus locaux d'édicter leurs lois, pas forcément identiques aux lois nationales).

Les terres d'Outre-Mer ne constituent pas un handicap pour l'État, mais une chance, une richesse.

L'Outre-Mer permet à la France d'être une grande puissance maritime (la deuxième après les États-Unis d'Amérique) présente sur tous les continents, de disposer du plus vaste patrimoine tropical mondial des pays développés avec plus de huit millions d'hectares (98 % des forêts tropicales sont en Guyane), d'être un pays dynamique démographiquement et de posséder une grande diversité culturelle.

Avec un éloignement de la France hexagonale s'étendant de 6 800 km pour les Antilles jusqu'à 19 000 km pour la Nouvelle-Calédonie, le sujet thématique de la continuité territoriale tant au niveau des prix (la vie chère), de l'éducation, de la solidarité nationale, de la lutte contre l'immigration clandestine (donc hors-la-loi), de la sécurité, du transport et autre se défend avec une certaine force.

Oui, l'organisation du transport de personnes en Outre-Mer est problématique, de même que le transport de personnes vers l'Outre-Mer (desserte aérienne), certes pour d'autres raisons, mais cela est tout aussi caractéristique du retard que connaissent ces bouts de France.

Il est question aujourd'hui de la taxe carbone, mais comment prendre en compte la situation de l'Outre-Mer devant l'application de celle-ci ?

Alors que les ménages sont tributaires de la voiture particulière dans la grande majorité voir la totalité des situations.

Le Club - CéTu - le dit avec conviction : on ne pourra pas passer sur cette nécessaire continuité territoriale entre l'Outre-Mer et l'hexagone où vivent plus de 350 000 personnes nées en Outre-Mer, et un nombre encore plus important de Français originaires d'Outre-Mer sans y être nés, mais possédant un lien affectif (matériel, familial, etc.) défendu avec vigueur.

Selon par exemple le sociologue Claude-Valentin MARIE¹, un Antillais sur quatre vit néanmoins aujourd'hui dans l'hexagone Français, ce qui conduit de parler de « Cinquième DOM » tant la place des Ultramarins vivants en France hexagonale est significative.

Le sens premier même de la continuité territoriale entre la France hexagonale et l'Outre-Mer est la desserte aérienne qui est un enjeu majeur. L'avion est le seul mode de transport existant pour la préservation de ce lien du cœur entre les Ultramarins et l'Outre-Mer, entre les Français résidents dans l'hexagone et l'Outre-Mer.

Malheureusement, les tarifs trop élevés eu égard au pouvoir d'achat de ceux qui veulent voyager restent un frein par un manque de concurrence actif entre les compagnies aériennes qui jouent la survie dans une situation d'obligation de service public imposant un certain nombre de contraintes comme assurer une exploitation des lignes tout au long de l'année et garantir une capacité minimale en siège durant les périodes dites creuses. Ainsi, les compagnies aériennes, à cause de leurs difficultés à remplir les avions, réduisent leurs activités en effectuant une seule rotation transatlantique quotidienne, contre deux en haute saison.

Elles profitent lors d'autres périodes dites pleines pour ajuster leur prix afin de rattraper un hypothétique manque à gagner, proposant des billets à plus de 1200 € Aller/Retour contre 400 € en périodes dites creuses.

Des discussions au mois de janvier 2009 pour la signature d'une Charte, ont été annoncées entre les compagnies aériennes, le Secrétariat d'État à l'Outre-Mer et le Délégué Interministériel pour l'Égalité des Chances des Français d'Outre-Mer en vue de faciliter les déplacements entre la France hexagonale et l'Outre-Mer.

Ce qui consiste à proposer entre le 15 juin et le 15 septembre sur les lignes d'Outre-Mer environ 60 000 sièges au tarif le plus bas applicable à la date du vol, hors promotions.

¹ Sociologue ultra-marin, membre de la H.A.L.D.E.

Pourtant, c'est au cours de cette période que l'on retrouve le plus d'opérations promotionnelles par les compagnies aériennes qui font que les billets d'avion sont vendus moins chers que ce qui est proposé par cette Charte d'engagements elle-même.

Il y a de quoi avoir le tournis, ne rien comprendre.

Alors, n'est-on pas en train de faire prendre aux ultramarins des vessies pour des lanternes ?

Qu'est-ce qui peut remplacer la vraie concurrence des prix sur les lignes aériennes d'Outre-Mer ?

Pas grand-chose.....

Par ailleurs, d'après le rapport d'information N° 1 454 à l'Assemblée Nationale, du député de la Guadeloupe Joël BEAUGENDRE, en mars 2004 sur « *La desserte aérienne de l'Outre-Mer : vers une politique tarifaire adaptée* », la concurrence qui a réellement existé entre les compagnies aériennes dans les années 90 avait conduit à une baisse des tarifs des transporteurs les plus importants d'environ 25 % à 35 % en euros constants.

Sur la continuité territoriale, le Club - CéTu - a réfléchi à des propositions qui peuvent paraître à la sagacité intellectuelle de certains comme de l'éternel recommencement tant ces propositions ont été avancées avec des adaptations selon les périodes par tous ceux qui travaillent sur le sujet Outre-Mer (associations ou professionnels).

L'État a dans ses tiroirs de multiples propositions sur l'Outre-Mer qu'il suffit maintenant d'engager dans une phase de concrétisation.

1. Observatoire du pouvoir d'achat et des revenus

Il faut de la transparence au niveau des prix (comme de l'essence, le gasoil, le gaz, les produits ménagers) de leur structure, la justification de la cherté de la vie dans les départements d'Outre-Mer. Cet outil existant depuis mai 2007 est nécessaire pour apprécier et analyser la formation des prix et des revenus et permettre la mise en place d'une vraie politique d'harmonisation économique et d'équité sociale entre l'Hexagone et les DOM, pour lever les interrogations sur des montants extravagants de certains produits par rapport à la France hexagonale.

Pour cela, l'observatoire doit être doté de moyens suffisants afin de rentrer amplement dans ses plans d'action et être respecté, crédible.

2. Création d'indices locaux des prix

L'Outre-Mer présente des spécificités de productions endogènes qu'il faut considérer pour comprendre, être en cohérence avec son économie, les variations éventuelles des prix à la consommation. L'Observatoire des prix et revenus doit faciliter la mise en place de ces indices locaux.

3. Développement et revalorisation des produits locaux

Les aides pour une accentuation des produits de la biodiversité et celles qui sont attribuées aux agriculteurs devraient être massivement augmentées sur une durée déterminée pour leur permettre de réussir la diversification de leur culture, comme le développement, l'exploitation du café, de l'ananas ou du melon par exemple...

Pourquoi importer quand le nécessaire peut être produit et trouvé sur place ?

4. Développement de l'énergie propre, renouvelable

L'Outre-Mer est continuellement drapé du soleil. Cette énergie solaire peut être mieux exploitée. De même, l'énergie éolienne qui est la principale conséquence des phénomènes météorologiques par des déplacements de masse d'air causés par l'activité solaire est une activité à développer en zone particulière d'exploitation.

La biomasse en Outre-Mer peut être développée elle aussi.

5. Restructuration/ Amélioration du transport local de personnes

Les soirées ou les week-ends en Outre-Mer, il est conseillé de posséder une voiture particulière tant la présence des transports est pauvre voire inexistante. Concernant son organisation, celle-ci paraît inachevée.

Pour améliorer le service public de transport rendu aux voyageurs, aucune solution ne doit être écartée, mais encouragée sur la base de la discussion avec la population locale comme celle des liaisons maritimes ou encore la réorganisation des compagnies locales (bien souvent des sociétés familiales) en une grande société territoriale publique de transport ou en une grande société privée à statut particulier (Société Anonyme d'Activités d'Intérêt Public).

6. Baisse des coûts du transport aérien

Il faut une concurrence plus active entre les différentes compagnies aériennes afin de faire baisser les prix des billets d'avion.

La réflexion sur une organisation de transport avec des compagnies de type low-cost ne doit pas être un sujet tabou pour les liaisons d'Outre-Mer, la législation peut être adaptée en ce sens avec des clauses particulières s'il en a besoin.

Les prix pourront baisser de 200 € à 300 €. Ce qui est loin d'être négligeable.

7. Repenser la compensation de la vie chère Outre-Mer

La « prime de vie chère » est une compensation de rémunération de l'ordre de 40 % aux Antilles-Guyane, à 60 % à la Réunion, accordée aux agents de la fonction publique. Aujourd'hui, cette « prime de vie chère » n'a plus de sens pour certains, alors que ces derniers ne cherchent pas une seconde les raisons de sa pérennisation.

En effet, une prime instaurée à l'origine pour attirer les seuls fonctionnaires de l'hexagone en Outre-Mer est devenue un élément de discrimination salariale entre ceux qui la touchent (public) et ceux qui ne la touchent pas (privé).

De plus, c'est une mesure qui pousse les collectivités territoriales (mairie, conseil régional...) à embaucher une masse importante de contractuels pour ne pas être soumis au paiement de ladite prime.

Sur une période de 10 ans, il faut travailler à la rationalisation de cette « prime de vie chère » autant pour le secteur privé (dorénavant) que le secteur public et lui attribuer sa véritable vocation de pouvoir d'achat.

Ainsi, repensons le système en recalculant sur une fréquence à déterminer, le niveau réel moyen de différence des prix pratiqués entre l'Outre-Mer et la France hexagonale.

La différence trouvée serait versée en complément de salaire.

Si celle-ci est inférieure à 40 %, la somme dégagée servirait aux collectivités territoriales afin de compléter leur capacité financière de développement et d'investissement.

8. Organisation efficace de la coopération Outre-Mer avec les territoires de son bassin géographique

L'intégration de l'Outre-Mer dans son environnement immédiat est primordiale. Cela peut se traduire par une bonne coopération économique, des échanges commerciaux par exemple ou encore une coopération sanitaire afin de prévenir le développement de tous problèmes de santé comme des épidémies.

9. Meilleure connaissance de l'Outre-Mer

Les chaînes de télévision publique nationales doivent intégrer dans leurs programmes quotidiens, des informations sur l'Outre-Mer, comme dans leur présentation de la carte de météo.