



REGION REUNION
CONSEIL ECONOMIQUE ET
SOCIAL REGIONAL

ASSEMBLEE PLENIERE DU 25 FEVRIER 2003

AVIS

**DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL
SUR LE PROJET DE LOI DE PROGRAMME POUR L'OUTRE-MER**

*Adopté à l'unanimité des suffrages exprimés des membres présents et représentés
(1 abstention)*

Synthèse

« Après l'égalité sociale, mon objectif est l'égalité économique, grâce à un modèle de développement mis en œuvre par une grande loi de programme présentée au Parlement dès 2002. »

...

« Pour parvenir à l'égalité économique avec la Métropole, je vous propose une loi de programme d'une durée de 15 ans fondée sur une logique d'activité et de responsabilité et non pas d'assistanat.

L'égalité économique constituera ainsi l'étape ultime de l'accès à la pleine citoyenneté de chacun par le travail et la dignité. »

...

« 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'Etat et les collectivités locales. »

« Mon engagement pour l'Outre-Mer »
Jacques CHIRAC

Le projet de loi de programme présenté à notre examen a donc clairement pour objectif de permettre à l'économie des DOM de rejoindre le niveau moyen de celle de la France et donc de les autoriser à jouer un rôle actif dans les différentes communautés auxquelles elles appartiennent : régionale, nationale et européenne.

Qu'en est-il après examen approfondi ?

. La structure de ce texte se répartit en deux fonctions principales :

* Améliorer des dispositifs existants et créés antérieurement (loi PERBEN, LOOM, ...) sur des points jugés insuffisants ou contre-productifs : effets de seuil, barrières fiscales inutiles, traitement de la rénovation hôtelière, ... Quelques avancées d'intérêt variable ont donc pu être observées, de ce fait.

* Ouvrir de nouvelles pistes permettant la résorption de blocages difficilement surmontables : c'est le cas de la « continuité territoriale » ou des « mesures en faveur des collectivités territoriales ». Sur ce dernier point, les propositions présentent un caractère très modeste et, par ailleurs, la façon dont est traitée la continuité territoriale n'apparaît pas de nature à combattre efficacement le coût et la distance dans une optique d'égalité économique.

. Si notre avis avait été sollicité au préalable, peut-être aurions nous pu, comme d'autres l'ont évoqué, faire apparaître les fondements sur lesquels devrait s'appuyer une éventuelle égalité économique ; à savoir :

* La qualité des hommes qui font l'économie, et en particulier leur niveau de formation et leur capacité à innover.

* Le traitement des éléments de compétitivité des entreprises, c'est-à-dire le financement des investissements, le coût du travail et le coût de la distance. Pour concevoir et mettre en œuvre des dispositifs efficaces, on ne peut pas, dans ce cas, faire l'impasse sur une bonne analyse des priorités.

Or, le texte qui nous est présenté donne le sentiment à nos Commissions que les arbitrages budgétaires qui ont été faits l'ont été plus dans un souci d'aborder tous les sujets évoqués que dans celui de faire émerger des priorités absolues traitées comme elles le méritent.

I - Préambule

Le C.E.S.R. avait fait part, dès l'élaboration de la LOOM, de sa préférence pour une loi de programme. A son sens, celle-ci aurait dû avoir pour vocation de répondre en termes de mesures opérationnelles à des orientations fixées préalablement. C'est donc avec beaucoup d'espoir qu'il a accueilli l'annonce d'une loi de programme sur 15 ans pour l'Outre-Mer.

Cependant, globalement et malgré les ambitions affichées pour l'Outre-Mer lors des différentes déclarations du Président de la République, du Premier Ministre et de Mme la Ministre de l'Outre-Mer, le C.E.S.R. relève avec déception que ce projet ne répond pas à ces attentes, reste dans la même logique que la LOOM sans projet de développement d'activités et ne fait que reprendre pour une grande part des dispositions déjà applicables Outre-Mer avec quelques modifications. Il s'agit notamment du cas des exonérations de cotisations de charges sociales, du dispositif de congé-solidarité, de la défiscalisation, du Titre de Travail Simplifié, ...

Le C.E.S.R. espérait qu'enfin des mesures s'inscrivant dans un véritable projet de développement seraient prises, valorisant le territoire et les atouts de la Réunion, prenant en compte son évolution démographique et son environnement régional (coopération régionale), dynamisant son économie en la rendant plus compétitive tant sur son marché intérieur que sur des marchés extérieurs à conquérir et qu'un programme de rattrapage de ses retards en matière d'équipements, de formation, de santé, de service public, ... serait mis en œuvre.

Au lieu de cela, les mesures proposées sont ponctuelles, ne donnent aucune perspective en matière de développement économique et des activités, de formation professionnelle, de compétitivité, de conquête de marchés, ...

Le C.E.S.R. relève toutefois qu'un certain nombre de ses préconisations formulées lors de l'examen de la LOOM en faveur d'une amélioration des dispositifs existants, ont été partiellement retenues.

Enfin, le C.E.S.R. souhaite une bonne coordination de ce texte législatif avec :

- d'autres dispositions législatives et réglementaires antérieures (notamment la LOOM, les lois PONS et PERBEN, ...), déjà surabondantes et complexes ;
- les réformes actuellement en cours (la loi DUTREIL en cours de discussion, la future loi DEVEDJIAN sur l'autonomie financière des collectivités locales et la réforme de la décentralisation).

II - Mesures en faveur de l'emploi (Titre Ier)

1) Exonération des cotisations patronales de sécurité sociale (article 1)

En premier lieu, le C.E.S.R. tient à rappeler qu'on ne peut répondre à une ambition de développement économique uniquement à coups d'exonérations qui ont plus tendance à maintenir l'emploi qu'à en créer. Ces dispositions, à elles seules, ne peuvent résoudre les difficultés de pérennité des entreprises.

Si les mesures d'exonérations permettent de lutter contre le travail clandestin, sont-elles de nature à rendre les entreprises compétitives ?

Quels en sont les impacts en termes d'effets structurants sur l'économie de la Réunion, de conquête de marchés, quelles sont les conséquences sur l'import-substitution, ... ?

La mesure instaurée par la LOOM permettait l'exonération totale des cotisations patronales de sécurité sociale dans la limite de 1,3 SMIC pour les entreprises de moins de 11 salariés quels que soient les secteurs d'activités et proposait un dispositif particulier pour minimiser l'effet de seuil, dans l'éventualité du dépassement de 10 salariés.

La mesure d'allègement de charges sociales instaurée par le projet de loi de programme vise « à supprimer le mécanisme dégressif introduit par la LOOM ». Les entreprises de moins de 11 salariés dont l'effectif viendrait à augmenter au-delà de ce seuil pourront continuer à bénéficier d'une exonération des cotisations patronales jusqu'à 1,3 fois le SMIC, dans la limite de 10 salariés.

Pour le C.E.S.R., cette disposition ne supprime pas les nombreux effets pervers engendrés par les seuils et déjà soulignés lors de l'examen de la LOOM (cf. annexe 1 : extrait de l'avis du C.E.S.R., du 14 mars 2000, sur le projet de Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer).

L'un des risques est que l'on accentue une évolution vers une économie de micro-entreprises. Peut-on baser un développement économique durable uniquement sur un tel modèle d'entreprises ?

Ces effets de seuil se retrouvent également dans les entreprises du bâtiment et peuvent, là aussi, entraîner des problèmes de restructuration des entreprises de ce secteur.

De façon similaire, pour le secteur agricole, le projet ne fait qu'étendre le bénéfice de l'exonération des charges patronales aux exploitations qui viendraient à dépasser le seuil de 40 hectares pondérés (fixé par la LOOM) au cours d'une année civile (cf. annexe 2 : extrait de l'avis du C.E.S.R., du 14 mars 2000, sur le projet de Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer).

Le C.E.S.R. aurait souhaité que des mesures s'attaquent au problème du foncier, de la maîtrise de l'eau, de l'exportation, ... Le développement agricole doit, à son sens, être traité globalement sous tous ses aspects. Les orientations de cette loi en matière agricole ne sont pas affichées, le C.E.S.R. espère des mesures spécifiques à l'Outre-Mer dans la future loi rurale.

De même, le secteur médico-social devrait bénéficier de l'exonération ou tout du moins de l'allègement, des charges sociales. Ceci permettrait que le surcoût domien soit pris en compte et que des créations de places, et donc d'emplois, se fassent.

Par ailleurs, certaines dispositions apparaissent même moins favorables que celles affichées dans la LOOM. Par exemple, pour le secteur productif, l'augmentation de l'exonération de 1,3 SMIC à 1,4 engendre un effet négatif car il ne sera pas possible de cumuler cet avantage avec les 9 000 F de la loi AUBRY liée aux 35 heures. A l'arrivée, l'entreprise concernée est moins bien traitée qu'elle ne l'était auparavant.

Le C.E.S.R. s'interroge également sur la réelle répercussion de l'extension de l'allègement en faveur des compagnies de transport aérien, maritime et fluvial desservant l'Outre-Mer au niveau des tarifs.

Enfin, le C.E.S.R. regrette profondément que les activités d'ouverture des marchés, particulièrement stratégiques, mais aussi particulièrement difficiles, ne soient traitées qu'à travers le tourisme.

2) Les activités de formation professionnelle du SMA (article 2)

Le C.E.S.R. souligne l'intérêt de la reconnaissance législative des activités de formation professionnelle du Service Militaire Adapté dans le cadre des chantiers d'application qui visent à favoriser l'insertion des jeunes. Il relève aussi le bien-fondé de l'adaptation de la durée du renouvellement des contrats des stagiaires aux cycles de formation professionnelle.

3) Les emplois aidés (articles 3 et 4)

Si le dispositif emploi-jeune a permis de redonner espoir à bon nombre de jeunes, leur insertion a été, cependant, un échec par manque d'accompagnement, de formation, de qualification et de volonté, l'effet d'aubaine ayant été trop souvent privilégié.

Le projet de loi de programme propose que ces jeunes soient absorbés par le secteur marchand alors que la plupart de ces personnes exercent des activités d'utilité sociale nécessaire à la cohésion de notre population.

Le C.E.S.R. s'interroge donc sur :

- la capacité d'« absorption » du secteur privé et ce d'autant plus que le profil de ces jeunes en situation précaire (expérience, formation initiale) n'est pas nécessairement adapté aux besoins des entreprises ;
- l'efficacité des dispositions mises en œuvre pour permettre leur réelle insertion ;
- la pérennité des services qui étaient rendus par ces jeunes à la population.

Pour les RMIstes, le C.E.S.R. se demande si la durée indéterminée du C.A.E. (Contrat d'Accès à l'Emploi), alors que l'aide est forfaitaire sur 30 mois, n'est pas dissuasive. La mise en place de tels contrats dans le secteur agricole apparaît, par ailleurs, difficile compte tenu de la saisonnalité qui caractérise les activités.

4) Le T.T.S. (article 5)

L'extension du T.T.S. (Titre de Travail Simplifié) pour les entreprises de moins de 11 salariés semble vouloir s'inscrire dans le sens d'une véritable simplification des formalités administratives pour les très petites entreprises.

Toutefois, même si le T.T.S. semble être en théorie, un bon outil de simplification, il ne fonctionne pas en pratique.

N'est-ce pas l'ensemble du dispositif qui est frappé par la complexité administrative ?

5) Le congé-solidarité (article 7)

Si le dispositif du congé-solidarité avait recueilli, dans son principe, le consensus de l'ensemble des partenaires sociaux pour sa création, sa mise en œuvre n'a pas été à la hauteur des attentes et elle se complexifie notablement.

Le C.E.S.R. avait déjà souligné lors de l'examen de la LOOM et de ses décrets d'application, les possibilités de difficultés dans la mise en œuvre d'une telle mesure (cf. annexe 3 : extrait de l'avis du C.E.S.R., du 12 avril 2001, sur les projets de décrets d'application de la Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer).

Aucune amélioration, aucune mesure incitative ne sont introduites dans le projet de loi par rapport à la LOOM et il y a même un recul avec la possibilité de remplacer un salarié à temps complet partant en pré-retraite par le recrutement de deux jeunes à temps partiel.

6) La liberté du choix de l'allocataire des prestations familiales (article 8)

Cette disposition qui met fin à une discrimination entre la Métropole et l'Outre-Mer en permettant la possibilité de désigner d'un commun accord l'allocataire des prestations est saluée par le C.E.S.R.

7) Dispositifs d'expérimentation pédagogique (article 9)

Le C.E.S.R. est favorable au renforcement de la mise en place de dispositifs d'expérimentation pédagogique tels que le Collège de la vocation à la Réunion pour favoriser l'insertion des jeunes qui avant la fin de l'obligation légale de scolarité se trouvent en rupture avec le système scolaire. Toutefois, une telle mesure nécessite un suivi et une évaluation précise et régulière.

Pour lutter contre le phénomène de l'illettrisme qui renforce l'exclusion, le C.E.S.R. souhaite que le champ de cet article soit élargi. A cet effet, il propose que les dispositions d'expérimentation soient appliquées dès le second cycle des classes élémentaires, lequel joue un rôle déterminant.

Par ailleurs, le C.E.S.R. aurait souhaité que soient réaffirmées les dispositions de la loi d'orientation sur l'Education de 1989 en ce qui concerne le rattrapage des retards outre-mer.

III - Mesures de soutien fiscal à l'économie (Titre II)

Le C.E.S.R. souligne l'intérêt des mesures de défiscalisation qui concourent au développement de l'économie de la Réunion en particulier par le biais du soutien à l'investissement des entreprises et de la production de logements.

Il constate que le projet de loi de programme apporte quelques améliorations au dispositif actuellement en vigueur (durée, plafond, simplification administrative, ...). Il souhaite que les nouvelles dispositions soient applicables au 1^{er} janvier 2003, sans porter préjudice aux projets déjà engagés.

1) Volet logement (article 11)

Le C.E.S.R. propose que, pour les résidences principales, la défiscalisation puisse être maintenue sur 5 ans avec un report possible sur les 5 années suivantes du solde éventuel.

Concernant les travaux de réhabilitation, le champ d'éligibilité devrait être élargi et les conditions d'accès à la défiscalisation devraient être assouplies (durée ramenée à 20 ans par exemple, ...).

2) Volet entreprises (articles 12 à 29)

Le C.E.S.R. déplore que les investissements liés à l'export, ne fassent pas l'objet d'un traitement particulier comme cela avait été annoncé (au même titre que les dispositions prévues pour la rénovation hôtelière). Cela constitue une lacune importante.

IV - Dispositions en faveur du logement (Titre III)

1) TVA à taux réduit (article 30)

Les Logements Evolutifs Sociaux (LES) bénéficieront au même titre que le locatif social (pour les travaux de construction et d'amélioration) et les travaux d'amélioration dans le parc privé d'un taux de TVA à taux réduit de 2,1 % (au lieu de 8,5 %).

Il serait judicieux de prévoir un taux zéro pour le logement social et très social et un taux à 2,1 pour les logements locatifs intermédiaires (« effet tiroir »).

2) Accession à la propriété (article 31)

La réforme de l'accession à la propriété applicable dans les DOM doit permettre la mise en place d'un dispositif après évaluation de celui expérimenté en Guadeloupe.

Le C.E.S.R. souligne que la situation du logement est différente dans chaque DOM et demande que cette différenciation apparaisse clairement dans le texte.

La politique du logement doit se mener en concertation, prenant en compte les aspirations de l'ensemble des acteurs œuvrant dans le domaine.

Le C.E.S.R. demande une nouvelle fois que le rapport du CNIS (Comité National d'Information Statistique) sur l'évaluation de la politique sociale du logement Outre-Mer soit rendu public le plus rapidement possible.

3) Abattement sur la taxe foncière pour les propriétés bâties (article 32)

L'abattement de 30 % de la taxe foncière sur les propriétés bâties pendant 5 ans aux logements locatifs sociaux qui ont fait l'objet de travaux de réhabilitation destinés à conforter les bâtiments vis-à-vis des risques (sismiques ou cycloniques) devrait être étendu aux logements intermédiaires.

Le C.E.S.R. souligne que la Réunion, outre les problèmes de dégradations rapides liées au contexte tropical (reconnus et explicités dans l'article 32), est particulièrement exposée aux dégâts causés par les termites. Afin de combattre ce fléau, il convient de se doter d'outils efficaces tant en termes de défiscalisation (logements à construire) que de subvention (logements construits) afin de circonscrire la progression de ce parasite et à terme l'éliminer. En ce sens, le C.E.S.R. demande que la notion de risque prenne en compte ce problème et qu'un article particulier y soit consacré.

Cette lutte peut par ailleurs, permettre le développement des entreprises d'éradication.

4) Encadrement de l'évolution des loyers (article 33)

Pour le C.E.S.R. l'encadrement par arrêté interministériel de l'évolution des loyers pour les logements ayant bénéficié de mesures de réhabilitation, doit être particulièrement soigné, afin d'éviter des oublis de l'Outre-Mer qui ont été préjudiciables dans le passé à nos régions.

V - Dispositions relatives aux collectivités locales (Titre IV)

1) Renforcement des capacités financières des collectivités locales (articles 34 et 35)

Le C.E.S.R. s'interroge sur le contenu des dispositions relatives au renforcement des capacités financières des collectivités locales. En effet, cette nouvelle mesure s'apparente plus, pour l'instant, à une déclaration d'intention.

2) Transport en Commun en Site Propre (article 37)

Sur la modification législative qui prévoit de confier à la Région la création et la gestion d'une infrastructure ferrée supra communale, le C.E.S.R. précise que le Transport en Commun en Site Propre (T.C.S.P.) interurbain ne sera pas forcément ferré dans un premier temps et souhaite que la rédaction de cet article soit assouplie (cf. annexe 4 : préconisations du C.E.S.R., du 19 novembre 2002, sur le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées « Les projets de développement du système de transports terrestres de l'Ile de la Réunion »).

3) Transfert de la voirie classée en route nationale (article 38)

Le C.E.S.R. se prononce en faveur d'un transfert concédé du patrimoine de la voirie classée en route nationale en faveur de la Région Réunion. La question de la sécurité restant sous la responsabilité de l'Etat.

Dans le cas où le transfert serait global, le C.E.S.R. demande que tous les travaux de sécurisation, de protection, de mise à niveau soient réalisés au préalable ; ainsi que la mise à disposition des moyens financiers et humains nécessaires par la suite pour une bonne gestion du réseau (cf. annexe 5 : extrait de l'avis du C.E.S.R., du 14 mars 2000, sur le projet de LOOM).

4) Office de l'eau (article 39)

S'agissant des modalités de financement de cet organisme qui prévoient une redevance locale perçue sur les particuliers, le C.E.S.R. rappelle que le montant de cette taxe doit être adapté en fonction de la capacité contributive réduite des ménages à la Réunion.

VI - Continuité territoriale (Titre V)

Le C.E.S.R. rappelle ses préconisations relatives à un subventionnement aux sièges de nature à engendrer une offre supplémentaire de la part des compagnies aériennes (cf. annexe 6 : contribution du C.E.S.R., du 24 septembre 2002, sur la desserte aérienne de la Réunion).

Pour assurer la continuité territoriale entre la Métropole et les collectivités d'Outre-Mer, le **passport mobilité** a été la première mesure permettant aux jeunes résidents de bénéficier une fois par an de la gratuité d'un trajet aérien pour suivre une formation ou prendre un premier emploi en Métropole ou dans une collectivité d'Outre-Mer. Le C.E.S.R. propose l'extension du dispositif vers l'Europe et les pays de son environnement régional. Toutefois, le C.E.S.R. souhaite une simplification de la mise en œuvre du dispositif compte tenu des difficultés rencontrées actuellement.

Par ailleurs, pour les **résidents**, le projet de loi de programme envisage la participation de l'Etat au financement d'un dispositif visant à abaisser le coût des billets d'avion. Pour le C.E.S.R., ce financement doit se traduire par le versement d'une dotation annuelle affectée - qui ne doit pas obérer la Dotation Globale - aux collectivités d'Outre-Mer.

Cependant, le C.E.S.R. estime que cette mesure applicable aux seuls résidents risque d'engendrer des conséquences sur les flux touristiques en restreignant les places disponibles. En effet, rien n'est évoqué sur la mise en place de capacités supplémentaires.

En clair, ce qui est proposé en termes de continuité territoriale ne concernerait que la desserte aérienne alors que pour le C.E.S.R., il s'agirait, également :

- des marchandises (cf. annexe 6 : contribution du C.E.S.R., du 24 septembre 2002, sur la desserte aérienne de la Réunion), y compris le fret maritime notamment pour les intrants (matières premières) afin de soutenir leurs transformations à la Réunion ;
- du coût de la presse nationale ;
- du problème de l'ouverture à la culture par l'accès aux chaînes télévisées publiques nationales ;
- de la question des conventions collectives nationales pour les salariés (l'extension est limitée par l'article 16 de la loi PERBEN).

VII - Dispositions relatives à la modernisation du droit de l'Outre-Mer **(Titre VI)**

Le C.E.S.R. s'interroge sur le dispositif qui habiliterait le Gouvernement à prendre certaines mesures par ordonnances. Il s'inquiète sur les modalités ainsi que sur le contenu des mesures qui seraient prises dans ce cadre dans des domaines aussi sensibles que le droit du travail, de l'emploi et de la formation professionnelle, le droit de la santé, le droit de la sécurité sociale et de la protection sanitaire et sociale, ...

Le C.E.S.R. insiste sur la nécessité d'être consulté en amont sur les mesures envisagées dans ces secteurs au même titre que les collectivités locales.

ANNEXES

ANNEXE 1 : Exonération des cotisations patronales de sécurité sociale

Extrait de l'avis du C.E.S.R. du 14 mars 2000 sur le projet de Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer.

ANNEXE 2 : Dispositions relatives aux exonérations de charges sociales des exploitants agricoles

Extrait de l'avis du C.E.S.R. du 14 mars 2000 sur le projet de Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer.

ANNEXE 3 : Projets de décret portant application de l'article 15 relatif au congé-solidarité

Extrait de l'avis du C.E.S.R. sur les projets de décrets d'application de la LOOM (adopté le 12 avril 2001 par le C.E.S.R., en application de la délégation de l'Assemblée Plénière du 10 avril 2001).

ANNEXE 4 : Préconisations du C.E.S.R. sur le rapport du Conseil Général des Ponts et Chaussées « Les projets de développement du système de transports terrestres de l'île de la Réunion »

Préconisations adoptées en Assemblée Plénière le 19 novembre 2002.

ANNEXE 5 : Transfert de l'Etat aux Régions de la compétence sur les routes nationales

Extrait de l'avis du C.E.S.R. du 14 mars 2000 sur le projet de Loi d'Orientation pour l'Outre-Mer.

ANNEXE 6 : Contribution du Conseil Economique et Social Régional sur la desserte aérienne de la Réunion

Contribution adoptée en Assemblée Plénière le 24 septembre 2002.

ANNEXE 1

Exonération des cotisations patronales de sécurité sociale

Extrait de l'avis du C.E.S.R., du 14 mars 2000, sur le projet de loi d'orientation pour l'Outre-Mer.

Le C.E.S.R. relève que cette mesure d'exonération des cotisations patronales peut constituer une bonne mesure dans son principe pour les très petites entreprises qui forment environ 95 % du tissu économique local, au regard de leurs réelles difficultés financières. Il note qu'une part des 5 % restants sont dans les secteurs de l'industrie, l'hôtellerie-restauration, la presse, la production audiovisuelle ou l'agriculture et donc bénéficient aussi de l'exonération au titre de la loi.

Par ailleurs, le C.E.S.R. observe que la généralisation de l'exonération totale des cotisations patronales de sécurité sociale jusqu'à 1,3 SMIC pour les entreprises de moins de 11 salariés, quels que soient les secteurs d'activité et le chiffre d'affaires, engendrera des effets pervers (de plus ce seuil est différent de celui préexistant en matière sociale et en matière de cotisation) :

- éclatement des structures existantes déstructurant le tissu économique et entraînant une perte d'acquis techniques et de performance ;
- affaiblissement des structures représentatives des salariés au sein des entreprises et par conséquent du dialogue social ;
- emploi de personnes à un salaire inférieur à 1,3 SMIC quelle que soit leur qualification (encouragement à la déqualification et écrasement des salaires) ;
- licenciements dans les entreprises de plus de 10 salariés ;
- blocage en matière de création d'emplois et de valeur ajoutée pour les entreprises de 10 salariés dans le but d'un maintien de ces exonérations ;
- tentation d'employer un supplément de personnel, au-delà de 10 salariés, clandestinement. Cette disposition va à l'encontre des mesures préconisées pour lutter contre le travail informel ;
- pour certaines activités, cette mesure d'exonération ne constitue qu'un effet d'aubaine.

Le C.E.S.R. préconise des exonérations ciblées et adaptées qui prennent en compte les entreprises en fonction de leur degré d'exposition à la concurrence extérieure ou à des contraintes à l'égard desquelles elles n'ont pas de parade (travail au noir), de la création effective d'emplois et des stratégies de développement économique pour La Réunion.

Par ailleurs, le C.E.S.R. constate que le financement de ces mesures serait supporté par la sécurité sociale, ce qui conduit à des remises en cause de notre système de sécurité sociale à terme.

Il s'interroge également sur l'intérêt d'un allègement supplémentaire de cotisations pour les entreprises exonérées afin de les inciter à réduire effectivement la durée du temps de travail. Il craint que cette disposition, qui vient en substitution des mesures nationales sur la réduction de la durée du temps de travail, n'aille à l'encontre des effets recherchés : la création effective d'emplois.

Le C.E.S.R. demande que toute exonération soit soumise à conditions, à un minimum de règles de bonne conduite que les entreprises devraient respecter : paiement du précompte, pas de licenciement économique pour franchissement de seuil, représentation du personnel pour les entreprises qui y sont soumises.

Enfin, le C.E.S.R. attire l'attention sur les risques de précarisation de l'emploi dans les entreprises de moins de 11 salariés qui pourront employer des salariés non qualifiés au titre du T.T.S.¹ pendant 100 jours (par année civile pour un même salarié).

¹ T.T.S. Titre de Travail Simplifié - cf. article 33

ANNEXE 2

Dispositions relatives aux exonérations de charges sociales des exploitants agricoles

Extrait de l'avis du C.E.S.R., du 14 mars 2000, sur le projet de loi d'orientation pour l'Outre-Mer.

Dans le secteur agricole qui compte 8 000 entreprises, le C.E.S.R. fait remarquer que l'agriculture est consommatrice de main-d'œuvre (22 000 emplois) et que pour vivre de leur exploitation, les agriculteurs sont amenés à diversifier leur production par l'élevage, le maraîchage, l'arboriculture, ...

Or, bien souvent, avec des coefficients de pondération mis en place par l'AMEXA² et variables selon les productions, l'agriculteur qui diversifie sa production, serait tenté de ne pas déclarer les surfaces sur lesquelles il pratique cette diversification afin de ne pas dépasser le seuil³ des 40 ha pondérés (1 ha d'ananas équivaut à 6 ha pondérés par exemple).

En conséquence, le C.E.S.R. propose le réexamen à la baisse de certains coefficients de pondération qui freinent la diversification.

De plus, pour éviter tout effet de seuil, il préconise l'exonération des cotisations AMEXA pour les premiers 40 ha pondérés et ce, afin de permettre sur les moyennes exploitations une diversification des productions.

² Assurance Maladie des Exploitants Agricoles

³ Seuil au-dessus duquel il ne pourra prétendre à aucune exonération

ANNEXE 3

Projets de décret portant application de l'article 15 relatif au congé-solidarité

Extrait de l'avis du CESR sur les projets de décrets d'application de la LOOM (adopté le 12 avril 2001 par le CESR, en application de la délégation de l'Assemblée Plénière du 10 avril 2001)

La LOOM a instauré un dispositif de congé-solidarité qui vise à favoriser l'embauche de jeunes de moins de 30 ans par la cessation anticipée d'activité de salariés de plus de 55 ans.

Elle définit les modalités de la mise en place du dispositif de congé-solidarité, ainsi que les engagements respectifs de l'Etat, du conseil général ou du conseil régional.

Le C.E.S.R. s'interroge sur les difficultés possibles de mise en œuvre d'une telle mesure notamment au regard de la clause concernant la durée collective du travail. Le C.E.S.R. estime qu'un tel dispositif aurait pu être envisageable pour des salariés plus jeunes (52,5 ans), comme cela avait été préconisé par l'ensemble des partenaires sociaux.

Pour ce qui est de la participation financière de l'entreprise (article 5 du décret) qui serait versée selon des modalités définies par cette convention, le C.E.S.R. préconise un délai de 5 ans au lieu de 2 ans.

Le C.E.S.R. souhaite que par delà la parution du décret, la négociation entre l'ensemble des partenaires concernés sur la mise en place de la convention, s'ouvre rapidement. En effet, les délais de mise en application de cette convention sont très courts (31 décembre 2001).

ANNEXE 4

ASSEMBLEE PLENIERE DU 19 NOVEMBRE 2002

**PRECONISATIONS DU
CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL
SUR LE RAPPORT DU CONSEIL GENERAL DES PONTS ET CHAUSSEES
« LES PROJETS DE DEVELOPPEMENT DU SYSTEME
DE TRANSPORTS TERRESTRES DE L'ILE DE LA REUNION »**

*Adoptées à l'unanimité des suffrages exprimés des membres présents et représentés
(2 abstentions)*

Suite à une saisine du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement en date du 9 juillet 2001, le Conseil Général des Ponts et Chaussées a élaboré un rapport sur « Les projets de développement du système de transports terrestres de l'île de la Réunion ». Ce rapport a été présenté à l'ensemble des partenaires locaux le 28 juin 2002 au Conseil Régional et à la Commission « Aménagement, Environnement et Travaux Publics » du C.E.S.R. le 24 octobre dernier.

Le C.E.S.R. a souhaité faire part de ses réflexions sur ce rapport et rappeler quelques unes de ses préconisations, adoptées précédemment.

Au préalable, il se félicite de l'élaboration de ce rapport qui permet d'avoir une évaluation extérieure à la Réunion sur ce dossier sensible.

Globalement, il partage l'analyse et les recommandations faites. Cependant, elle tient à souligner des points qui lui paraissent importants et à faire quelques remarques sur des options arrêtées.

1. La vision globale et cohérente du projet Réunion concernant les transports terrestres (mode routier et « ferroviaire ») est approuvée et soutenue, ce qui prouve la pertinence des choix faits de manière consensuelle par les partenaires locaux.

2. Le coût de réalisation du projet, bien qu'élevé, est estimé juste et nécessite une mobilisation financière importante de l'ensemble des acteurs potentiels (Europe, Etat, Collectivités Locales).

La préconisation de l'étaler dans le temps peut en décevoir plus d'un, cependant le C.E.S.R. estime qu'il peut répondre à un lissage de l'affectation de fonds d'investissements publics dans l'économie de l'île avec toutes les conséquences que cela impose (emploi, formation, aménagement du territoire, allotissement, ...).

Elle permettra également de prendre en considération, pour la partie ferroviaire, la problématique économique et sociale qui découlera inévitablement du « basculement » de tout ou partie du transport en commun routier de personnes à celui ferroviaire.

Le C.E.S.R. estime, en effet, que l'un des gages du succès du projet ferroviaire passe aussi par son appropriation par les transporteurs routiers. De plus, il souhaite que ce « basculement » ne se fasse pas sur des délais trop longs qui hypothéqueraient l'appropriation par la population des nouveaux modes de transport.

3. Pour ce qui est du T.C.S.P., le C.E.S.R. estime important le choix d'un nombre limité de stations, permettant des lignes les plus directes possibles (évitant autant que faire se peut les « boucles urbaines ») et entraînant un gain de temps pour les futurs utilisateurs.

Il insiste fortement sur la nécessaire articulation (spatiale et temporelle) entre le T.C.S.P., les transports intra-urbains et les aménagements périphériques des stations. Cette prise en considération et son bon phasage sera aussi gage de succès pour le projet. Aussi se prononce-t-il pour un échancier accéléré.

Si le C.E.S.R. estime judicieuses les recommandations sur la branche Est du T.C.S.P. -bien qu'il ait une nette préférence pour une réalisation directe et rapide en tout ferroviaire- et sur celles concernant la liaison routière et T.C.S.P. Saint-Denis/La Possession, il reste sceptique en ce qui concerne un péage routier qui viendrait en totale substitution à la taxe sur les carburants. Sur ce point, le C.E.S.R. rappelle néanmoins qu'il a recommandé, dans son rapport sur les déplacements, une taxation plus forte de la voiture individuelle dès lors qu'un transport en commun en site propre serait mis en service. Il suggère donc, avant toute décision en ce domaine, que des études plus précises soient menées avec toutes les conséquences découlant des différents choix possibles.

4. En ce qui concerne le routier, et au-delà des priorités que sont la route des Tamarins, la R.N.3 ou la route du Littoral, le C.E.S.R. souhaite, pour cette dernière, un phasage par tronçon(s), priorisant les zones les plus à risques. Il souhaite également que les contournements des communes (Saint-Joseph, Saint-Pierre, Grand Bois, Le Tampon) ne soient pas renvoyés aux « calendes grecques ». Ils doivent pouvoir être entrepris, le plus rapidement possible, en coordination avec les collectivités concernées, au mieux après ceux de La Saline et de Saint-Leu.

5. La LOOM offre la possibilité à la collectivité régionale d'obtenir de l'Etat un transfert de compétences sur le réseau des routes nationales. Si ce transfert a certes un effet financier bénéfique (accès au fonds de compensation de la T.V.A.), une meilleure mise en cohérence évidente de la politique des transports, voire une accélération des procédures, elle a aussi des inconvénients non négligeables. A ce titre, le C.E.S.R. avait préconisé que préalablement à tout transfert, un état des lieux exhaustif du réseau national soit réalisé et que les moyens financiers et techniques en résultant prennent en considération la modernisation et l'entretien du réseau, tout particulièrement en ce qui concerne les routes à risques (route du Littoral, Cap La Houssaye, R.N.5). Ces routes doivent être soit sécurisées, soit faire l'objet de compensations financières permettant à la collectivité régionale de les sécuriser.

ANNEXE 5

*** Transfert de l'Etat aux Régions de la compétence sur les routes nationales** (article 5)

Le C.E.S.R. prend acte de la possibilité de transférer aux Régions d'Outre-Mer la compétence en matière de routes nationales. A La Réunion, le réseau routier national pourra être transféré dans le patrimoine de la Région qui en assurera la construction, l'aménagement, l'entretien et l'exploitation. Le C.E.S.R. propose que ce transfert se réalise après sécurisation des routes nationales.

Le C.E.S.R. s'interroge sur la pertinence de déroger à l'article L. 1614-1⁴ du code des collectivités locales. Il souhaite une transparence sur ce point afin que La Réunion ne soit pas lésée.

Cependant, il attire l'attention sur la nécessité des compensations financières de l'Etat vers les Régions à la hauteur des besoins. Le fait que les agents de l'Etat soient mis à disposition de la Région et restent sous la responsabilité de l'Etat constitue à terme un désengagement de l'Etat (comme en 1982). Pour le C.E.S.R., si l'Etat transfère une compétence, il doit donner les moyens d'accompagnement technique aux Régions : le personnel, selon les principes du volontariat, devra être détaché ou intégré et rémunéré par la Région avec en compensation un transfert de l'Etat vers les Régions des crédits correspondant au montant des salaires et du coût de fonctionnement des services.

Il note avec intérêt la possibilité pour les Régions de passer des marchés relatifs aux routes nationales en faisant application du Livre III du code des marchés publics (pour les Régions qui n'auront pas demandé ce transfert de compétence).

⁴ Cette dérogation consiste à évaluer les moyens financiers liés au transfert sur une moyenne des cinq dernières années au lieu de la dotation de l'année précédente.

ANNEXE 6

ASSEMBLEE PLENIERE DU 24 SEPTEMBRE 2002

**CONTRIBUTION
DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL REGIONAL
SUR LA DESSERTE AERIENNE DE LA REUNION**

Adoptée à l'unanimité des membres présents et représentés

Introduction

Le débat sur la desserte aérienne de l'Outre-Mer en général, et de la Réunion en particulier, qui dure depuis plusieurs décennies, s'est amplifié durant la dernière période, prenant une importance et une acuité jamais connues, au point que la question de la « continuité territoriale » figure désormais dans le programme gouvernemental.

Dans ce cadre, le C.E.S.R. a souhaité apporter sa contribution se référant aux principes définis ci-après, qui découlent de la citoyenneté européenne des Réunionnais :

La libre circulation des personnes et des marchandises ne doit pas être entravée sur le territoire européen (cf. titres I et III du traité instituant la Communauté Européenne).

En application de ce principe, il s'agit de faire véritablement de la Réunion une Région européenne comme une autre, intégrée, de réduire les contraintes liées à l'éloignement géographique et d'abolir l'idée d'éloignement en lui substituant un caractère de proximité, eu égard à la rapidité, à la fréquence et l'efficacité des moyens de déplacement.

Sa concrétisation est une obligation de l'Europe envers une de ses Régions.

Par ailleurs, depuis 1992, la réglementation européenne (règlement n° 2408/92 du Conseil) définit les **obligations de service public** (O.S.P.) concernant l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires.

« Les obligations imposées à un transporteur aérien en vue de prendre, à l'égard de toute liaison qu'il peut exploiter en vertu d'une licence qui lui a été délivrée par un Etat membre, toutes les mesures propres à assurer la prestation d'un service 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 ne devait considérer que son seul intérêt commercial ».

Le C.E.S.R. a rencontré, dans le cadre de sa réflexion, les représentants des compagnies aériennes actuellement installées à la Réunion afin d'apprécier la situation et connaître leur positionnement stratégique. Il a recueilli également l'avis des Collectivités Locales sur ce dossier.

Pour compléter les informations obtenues, il a appuyé sa réflexion sur une nombreuse documentation et principalement sur le « Rapport interministériel sur la desserte aérienne et l'activité touristique des Départements d'Outre-Mer et Mayotte » (du 9 septembre 2001) et sur une note établie par l'Agence Française de Développement sur les « Problématiques spécifiques au transport aérien dans les DOM-TOM » (du 5 décembre 2001).

Bien entendu, compte tenu de l'actualité du sujet et de son évolution constante, il a pris connaissance des articles parus tant dans la presse locale que nationale.

Le C.E.S.R. s'est préalablement livré à un exercice de définition de notions utilisées par tous mais derrière lesquelles chacun ne met pas la même chose : le concept de service public et le concept de continuité territoriale.

Il a apporté son appréciation de l'existant à la lumière de ces définitions.

Il a enfin décliné ce que pourrait être la mise en œuvre de la continuité territoriale et du service public conjuguée à une volonté politique de favoriser la mobilité pour certains publics et le désenclavement de la Réunion.

I - LA NOTION DE SERVICE PUBLIC

Si depuis 1992, la réglementation européenne définit les obligations de service public (continuité, régularité, capacité et prix), il convient de noter que des obligations nationales de service public existent depuis déjà longtemps sur la liaison Réunion/Métropole et sont applicables à toutes les compagnies régulières. Elles concernent :

- un service assuré tout au long de l'année avec au moins une fréquence hebdomadaire,
- la publication des tarifs et l'existence d'un tarif enfant (2 à 12 ans) réduit de 33 %,
- l'acceptation des évacuations sanitaires sur le premier vol en partance,
- un nombre d'annulations de vols directement imputables au transporteur, ne dépassant pas 10 % du programme déposé pour la saison aéronautique,
- le respect d'un préavis de 6 mois avant l'interruption des services.

A - Définitions

1) La continuité

La continuité entre la Réunion et l'Europe correspond à l'idée d'une « liaison fiable et permanente ». Ce système doit reposer sur le principe de « l'égalité territoriale », c'est-à-dire permettre l'accès aux transports pour tous, voyageurs et marchandises.

2) La régularité

Assurer la régularité, consiste, quelles que soient les périodes à :

- maintenir une offre de sièges et de fret avec une fréquence systématique évidente ;
- avoir des horaires prédéterminés.

Ce principe de régularité ne peut, bien évidemment, être appliqué que par les compagnies régulières.

3) La capacité

La capacité offerte par les compagnies régulières assurant un service public doit correspondre aux besoins du marché, domestique et touristique.

Le nombre de sièges et les volumes en termes de fret doivent donc s'adapter à la demande.

4) Le prix

Les grilles tarifaires et conditions de vente doivent être simples et lisibles.

Les prix du service public doivent être administrés par les pouvoirs publics.

B - Le constat

Satisfaire à la notion de service public, c'est répondre à l'ensemble des critères énoncés ci-dessus. Le C.E.S.R. constate que l'on est loin de l'application de ces principes à la Réunion.

Le principe de continuité n'est pas appliqué en totalité. En effet, l'accès aux transports à des prix abordables pour tous les voyageurs et les marchandises n'est pas possible à tout moment de l'année.

Le principe de régularité est globalement satisfait par les compagnies régulières.

Le principe de capacité est partiellement respecté : bien que les compagnies fassent des efforts, elles ne répondent pas totalement aux besoins. Des problèmes se présentent régulièrement (fret, périodes de pointe).

La pratique commerciale du surbooking, méthode permettant de vendre plus de billets que de places et entraînant par la suite certaines compagnies à proposer aux clients de partir le lendemain ou surlendemain du jour prévu moyennant une indemnisation, illustre bien cet état de fait. Elle apparaît illégale dans la mesure où la compagnie vend un produit dont elle n'a pas la disposition. Cette pratique du « surbooking » est également constatée pour les marchandises.

Enfin, **en ce qui concerne le prix**, l'affichage est particulièrement opaque et contraignant.

Le système de gestion des avions appelé « yield management » permet aux compagnies de s'assurer le meilleur taux de remplissage en modulant les tarifs mais s'apparente à une loi des quotas totalement incompréhensible pour le passager.

Ainsi, lorsqu'une publicité vante la liaison Réunion/Métropole pour 610 euros, aucun opérateur ne connaît le nombre de places sur lequel s'applique ce tarif. L'expérience montre que seuls quelques sièges sont concernés. Ce type de promotion est aussi proposé sur d'autres destinations, comme par exemple sur l'Amérique du Sud en avril 2002, sur des avions configurés avec le confort « international ».

Ce système aussi apparaît illégal puisque le consommateur ne peut pratiquement jamais acquérir le produit qu'il souhaite au prix où il est affiché.

II - LA NOTION DE CONTINUITÉ TERRITORIALE

1) La situation de la Corse

La Corse depuis 1976, bénéficie d'une subvention aussi bien aérienne que maritime au titre de la continuité territoriale.

Toutes lignes aériennes confondues, la continuité territoriale fait baisser les prix de presque la moitié.

En pratique, l'Assemblée de Corse par le biais de l'Office des Transports lance un appel d'offres. Chaque ligne est mise en concurrence entre les différentes compagnies avec un prix plafond fixé par la collectivité.

Les compagnies proposent leurs offres et la collectivité choisit celles qui, ligne par ligne, lui semble les plus performantes. La Collectivité rembourse à chacune des compagnies retenues la différence entre ce que devrait théoriquement coûter le voyage et ce que payent réellement les passagers.

Cette continuité territoriale (transport aérien et maritime) représente un coût annuel de plus d'un milliard de francs pour le Gouvernement, pour une Région de 260 000 habitants et situé à 160 km de la Métropole.

Depuis 2001, une aide « sociale » s'est ajoutée au système sur les liaisons avec Marseille ou Nice. Elle correspond à une réduction valable pour un voyage annuel aller-retour pour tous les résidents corses, les moins de 25 ans, les plus de 60 ans, les étudiants, les handicapés et les personnes voyageant en famille. Ainsi, un Ajaccio/Marseille coûte 33,54 euros de moins par trajet. Les compagnies se tournent vers les Collectivités pour obtenir la compensation financière.

2) La situation des RUP non françaises

L'Espagne et le Portugal sont placés dans une situation comparable à la France. Mais aux Canaries, aux Açores et à Madère, les populations bénéficient de nombreuses aides à la réduction des handicaps géographiques. Ces RUP reçoivent de leur Gouvernement respectif (avec accord de l'Europe) une aide au transport qui peut aller jusqu'à 30 % du prix du billet.

3) Le champ du possible au titre de l'article 299§2

« La politique commune des transports doit offrir un cadre adéquat au maintien et au développement de services de transport -y compris local et régional- qui, sans avoir nécessairement de rentabilité dans une logique purement financière, revêtent une haute valeur ajoutée du point de vue socio-économique.

La nécessité d'assurer la régularité, la continuité et la fréquence des services de transport sur les liaisons entre le continent et les régions ultrapériphériques ainsi qu'à l'intérieur de ces régions peut justifier la conclusion de contrats de service public imposant à un transporteur des normes qu'il ne respecterait pas s'il était mû par son seul intérêt économique. La Commission considère qu'en principe le remboursement des pertes d'exploitation directement liées aux obligations de service public imposées à un transporteur ne constitue pas une aide au sens de l'article 87 CE. » (extrait du « Rapport de la Commission sur les mesures destinées à la mise en œuvre de l'article 299§2 les régions ultrapériphériques de l'Union Européenne » du 14 mars 2000).

4) Et pour la Réunion ?

A la Réunion, élus locaux, décideurs économiques et acteurs sociaux se sont prononcés unanimement en faveur du développement de la **continuité territoriale**. Pourtant, à ce jour, rien n'est encore fait.

Ceci affirmé, il reste à trouver à la continuité territoriale une application concrète pour compenser le handicap de la distance.

Pour le C.E.S.R., il est nécessaire, d'appliquer rapidement la continuité territoriale dans toute sa dimension afin d'établir un véritable « pont » entre l'Europe et la Réunion.

Ce principe de continuité territoriale ne doit pas par ailleurs, faire obstacle :

- à des politiques sociales particulières,
- à des politiques touristiques particulières,
- à des politiques d'export particulières.

Ce type d'actions existe déjà (bourses et voyages d'étudiants, mobilité-emploi, Soutien Logistique d'Aide à l'Export,...).

III - PROPOSITIONS DU C.E.S.R.

La distance, véritable handicap économique et social doit trouver une solution à travers l'application du principe de continuité territoriale et des aides à caractère social, touristique et d'export.

L'Europe et l'Etat doivent financer la continuité territoriale. Les aides à caractère social, touristiques et d'export sont financées en complément par les organismes ou institutions portant ces politiques.

1) Propositions en matière de continuité territoriale

L'application de la continuité territoriale doit permettre d'abaisser le coût des déplacements.

Il s'agit de mettre en place un système qui reposera sur le principe de « l'égalité territoriale », c'est-à-dire le subventionnement des transports qu'il s'agisse de voyageurs ou de marchandises afin d'améliorer la desserte de la Réunion.

Les transports doivent être assurés dans le cadre d'un service public. Un ensemble d'obligations doit être imposé au(x) transporteur(s) par l'Etat.

Le C.E.S.R. propose **une subvention allouée en fonction du nombre de sièges** mis à disposition. Ce système incitera à la mise en place de capacités supplémentaires et à une augmentation de l'offre de sièges par les compagnies aériennes régulières et permettra une baisse du prix du billet.

Par analogie, pour les marchandises, **une aide aux capacités offertes** doit être privilégiée.

Ce subventionnement doit s'adresser à toutes les compagnies régulières qui s'engageraient à respecter un cahier des charges qui ne doit pas être en retrait par rapport d'une part, aux définitions des obligations de service public énoncées plus haut et, d'autre part, aux éléments suivants :

- des normes de confort minimal

Ces normes doivent répondre à celles définies et en pratique sur les vols intercontinentaux.

- une tarification claire

Les coûts de passage sont prédéterminés (pour les personnes et marchandises).

Cette tarification implique bien évidemment, l'abandon pour les personnes du système de yield management.

2) Propositions en matière sociale, touristique et d'exportation

En complément de la continuité territoriale, des réductions tarifaires au titre des aides à caractère social pourront être attribuées.

a) La mobilité

Ce type d'actions de développement de la mobilité est déjà pratiqué par les Conseils Régional, Général et l'Etat (étudiants, déplacements professionnels, formation-insertion, ...).

Une évaluation précise des différents régimes d'aides existant est indispensable.

b) Le social

Toutes les réductions tarifaires existant en Métropole doivent être appliquées à la Réunion :

- pour les personnes âgées,
- pour les personnes handicapées,
- pour les familles nombreuses,
- pour les congés payés.

c) Le tourisme

Les organismes de tourisme, de congrès, les Tours Operators, ... doivent pouvoir négocier des réductions de prix et des capacités avec des compagnies régulières.

d) L'export

L'exportation doit pouvoir bénéficier d'aides particulières de type SLAE...

3) Un Office de Transport Aérien

Le C.E.S.R. préconise la création d'un Office de Transport Aérien de la Réunion, établissement public pour la gestion et le suivi du service public de la continuité territoriale.

Placé sous l'autorité du Préfet, il doit avoir pour mission :

- * d'élaborer le cahier des charges et de procéder à son suivi ;
- * de recevoir les dossiers des compagnies aériennes qui souhaitent s'inscrire dans le dispositif de la continuité territoriale ;
- * d'étudier ces dossiers et de délivrer les agréments ;
- * de définir et de mettre en œuvre les modalités financières et les procédures de contrôle.

Il sera composé en nombre égal de représentants de chacune des Collectivités (Région et Département) et des Conseils Consultatifs ainsi que du Préfet et du Trésorier Payeur Général. Il devra rendre public un rapport annuel.

Les propositions du C.E.S.R. sont des pistes de travail à l'attention des décideurs. Globalement, les mesures qu'il propose doivent entraîner une plus grande offre en termes de sièges et de capacités, favoriser l'arrivée de nouvelles compagnies et faciliter le développement de notre compagnie régionale.

La baisse des prix du billet d'avion, les réductions proposées, l'augmentation des capacités sont de nature à positionner plus favorablement la destination Réunion sur le marché du tourisme. Aux professionnels de saisir les opportunités qui leur seraient offertes et de se montrer conquérants. Il en est de même pour l'export.

Les propositions formulées en matière de transport aérien sont de nature à donner une plus grande ouverture à la Réunion. Elles auront une conséquence sur les liaisons Sud-Sud à partir (et vers) la Réunion qui pourront être développées, faisant ainsi de notre Ile, la frontière active de la France et de l'Europe dans l'océan Indien.

A TITRE D'ILLUSTRATION

Prix moyen d'équilibre d'un aller-retour Réunion/Europe : 1 000 euros
(Source : dires des Compagnies aériennes)

Continuité territoriale (30 %) : 300 euros

Prix de vente plafond du billet : 700 euros

Les réductions complémentaires seront applicables sur le prix de vente du billet.

TOUJOURS A TITRE D'ILLUSTRATION

Coût de cette continuité territoriale (appliquée aux capacités 2000) : 180 M euros

Rappel : coût de la continuité territoriale Corse : 150 M euros



AVIS DE LA CFE- CGC

Le projet de Loi de programme pour l'Outremer, dont le Conseil a à débattre aujourd'hui, vise à promouvoir, sur le long terme, un développement économique fondé sur une logique d'activité et de responsabilité, et non pas d'assistance.

C'est, du moins, l'objectif affiché pour justifier des mesures qui s'articulent autour de trois idées fortes :

- 1/ Encourager la création d'emplois durables**
- 2/ Favoriser la relance de l'investissement privé**
- 3/ Renforcer la continuité territoriale**

L'Union CFE-CGC ne peut que constater :

- que le projet proposé n'est pas à la hauteur des ambitions affirmées**
- que ces ambitions ne sont, elles-mêmes, pas à la hauteur des défis auxquels la Réunion doit faire face.**

L'Union CFE-CGC rappelle que, sans rupture en matière d'emplois, le chômage continue à augmenter dans notre Région, jusqu'à atteindre 40 % en 2020.

C'est ce qui ressort de manière très claire de l'étude effectuée par la Section Prospective du Conseil, et du modèle réalisé pour cette étude.

L'Union CFE-CGC de la Réunion rappelle que notre Région n'a toujours pas rattrapé ses retards structurels, et considère qu'un plan à long terme doit affirmer l'ambition de les combler.

L'Union CFE-CGC de la Réunion rappelle que notre Région est, au contraire des Régions hexagonales, une Région jeune, et que la natalité va y rester à un niveau important, non du fait d'une forte fécondité, comme cela a pu être le cas par le passé, mais du fait de cette jeunesse elle-même qui aspire à vivre sa vie.

C'est pourquoi l'Union CFE-CGC de la Réunion regrette que le Gouvernement nous propose un nouveau slogan pour sa loi de programme, le slogan de l'égalité économique.

Slogan ou nouveau dogme, vide de contenu, et qui démontre que le Gouvernement n'est pas aussi insensible que cela aux effets d'affichage.

Pour la CFE-CGC, un projet sur le long terme aurait dû répondre aux questions suivantes :

- ✓ Comment rattraper enfin les retards structurels de nos Régions ?
- ✓ Comment accompagner réellement leur jeunesse, toujours aussi nombreuse, vers plus de culture, plus de connaissances, et plus de qualifications ?
- ✓ Comment créer une véritable rupture en matière d'emplois, pour que ces Territoires s'extirpent du marécage dans lequel ils se trouvent ?

Pour La CFE-CGC, les ruptures possibles sont au nombre de 3 (du moins, les ruptures aujourd'hui visibles) :

- Il est nécessaire de faire baisser, rapidement, le stock de chômeurs. Et notamment des jeunes chômeurs. Pour cela, il convient de rendre le congé solidarité attractif, pour le rendre efficace
- Puis, il est nécessaire de limiter l'arrivée au chômage de nouveaux jeunes actifs, ce qui suppose
 - une véritable politique de création d'emplois durables dans notre île
 - une vraie continuité territoriale, qui permettra aux Réunionnais d'être en situation favorable pour proposer leurs services pour les emplois qui deviendront vacants du fait du papy boom.

Au lieu de cela, le Gouvernement nous propose de faire de la LOOM +, car il ne lui semble pas possible de se mettre en retrait de la Loi de Monsieur PAUL.

Le projet de Loi de programme proposé, s'il comporte des éléments positifs, est globalement EXTREMEMENT DECEVANT. Et montre que, une fois de plus, le Gouvernement a fait semblant d'écouter les organisations syndicales, a simulé une pseudo concertation pour ne proposer un texte qui obéit davantage à la logique de Bercy qu'à une logique de développement de la Réunion.

En ce qui concerne les mesures pour l'emploi, le projet proposé continue l'escalade en matière d'aides aux entreprises et d'exonérations de charges.

C'est toujours plus d'aides, toujours plus d'exonérations, toujours moins de contraintes pour les entreprises, toujours moins de contrôle de l'efficacité des mesures.

Le Gouvernement veut encourager la création d'emplois, dit-il, mais les aides qu'il apporte ne sont nullement conditionnées par l'emploi.

L'Union CFE-CGC de la Réunion avait demandé 3 choses à Madame GIRARDIN, et il lui avait semblé, à la réaction qu'avaient entraîné ses propos, qu'ils avaient été bien accueillis.

Elle avait demandé que la Loi de programme intègre un peu de MORALITE, un peu d'EQUITE, et un peu d'EFFICACITE.

Mais, au final, elle ne trouve rien, dans le projet, qui aille vers plus de moralité, plus d'équité et plus d'efficacité.

MORALITE : la CFE-CGC demandait que les entreprises, pour pouvoir bénéficier d'une quelconque exonération, soient en situation régulière vis à vis de leurs cotisations sociales. Un retour à la Loi PERBEN en quelque sorte. Et que toute entreprise qui retiendrait le précompte soit immédiatement exclue du bénéfice de l'exonération jusqu'à 1 an après régularisation – Peine perdue.

EQUITE : la CFE-CGC demandait que le jeu de la concurrence ne soit pas faussé par les exonérations. Ce qui revenait à demander la suppression des seuils. Et que trouve-t-on dans le projet ? Le déplacement d'un seuil, et la création d'un autre.

Un exemple de distorsion de concurrence, et une conséquence probable

- une entreprise de 15 salariés, qui aura bénéficié de l'exonération LOOM, sera avantagée, pour postuler sur le même marché, par rapport à une entreprise de 15 salariés « ordinaire ». Où est la justice ?
- la loi, si elle est votée en l'état, sonnera le glas, des entreprises de BTP de plus de 50 salariés (et donc des CE et CHSCT)

EFFICACITE : la CFE-CGC demandait que la loi intègre des contreparties en termes d'emplois à toutes les aides qui seraient accordées, y compris les exonérations. Le projet ne prévoit absolument rien.

D'où sa déception générale à la lecture d'un texte qui n'est qu'une reprise de la LOOM, sur laquelle Madame GIRARDIN propose de rajouter une couche. Toujours plus, ainsi qu'il a été dit.

Et il en est de même pour d'autres mesures, où le projet précise bien que les aides sont cumulables.

Au point où nous en sommes, et pour que Madame GIRARDIN soit bien certaine que personne ne pourra plus, après elle, rajouter une couche, la CFE-CGC aurait tendance à proposer l'**EXONERATION TOTALE DE CHARGES PATRONALES** pour toutes les entreprises des Départements d'Outremer.

Ainsi, la CFE-CGC aurait son équité, ce serait plus facile à gérer, et l'escalade serait terminée.

En ce qui concerne le congé solidarité, la CFE-CGC constate que les organisations syndicales avaient malheureusement raison. Les organisations d'employeurs qui trouvaient le dispositif trop difficile à financer pour les entreprises. Et celles-ci sont peu nombreuses à avoir signé une convention. Et les organisations de salariés qui trouvaient le dispositif trop peu attractif. Et peu de salariés y ont adhéré à ce jour.

Le Gouvernement suit une logique de suppression à terme d'un dispositif jugé trop coûteux, ce sur quoi la CFE-CGC s'inscrit en faux, et qui fait la preuve de son inefficacité.

Ainsi, au lieu de chercher à le rendre plus attractif et plus efficace, le Gouvernement ne propose que le statu quo.

L'Union CFE-CGC de la Réunion considère qu'il prend ainsi la lourde responsabilité d'un échec programmé.

En ce qui concerne la continuité territoriale, enfin, le Gouvernement souhaite la renforcer.

La CFE-CGC considère que ce qui est proposé ne peut EN AUCUN CAS être baptisé CONTINUITÉ TERRITORIALE.

Ce n'est pas un dispositif qui RAPPROCHE les DOM de la Métropole. C'est un dispositif d'AIDE SOCIALE, qui permet aux résidents d'Outremer de se rendre en Métropole à moindre coût.

Ce n'est donc pas la réponse au problème, même si les résidents d'Outremer qui, c'est bien connu, veulent le beurre et l'argent du beurre, acceptent le chèque qui leur est proposé (100 ou 200 €).

Qui plus est, ce dispositif sera extrêmement difficile à gérer, sauf à mutualiser, globaliser, et donc à transférer la gestion aux compagnies aériennes.

En conclusion, L'Union CFE-CGC de la Réunion émet un avis très négatif sur le projet de Loi de programme pour l'Outremer, en ce qu'il n'obéit qu'à des logiques budgétaires et ne propose nulle VISION pour la Réunion à l'horizon de 15 ans, seule manière de prendre les décisions qui permettent d'atteindre un objectif.