

I- Introduction

Ce document présente le résultat des travaux menés dans le cadre du projet AMI (Ateliers Méditerranéens Interrégionaux) sur l'impact de la zone de libre-échange sur les régions du Sud de l'Europe. De façon plus précise, ce projet avait pour objectif de permettre aux collectivités sud-européennes :

- d'évaluer les risques et les opportunités de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne et, plus généralement, d'évaluer la portée du volet culturel et humain lié à la mise en œuvre de la Déclaration de Barcelone ;
- de proposer un schéma d'action interrégional stratégique pour accompagner et organiser le partenariat dans sa dimension économique (zone de libre-échange) et sociale (troisième volet).

Les régions partenaires de ce projet étaient : L'Andalousie, Rhône-Alpes, Provence-Alpes-Côte d'Azur, la Corse, la Toscane, la Sardaigne, le Latium et la Calabre. La Ville autonome de Melilla s'est également jointe au projet. La coordination des travaux sur le thème présenté ici " Evaluation de l'impact de la zone de libre échange euroméditerranéenne sur les économies insulaires " était assurée par la région Corse.

Deux séances de travail se sont tenues sur ce thème, réunissant l'ensemble des régions partenaires :

- le 20 Juillet 1999, à Ajaccio (Corse), et
- le 10 Janvier 2000, à Ajaccio (Corse).

Des auditions d'experts ont été également organisées sur le thème dans chacune des régions partenaires. Les résultats des travaux ont été validés au cours d'un Comité de pilotage du projet qui s'est tenu les 23 et 24 Mars 2000 à Florence.

La dynamique de travail qui s'est instaurée entre les collectivités partenaires a permis:

- d'établir un constat partagé sur l'impact de la zone de libre échange sur chacun des thèmes retenus,
- d'analyser les enjeux de cette zone de libre échange sur les stratégies régionales,
- de proposer des axes de coopération régionale permettant, d'une part d'en maîtriser les effets négatifs potentiels et, d'autre part, de profiter des opportunités que cette zone de libre échange ne manquera pas de susciter,
- de proposer, enfin, des projets concrets de coopération rentrant dans les axes définis de coopération.

Les résultats de ces différentes étapes de travail sont repris ci-après.

Une plate-forme électronique a été mise en place à l'adresse suivante : www.femise.org/AMI pour faciliter les échanges entre les collectivités partenaires du projet et sur laquelle sont consignés l'ensemble des documents relatifs à ce projet.

II - Impact de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne

L'instauration de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne va modifier l'environnement dans lequel se déploient les stratégies de développement des îles méditerranéennes ; non seulement en termes de relations marchandes, mais aussi et peut-être surtout en matière d'harmonisation des pratiques, des savoirs, des technologies et des comportements. Les différentes stratégies de développement insulaire vont se trouver confrontées à de nouveaux défis :

- tout d'abord, bien entendu, la concurrence accrue entre les acteurs économiques de la Méditerranée risque de renforcer le handicap dont souffrent les îles en matière de rentabilité (coûts de transaction élevés, étroitesse du marché local contrariant la diversification, carences en ressources humaines...). En termes de tourisme même, les îles méditerranéennes risquent fort de souffrir de la concurrence directe de certains pays partenaires de Méditerranée ;
- ensuite, si la libéralisation de flux de capitaux entraîne un accroissement des investissements directs étrangers et des investissements croisés de toutes sortes, le risque d'incompatibilité est grand entre les orientations stratégiques de ces investissements internationaux et les contraintes insulaires ;
- enfin, la logique marchande et d'intégration portée par le Partenariat euro-méditerranéen risque de rendre plus difficile la poursuite, comme par le passé, de l'expression structurelle des relations privilégiées qu'entretiennent les îles avec leurs métropoles ;

Les îles ont un développement structurel limité : limitation spatiale et humaine (étroitesse du marché, faiblesse de la population, mauvaise accessibilité...). Elles subissent de surcroît une forte spécialisation productive : le tourisme, par exemple, est un secteur d'activité porteur mais souvent hégémonique et engendrant de nombreux problèmes. Les autres activités insulaires, moins rentables que sur le continent, se voient supplantées sur leur propre marché et sont directement menacées par une zone de libre échange : agriculture, pêche...

Les îles connaissent un équilibre environnemental fragile : la ressource hydrique est souvent problématique ; tout comme les déchets ou l'urbanisation concentrée sur le littoral.

Les surcoûts des transports sont également des facteurs limitant du développement insulaire. Comment arriver à l'élargissement de l'offre de transport et à des coûts de fonctionnement qui ne pénalisent pas les économies insulaires ?

- **Les îles sont relativement mal intégrées au Marché unique du fait de leur fonctionnement de marché réduit et isolé (transports, taille...).**
- **Une concurrence accrue au sein du bassin méditerranéen risque de renforcer les handicaps économiques liés à l'insularité.**
- **L'ouverture du Marché unique aux pays du Sud de la Méditerranée va concurrencer directement les efforts de développement économique entrepris par les îles (agriculture, tourisme...).**
- **Les différences nationales dans les Statuts des îles et leur traitement risquent de renforcer les écarts de développement entre les îles.**

Finalement, la logique qui préside à l'instauration de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne est à la fois un défi et une opportunité pour les îles méditerranéennes. Un défi bien entendu, parce que dans la logique des relations extérieures de l'Union, la spécificité insulaire n'existe pas ¹. Si l'Union Européenne ne reconnaît pas la nécessité d'un accompagnement " structurel " de la zone de libre-échange au nom de

¹ Pas plus, par ailleurs, que dans le processus d'adhésion à l'Union.

l'aménagement de l'espace communautaire et au bénéfice des îles, celles-ci devront, seules, trouver les ressources pour faire face à un environnement encore plus concurrentiel qu'avant.

Mais ce partenariat est aussi une opportunité : celle d'un changement d'échelle dans l'élaboration des stratégies de développement insulaires. Les principales îles de la Méditerranée peuvent, ensembles, autour de thèmes relevant d'un intérêt commun, chercher les contours d'une cohérence qui ne relèverait pas exclusivement de leurs métropoles respectives.

III - Contexte euroméditerranéen

La Déclaration de Barcelone ne rend pas directement compte de la spécificité des îles méditerranéennes. Les difficultés soulevées par la prise en compte explicite de la situation des îles de Méditerranée se trouve en fait confrontée à une double logique :

une logique de relations extérieures de l'espace Communautaire avec ses " partenaires " en Méditerranée ou ailleurs, logique dans laquelle la spécificité insulaire n'est pas directement reconnue ;
une logique d'aménagement et du développement du territoire communautaire, où la dimension insulaire apparaît, certes, mais déformée par les différentes réalités nationales, au sud comme au nord de l'Union Européenne.

Le volet économique et le volet social, culturel et humain du partenariat euro-méditerranéen ne peuvent néanmoins se traduire à l'identique pour les espaces continentaux et les espaces insulaires de l'ensemble du bassin. Les différents terrains d'action du partenariat euro-méditerranéen soulèvent en effet pour les îles, des problèmes qui ne peuvent être traités dans le cadre des politiques intégrées nord-sud mises en œuvre après la Déclaration de Barcelone. Face à la diversité des îles méditerranéennes, une communauté de contraintes appelle une interrogation transversale des effets du partenariat euro-méditerranéen sur les îles méditerranéennes

On recense environ deux cents îles en Méditerranée. Réunies en une seule terre, elles représenteraient 103 000 kilomètres carrés et plus de dix millions d'habitants, soit l'équivalent de la Grèce, de la Bulgarie ou du Portugal, en taille et en population. La Sicile est la plus grande avec 28 000 kilomètres carrés et cinq millions d'habitants, soit près de la moitié des habitants des îles de la Méditerranée. La plus petite s'appelle Kastos et compte une cinquantaine d'habitants.

Les îles méditerranéennes partagent toutes une caractéristique forte pour leur développement actuel et futur : des liens privilégiés et parfois exclusifs avec leur métropole respective. A l'inverse, la structure administrative varie considérablement d'une île à une autre et, souvent, comme la Sardaigne ou la Corse, elles jouissent d'un statut particulier.

1. Les limites structurelles au développement des îles en Méditerranée

La taille de leur marché et les liens privilégiés qu'elles entretiennent avec leur métropole influencent la diversité et l'organisation des systèmes productifs insulaires. Pour les pays dont elles " dépendent ", les îles se caractérisent avant tout par les problèmes créés par les caractères intrinsèques des situations insulaires². Ces problèmes cachent parfois en grande partie les atouts que les îles proposent à leurs métropoles.

• L'inévitable argument de la taille du marché

² " La Communauté Européenne et la reconnaissance du fait insulaire ", Jean Didier Hache, 1995

Ces îles, en tant que milieux isolés de petite taille, subissent inévitablement des limitations spatiales et humaines. Ces contraintes participent de la marginalisation de ces régions et peuvent prendre la forme de carences aiguës dans certains domaines clefs comme l'approvisionnement en eau et en énergie, la disponibilité des matières premières, le traitement des déchets ou la disponibilité de personnel qualifié³. Ces carences et l'étroitesse du marché se conjuguent pour limiter les possibilités d'économies d'échelle et pour induire une forte spécialisation du système productif. Le marché du travail traduit ces limites : la pression des mouvements migratoires est importante : le personnel qualifié quitte les îles pour le continent et les travailleurs saisonniers peu qualifiés les envahissent pour travailler dans le secteur touristique. Les taux de chômage insulaires sont importants aujourd'hui⁴ : 12,2% pour les Baléares, 15,2% pour la Corse, 20,5% pour la Sardaigne ou 24% en Sicile en 1997. Les caractéristiques démographiques de la population peuvent accroître les limites créées par la taille du marché : en Corse, par exemple, le grand nombre de retraités et de pensionnés (près d'un quart des revenus de l'île) génère une forte dépendance envers les revenus de transferts⁵.

- **Des structures productives insulaires spécialisées**

L'organisation de l'ensemble du système productif reflète les limites imposées par les marchés locaux insulaires. En Méditerranée, la forte spécialisation productive qui en découle, se fait principalement au profit du tourisme. Depuis une quarantaine d'années, le tourisme est en effet l'une des principales activités source d'emplois et de revenus. De ce point de vue, les îles sont un atout majeur de la Méditerranée : les côtes sont des pôles privilégiés où se trouvent de nombreuses infrastructures d'accueil et de communication. Le secteur tertiaire auquel se rattache le tourisme est donc devenu, dans les îles, le plus important volant d'activité⁶.

Mais simultanément, le tourisme est source de nombreux problèmes : il constitue avant tout une pression sur l'environnement et son caractère saisonnier influence fortement le fonctionnement du marché du travail. Au-delà du secteur du tourisme lui-même, la dépendance excessive envers un seul secteur fragilise considérablement les autres secteurs d'activités.

Le transfert de facteurs de production (et d'investissements en particulier) vers les secteurs liés à la demande touristique, de meilleure rentabilité immédiate, participe au déclin des autres activités productives. Ainsi, par exemple, le développement du tourisme, dans les Baléares, a rendu beaucoup plus vulnérables les activités industrielles traditionnelles (chaussures, cuir, meubles, produits laitiers...), qui étaient des produits d'exportation. Il en résulte une forte dépendance envers les tours-opérateurs, une absence de formation des entrepreneurs touristiques...⁷.

Enfin, le tourisme est aussi rendu difficile dans certaines îles, comme en Sicile, par le manque d'infrastructures de transports et de communication, tant à l'intérieur de l'île que vers l'extérieur.⁸

Les autres activités économiques insulaires sont en général beaucoup moins rentables. Le marché domestique trop étroit pour permettre des économies d'échelle et le volume limité des exportations réduisent la compétitivité des entreprises locales⁹.

³ Jean Didier Hache, op. cit., 1995

⁴ Source : Eurostat et DG XVI, 1999

⁵ "Evolution prospective des régions de la Méditerranée Ouest", CE, 1995.

⁶ "Tourisme et environnement en Méditerranée", Fascicule du Plan Bleu, 1995.

⁷ CE, op. cit., 1995

⁸ "Portrait des îles", CE, Eurostat, 1994.

Les surcoûts de transports, occasionnés par l'insularité, agissent à l'importation comme à l'exportation et sont difficilement supportables pour les économies insulaires. Les productions concurrentes du continent bénéficient, elles, d'un marché de proximité plus large ce qui leur permet de baisser considérablement leurs coûts de production. L'avantage est parfois tel qu'en dépit des frais dits " d'approche ", les entreprises insulaires se voient supplantées sur leur propre marché par celles du continent¹⁰.

En 1996, par exemple, les Baléares enregistraient une croissance économique positive, mais il s'agit cependant d'une économie vulnérable car monoproductive, centrée sur le tourisme. En Corse aussi on assiste à un déséquilibre dû à des activités touristiques saisonnières ; l'agriculture est en déclin, il y a un manque flagrant d'industries et seul le bâtiment connaît une expansion notable¹¹.

2. Des chemins différents mais des contraintes communes

• Une communauté de défis environnementaux.

Dans leur grande majorité, les îles de Méditerranée sont montagneuses. À l'exception de quelques autres tournées vers la mer et peuplées de marins comme Chios et San Pietro au sud de la Sardaigne, les îles méditerranéennes sont des îles de terriens. Leurs habitants sont, par tradition, bergers ou agriculteurs. Le climat commande une vie agricole fondée en grande partie sur les cultures arbustives : l'olivier, la vigne, le châtaignier, les agrumes...¹²

Les îles sont dotées de nombreuses espèces endémiques et d'une grande biodiversité. Mais, sur de si petits territoires, le petit nombre d'individus que comprend chaque espèce implique un grand risque d'extinction et donc un besoin de protection¹³.

L'équilibre environnemental insulaire est souvent mis en danger par la population et par le tourisme. L'aspect le plus problématique est celui de la ressource en eau. L'histoire des îles est marquée par le goulet d'étranglement constitué par la faiblesse des ressources en eau et par leur forte valorisation. Ces ressources sont rares, difficilement mobilisables, très saisonnières. Le développement touristique a conduit à une surexploitation des nappes qui menace de devenir très préoccupante si l'urbanisation se poursuivait et si de nouvelles infrastructures de loisir (comme les golfs) se développaient. Le Gouvernement des Baléares étudie l'implantation d'usines de désalinisation de l'eau de mer pour faire face à l'épuisement des nappes phréatiques et aux remontées d'eau de mer. La Corse est moins soumise au problème de ressources en eau que ses consœurs, sa richesse naturelle en eau étant supérieure. L'irrigation de la plaine orientale a su en profiter, et les barrages fournissent 20% du potentiel énergétique.

Mais la ressource hydrique n'est pas la seule caractéristique environnementale insulaire, la déforestation abusive, l'érosion des sols, la gestion problématique des déchets et l'extrême fragilité des littoraux, en grande partie urbanisés, appellent une analyse spécifique des contraintes naturelles en milieu insulaire.

• L'impératif des transports et de la dynamisation des échanges

⁹ Eurisles : " Les îles : des territoires marginalisés au sein de l'UE "

¹⁰ Jean Didier Hache, op. cit., 1995

¹¹ CE, op. cit., 1995

¹² Tiré de l'article " Poussières d'îles en Méditerranée ", revue Terres Marines, 1995.

¹³ " Les îles : des territoires marginalisés au sein de l'UE "

Les surcoûts qui caractérisent les transports sont l'un de ces caractères intrinsèques qui, aujourd'hui, sont des limites globales au développement insulaire. Ces surcoûts diminuent la rentabilité et la compétitivité des activités productives, bien entendu, mais ils s'étendent à l'ensemble des économies insulaires à travers notamment les insuffisances des réseaux de distribution. L'ouverture des îles de Méditerranée apparaît comme l'un des enjeux à soulever dans le cadre de l'instauration de la zone de libre-échange euro-méditerranéenne. Mais cette question doit être considérée avec prudence, compte tenu des liens qu'entretiennent les îles méditerranéennes avec leurs métropoles. Sous cet angle, l'expérience française apparaît comme une piste importante.

La Corse est en effet actuellement la seule île méditerranéenne à bénéficier de la continuité territoriale. Ce système unique semble être envié par les autres îles méditerranéennes, dans la mesure où l'organisation des transports est un facteur décisif du développement économique insulaire. Le système français, qui ne concerne que la Corse, a été instauré en 1976 afin d'atténuer les contraintes liées à son insularité. Il symbolise une approche volontariste pour limiter les conséquences liées à la rupture physique entre île et continent. Il repose sur deux principes fondamentaux, celui de l'intérêt collectif et celui de la régulation publique. Son intérêt collectif est évident dans la mesure où le système vise à¹⁴ :

- arrimer l'île au continent c'est-à-dire l'intégrer dans " *la sphère d'échanges du pays centre* " ;
- permettre aux insulaires de se rendre sur le continent sans entrave et dans des conditions de coûts comparables à celles en vigueur sur le continent ;
- ne pas faire supporter des coûts de transport prohibitifs aux approvisionnements de l'île.

Ce système de continuité territoriale doit être placé sous la régulation publique car les liaisons insulaires caractérisées par des flux faibles et déséquilibrés, ne suscitent pas suffisamment l'intérêt des acteurs privés. Le recours au service public est donc apparu comme indispensable. Mais le fonctionnement même de ce système a été profondément modifié en 1982. Jusqu'à cette date, l'Etat gérait et alimentait l'enveloppe de la continuité territoriale, mais, en 1982, un partage des compétences a été instauré entre l'Etat et les autorités régionales de Corse, par le biais de l'Office des Transports de la Corse. L'Etat restait donc toujours en charge de l'enveloppe budgétaire et les autorités régionales étaient chargées de définir, avec l'Etat, les modalités du transport lui-même (desserte, fréquence, tarifs...). En 1991, le rôle de l'Etat a été à nouveau réduit, pour ne plus concerner que le financement du système.

L'Office des Transports de la Corse définit donc seul les modalités de transport et conclut lui-même les conventions quinquennales de service public avec les compagnies de transport.

Le bilan du système de continuité territoriale français est positif si l'on considère l'amélioration des conditions de transports entre la Corse et le continent, en termes de desserte et de tarifs. Mais ce bilan positif est nuancé par son coût pour la collectivité (plus de 900 millions de francs en 1996¹⁵). Quels sont les " surcoûts " sur lesquels une action d'amélioration du système semble possible ? Selon X. PERALDI, deux grands facteurs expliquent le coût du système, l'élargissement de l'offre de transport d'une part et le coût de fonctionnement des compagnies de transport¹⁶ d'autre part.

¹⁴ X. PERALDI, " Le système de continuité territoriale de la Corse : coûteux, forcément coûteux ", revue d'économie régionale et urbaine, n°2-1999, pp. 333-352

¹⁵ X. PERALDI, 1999, op. cit.

¹⁶ X. PERALDI, 1999, op. cit.

L'élargissement de l'offre de transports :

- en matière de mode de transport : au départ, le système de continuité territoriale ne comprenait que les liaisons maritimes continent (sud de la France)-Corse. Puis, le système a été étendu aux liaisons aériennes bord-à-bord (Corse-littoral sud de la France). Aujourd'hui, les liaisons Corse-Paris sont prises en compte.
- en matière de desserte : le nombre de ports et d'aéroports desservis est croissant.
- en matière de fréquence de liaisons.
- en matière de qualité de transport.
- et, enfin, par rapport aux tarifs préférentiels accordés aux résidents pour des billets aller-retour quel que soit le mode de transport.

Le coût de fonctionnement des compagnies semble inadapté et onéreux : elles se caractérisent par un sureffectif, une politique de rémunération des salariés non adaptée, une mauvaise gestion ainsi qu'une flotte sur-capacitaire la plupart de l'année, avec des bateaux luxueux à haut coût de gestion¹⁷. Ainsi, si le principe même du système a démontré son efficacité, des facteurs d'amélioration peuvent être recherchés, notamment dans la réorganisation du mode de gestion afin d'en baisser les coûts.

¹⁷ X. PERALDI, 1999, op. cit.

IV - La stratégie communautaire

1/ La stratégie communautaire interne

La problématique insulaire n'a jamais constitué une priorité de la construction européenne. Mais, l'adhésion de la Grèce et surtout celles du Portugal et de l'Espagne ont entraîné une reconnaissance croissante du particularisme insulaire, quoique jugée encore insuffisante¹⁸. Trois périodes peuvent être délimitées¹⁹ :

1951–1971 : les îles ? quelles îles ?

La non prise en compte du fait insulaire est évidente dans certaines dispositions du Traité. Illustration manifeste : le domaine du transport est focalisé sur la route, le fer et le fluvial. Le maritime et l'aérien sont ignorés, alors qu'il s'agit des modes de transport fondamentaux des îles. De même, si le problème des déséquilibres régionaux est évoqué, comme la possibilité de mesures dérogatoires pour les combler, les références se limitent aux Départements d'Outre-Mer : Corse, Sardaigne, Sicile ne constituent pas des régions spécifiques.

1972–1984 : (r)éveil.

L'adhésion en 1972 d'États insulaires ou constitués de nombreuses îles (Royaume-Uni, Irlande et Danemark) et le refus de certaines entités insulaires de rejoindre l'Union (Groenland, îles Féroés, îles de la Manche...) ne permettent plus la non reconnaissance de l'insularité, en même temps qu'ils augmentent les disparités régionales. Pour preuve, la première Conférence des Régions Périphériques Maritimes de la CEE, qui se tient à St-Malo en 1973, rencontre un franc succès, qui débouche sur la création d'une structure permanente, la CRPM, dont la tâche est de servir de forum aux îles de la Communauté et de représenter leurs intérêts collectifs à Bruxelles et à Strasbourg. En 1975, soit 18 ans après la signature du Traité, la création du Fonds Européen de Développement Régional (FEDER) signale l'avènement d'une politique régionale de l'UE et va rapidement poser une question de cohérence entre développement des régions et politiques globales, dont l'un des aspects est la pertinence de mesures dérogatoires aux politiques générales à l'égard des îles. L'adhésion de la Grèce en 1979 accentue ces faits, bien que la déclaration commune ne comporte aucune référence aux îles. Pourtant, certaines d'entre elles connaissent au regard du droit national grec quelques dispositions particulières (fiscalité plus basse dans le Dodécanèse, droit d'établissement limité dans toutes zones frontalières...).

Quatre dates-clefs dans la fin de cette période concernent l'insularité :

- 1980 : la CRPM crée la Commission des îles de la CRPM, première structure permanente représentant les intérêts collectifs des îles auprès des Institutions Européennes.
- 1981 : le Conseil de l'Europe, cadre plus large que l'UE organise la première Conférence des Régions Insulaires Européennes et produit la " Déclaration de Tenerife ".
- 1983 : le Rapport Harris sur " les îles et les régions périphériques maritimes de la Communauté " est présenté au Parlement Européen.
- 1984 : le Règlement FEDER 1787/84 fait, dans son article 11, une référence directe au facteur que constitue l'insularité, tandis qu'une deuxième Conférence des Régions Insulaires Européennes est organisée par le Conseil de l'Europe aux Açores.

¹⁸ J.D. Hache, op. cit., 1995

¹⁹ J.D. Hache, op. cit., 1995

1985–1991 : l'émergence.

Avec l'adhésion de l'Espagne et du Portugal, l'Union Européenne compte 2,7 millions d'insulaires supplémentaires habitant les Açores, Madère, les Canaries ou les Baléares. Les trois premiers archipels ont une autre particularité qui influencera de manière décisive la politique européenne : ils ont négocié avec leurs Etats respectifs une certaine autonomie et des mesures dérogatoires avant l'ouverture des négociations sur l'adhésion : cela a permis d'inscrire dans le Traité des dispositions spécifiques. Cette double adhésion entraîne également la mise en place des Programmes Intégrés Méditerranéens qui couvrent entre autres la Corse, les îles italiennes et la Grèce.

L'Acte Unique Européen de 1985 contient également de nouvelles dispositions majeures quant à une politique insulaire : outre les dispositions sur les fonds structurels, dont bénéficieront la plupart des îles grâce à leur classement en " objectif 1 " lors de la réforme de 1988, l'article 8c prévoit la possibilité de dérogation pour les économies présentant des différences de développement.

En 1987, le Conseil Economique et Social produit un rapport sur les zones insulaires défavorisées, tandis que le rapport Barret sur " les îles et les régions périphériques maritimes de la Communauté " est présenté au Parlement Européen. Une année plus tard, le Conseil européen des Chefs d'Etats de Rhodes reconnaît à la demande du gouvernement grec, " *les problèmes socio-économiques particuliers que connaissent certaines îles...* ". Et l'année suivante, Jacques DELORS, président de la Commission Européenne, évoque la possibilité " *d'un cadre général permettant aux îles de surmonter leur handicap naturel* ".

L'Office Statistique de l'Union Européenne (EUROSTAT) souhaite, en 1990, élaborer un système statistique faisant clairement apparaître la dimension insulaire. En 1991, le Conseil de l'Europe organise la troisième Conférence des Régions Insulaires Européennes, tandis que la Commission annonce l'extension des Programmes Spécifiques à l'Eloignement et à l'Insularité aux îles grecques. Cette même année, la Commission Européenne approuve le projet de Réseau interinsulaire EURISLES, présenté par la CRPM, dans le cadre de l'appel d'offre RECITE.

Aujourd'hui, l'insularité est reconnue par l'Union. Le traité d'Amsterdam, conclu le 17 juin 1997 et signé en octobre 1997, complète et révisé les traités antérieurs qui constituent l'Union Européenne. L'article 158, fondement de la politique de cohésion de l'UE, prévoit que " *afin de promouvoir un développement harmonieux de l'ensemble de la Communauté, celle-ci [...] vise à réduire les écarts entre les niveaux de développement des diverses régions et les retards des régions les moins favorisées ou des îles* " et la déclaration n°30 annexée au traité, reconnaît que " *[...] les régions insulaires souffrent de handicaps structurels liés à leur insularité, dont la permanence nuit gravement à leur développement économique et social* " ²⁰.

Cependant, les nouvelles perspectives financières présentées dans l'Agenda 2000 posent, du point de vue insulaire, une question. La réforme réduit sensiblement le nombre de bénéficiaires des Fonds Structurels à partir de l'année 1999, ainsi que le nombre " d'objectifs " ciblés. Ainsi, l'ancien objectif 1 et l'ancien objectif 6 seront fusionnés dans un nouvel " objectif 1 ".

Est-il opportun d'écarter certaines îles de l'éligibilité aux fonds structurels dévolus à cet objectif, alors qu'intrinsèquement et en dehors de tout aspect statistique, les îles continueront à souffrir d'entrave au développement du fait de leur insularité et de la fragilité économique extrême qui en découle ? A ce titre, si par exemple la Corse ou les Baléares ne sont pas éligibles au titre du nouvel objectif 1, on peut s'interroger

²⁰ cités par V. VIOLA, 1998

sur la cohérence existante entre la réforme que propose l'Agenda 2000 et le Traité d'Amsterdam, dans les dispositions prévues par les références susmentionnées.

2/ La stratégie communautaire externe

Dans la logique des relations extérieures de l'espace communautaire avec ses partenaires de Méditerranée (ou d'ailleurs), la spécificité des îles n'existe pas. Ainsi, ni la Déclaration de Barcelone, ni les actions engagées au titre du partenariat euro-méditerranéen depuis près de cinq ans ne laissent de place à la réalité insulaire.

Par ailleurs, les deux " îles " (Malte et Chypre) bénéficiant d'un pouvoir de négociation suffisant pour matérialiser les contraintes insulaires n'ont pas, dans le cadre du " processus d'adhésion " l'espace nécessaire pour le faire.

V- Enjeux de la zone de libre-échange pour les îles méditerranéennes

Le système de production, le système de transport et le système commercial des îles est en fait géré au niveau national. Chaque pays affecte à ses îles une fonction. Le résultat étant que les îles se trouvent en concurrence sans pour autant être liées entre elles. L'idée est de créer un système de communication inter-îles ou entre les îles et la rive Sud même si la nouvelle concurrence induite constitue une menace pour l'économie insulaire.

Dans l'environnement méditerranéen les îles sont en situation d'atout par rapport à la rive Sud, puisqu'elles bénéficient d'un niveau de développement et d'un savoir-faire intéressant, dans l'hypothèse d'une zone de libre échange. Un autre atout est d'ordre géographique et concerne la situation frontalière des îles : l'institution d'une zone de libre échange entre UE et les douze Etats de la Rive Sud de la Méditerranée place pour la première fois les îles méditerranéennes au centre géographique du projet.

- **Tourisme** : Difficulté de faire des campagnes communes inter-îles, le succès passant par la maîtrise des Tours Opérateurs. Défaillance du système au niveau touristique dans plusieurs îles, dus à des **problèmes de distribution et de formation**. L'expérience des Baléares n'a pas été transmise aux autres. Il faut définir des stratégies communes (tourisme plus haut de gamme et **professionnalisation**).
- **Le système productif : Les îles restent déficitaires dans les échanges**. Création de réseaux de distribution pour élargir le marché insulaire. Développer la coopération pour un approvisionnement régulier et conséquent. L'économie insulaire doit-elle travailler pour l'économie insulaire, pour les touristes ou pour l'extérieur (Rive Sud) ? Une réflexion importante est à mener sur les thèmes de la **compétitivité des entreprises insulaires et sur l'amélioration de la qualification des acteurs économiques nécessitant un important effort de formation**.
- **Les Transports : la continuité territoriale**. La continuité territoriale ramène inexorablement l'île à son port d'attache national. L'idée est d'élargir la continuité territoriale afin qu'elle ne soit pas nationale mais économique. En outre une coopération s'impose en ce qui concerne la définition des **services publics** dans les îles.
- **Les nouvelles technologies de l'information et de la communication**. Possibilité de créer des réseaux, grâce aux nouvelles technologies afin d'améliorer les décentralisations et de parvenir à une méthode de codification commune. Le problème actuellement n'est pas seulement technique mais de disponibilité du savoir-faire, i.e. avoir les connaissances pour assurer un développement lié à un ensemble de services. Seule solution : nourrir des alliances afin d'assurer **un contenu de qualité aux nouveaux services (médias, culture, tourisme...)**.
- **L'Environnement** : L'écosystème insulaire est fragile mais c'est un bien considérable à préserver. Les urgences pour les îles de Méditerranée sont bien souvent la lutte contre les incendies, le traitement des déchets et la gestion de l'eau. **Au-delà de l'urgence, il y a un énorme potentiel de coopération possible sur des domaines tels que la** gestion des espaces fragiles, mais aussi celles des paysages dégradés, la réhabilitation du patrimoine bâti, la valorisation des couverts végétaux endémiques...
- **La Culture** : au-delà de la simple reconnaissance des réalités méditerranéennes du patrimoine culturel, et de ses impacts sur le développement touristique ou de sa force comme vecteur de créativité dans tous les secteurs de l'économie, une attention particulière doit être apportée à **l'identité, dans toutes ses dimensions**.

La zone de libre échange est de nature à stimuler les économies insulaires. Mais il est nécessaire de mettre des systèmes de sauvegarde des “ services publics ” ou des accords de normalisation en place afin que l’impact direct de la Zone de libre échange tout en étant concurrentiel, c’est à dire assez libéral, assure un développement garanti des pays de la Rive Sud et assure une qualité de vie stable pour les résidents des îles.

Il s'agit de valoriser les atouts des îles méditerranéennes par tous les moyens disponibles afin de les insérer durablement et harmonieusement dans la Zone de libre échange et ce au travers de trois axes principaux :

La nécessaire ouverture des îles méditerranéennes

Il convient de réfléchir à des systèmes de transports et de communication utilisant les nouvelles technologies qui intègrent les îles globalement dans la Zone de libre échange (Rive Nord-Rive Sud), indépendamment des problèmes de communication des îles avec leurs métropoles.

La nécessaire spécialisation des îles méditerranéennes

Dans les approches sectorielles de la Zone de libre échange , chaque île doit pouvoir développer ses atouts, dans une logique Nord-Sud. Cela implique une réflexion autour de politiques de soutien adaptées à l’insularité dans des secteurs tel que :

- l’agro-alimentaire ;
- le tourisme ;
- la recherche et le secteur productif ;
- les services à la population.

Sur nombre de secteurs pertinents pour le partenariat euro-méditerranéen, la spécificité des îles apparaît comme une difficulté supplémentaire à surmonter. C'est le cas notamment :

- pour la gestion de l’environnement et des ressources naturelles et ce d’autant plus qu’elles engagent le développement le secteur touristique,
- pour la dimension productive dans laquelle la taille des marchés induit une spécialisation du tissu productif et limite les possibilités d’économies d’échelle,
- pour l’organisation des transports, des infrastructures et de leur coût qui peuvent être des freins à la compétitivité des économies insulaires,
- pour l’adaptation des ressources humaines et particulièrement dans les domaines d’expertise du tourisme, des énergies renouvelables, de l’environnement, de l’agro-alimentaire et des nouvelles technologies...

La nécessaire coopération des îles méditerranéennes : La solidarité insulaire est importante pour peser au sein de l’Europe et assurer une fonction de “ lobbying ” efficace.

- Elaborer des stratégies de développement insulaires, cohérentes ne relevant plus exclusivement de leur métropole respective. Isoler quelques enjeux stratégiques, en discuter et les compléter, s’accorder sur un certain nombre de coopérations possible, notamment dans le domaine des transports.

Les programmes sont pour la plupart unilatéraux et assez virtuels. Pour améliorer les initiatives : se réunir dans un travail commun ; partir dans une initiative de grands projets ; mettre en place un secrétariat commun.

- Les programmes sont pour la plupart unilatéraux et assez virtuels. Pour améliorer les initiatives : se réunir dans un travail commun ; partir dans une initiative de grands projets ; mettre en place un secrétariat commun.

Comment intégrer les îles au marché européen et concrétiser la coopération insulaire ?

La suppression des barrières douanières avec la rive sud doit permettre aux régions d'accéder à un marché libéralisé, où l'Etat laisserait la production privée se développer. Les pays, en affectant des fonctions spécifiques à leurs îles, ont rendu difficiles les échanges de celles-ci entre elles ou avec l'extérieur.

Les régions insulaires doivent s'autonomiser vis-à-vis de leur métropole et échanger davantage. Les modes de coopération offertes aux régions insulaires peuvent être de trois types :

- Quand elles ont une expertise acquise, elles sont à même de l'exporter (ex : tourisme pour les Baléares) ;
- Elles peuvent développer avec d'autres régions (non insulaires) des projets et une méthode d'échange de savoir-faire (ex : les médias) ;
- En retard dans certains domaines, elles doivent alors acquérir les savoir-faire en même temps que d'autres partenaires (de la rive sud notamment).

Trois questions sous-tendent les actions de coopération interrégionale des régions insulaires :

- Est-il important que les îles collaborent entre elles ?
- Doivent-elles se fixer comme objectif la coopération entre la rive Nord et la rive Sud ?
- Le rôle de passerelle entre les deux rives est-il réel ?

Les grandes priorités de la Coopération Interrégionale pour les Iles en Méditerranée

- **Participer aux programmes interrégionaux et tirer profit de leur complémentarité.**
- **S'appuyer sur les réseaux existants et les développer, tel qu'IMEDOC (Groupement des îles de la Méditerranée Occidentale : Baleares, Corse, Sardegna, Sicilia) ou bien encore la Convention cadre de Universités méditerranéennes.**
- **Appui aux initiatives entre acteurs : animation au plan régional du réseau des partenaires de la coopération décentralisée.**
- **Faciliter les procédures de sélection des projets en renforçant les critères d'évaluation adaptés (indicateurs de réalisation, indicateurs d'impact...)**

Compte tenu des éléments précédents, 5 enjeux se dessinent :

Enjeu 1 : La reconnaissance du fait insulaire

Les îles doivent faire passer auprès de la Commission l'idée que la logique du marché unique est un leurre dans le cas des îles, ces dernières ne sont pas totalement dans l'Europe, puisque les marchés insulaires ont accès au marché de l'UE dans des conditions de désavantage concurrentiel.

Dans la logique des relations extérieures de l'Union, la spécificité insulaire n'existe pas. La Commission Européenne, grâce au flou entourant la rédaction de l'article concernant les îles, neutralise l'effet du traité d'Amsterdam. Les régions insulaires souhaitent l'adoption d'un dispositif approprié aux îles dans le cadre de l'Initiative Communautaire INTERREG III, et à plus long terme, l'évolution de la législation communautaire dans les divers domaines susceptibles d'affecter les îles.

Le problème de l'insularité ne doit pas être traité par dérogations à travers les pays auxquels les îles appartiennent mais être considéré comme un phénomène nécessitant des politiques européennes d'ajustements permanents. Autour du réseau Imedoc, une véritable reconnaissance des spécificités des îles méditerranéennes doit être obtenue et négociée afin de pouvoir permettre une véritable coopération avec les autorités de la Rive Sud.

Il faut insister ici sur le fait que le "fait insulaire doit être un objectif "TERRITORIAL" pour le Traité de l'Union et que les caractéristiques qu'il engendrent sont par nature "territorialement limités aux espaces insulaires".

De nouveaux espaces de coopération pertinents doivent être reconnus tels que l'extension du groupe Imedoc à l'ensemble des îles de la Méditerranée. L'ouverture vers la partie Orientale de la Méditerranée est et sera plus encore une condition indispensable de la réussite ou de l'échec de la zone de libre échange.

L'insularité en Méditerranée, mais aussi au Nord de l'Europe doit devenir un thème majeur de coopération pour les autorités publiques et civiles.

Cet enjeu se décline en 3 Grands axes :

- **Article 154, 158 et 159 du Traité de l'Union : obtenir des mesures de discrimination positive.**
- **Extension du principe de continuité territoriale et réflexion sur une spécificité des "Services Publics" insulaires.**
- **Harmonisation des politiques publiques liées à l'insularité.**

Enjeu 2 : Définir des spécialisations dans le domaine de l'agriculture ou du tourisme qui permettent de se positionner de manière compétitive dans le contexte d'une zone de libre échange.

Les îles restent déficitaires dans leurs échanges. Création de réseaux de distribution pour élargir le marché insulaire. Développer la coopération pour un approvisionnement régulier et conséquent. L'économie insulaire doit-elle travailler pour l'économie insulaire, pour les touristes ou pour l'extérieur (Rive Sud) ? Une réflexion importante est à mener sur les thèmes de la compétitivité des entreprises insulaires et sur l'amélioration de la qualification des acteurs économiques nécessitant un important effort de formation.

Constituer des réseaux productifs de PME à l'échelle inter-insulaire. Un travail de mise en réseau dans l'ensemble des secteurs d'intervention et de compétence des autorités insulaires doit être systématisé afin de détecter les réseaux les plus adaptés.

Projets proposés :

Corse

- Valorisation touristique des îles méditerranéennes : Sol I Sol
- Parcours touristique en milieu sensible

Enjeu 3 : Réduction des handicaps économiques liés aux coûts des transports et création de communications efficaces entre îles et avec la rive Sud.

Les Transports : la continuité territoriale.

La continuité territoriale ramène inexorablement l'île à son port d'attache national. L'idée est d'élargir la continuité territoriale afin qu'elle ne soit pas seulement nationale mais économique. En outre une coopération s'impose en ce qui concerne la définition des services publics dans les îles.

Si, la notion de " Marché Unique " demeure une abstraction dans les îles, compenser les surcoûts subis par les îles dans ce domaine ne saurait être considéré comme une politique discriminatoire, susceptible d'engendrer une distorsion dans le fonctionnement dudit Marché Unique.

Quel système de compensation adopter ? Tout régime d'aide qui ne vise qu'à intervenir sur le seul prix de la traversée maritime entre une île par rapport à son proche continent ignore les problèmes de flux de trafic et de logistique que rencontrent les transporteurs. Il risque donc de n'être que d'une efficacité limitée. Les surcoûts liés aux transports sont de nature très diverse selon les marchandises transportées et leur mode d'acheminement. Ils n'ont évidemment pas le même impact économique ou social selon la valeur marchande du produit importé ou exporté. Toute politique de compensation gagnerait donc à être adaptée à l'intensité des problèmes rencontrés.

Pour prendre en compte l'ensemble des surcoûts liés aux transports, une aide directe aux entreprises insulaires ou une aide aux transporteurs maritimes ou aériens type continuité territoriale sont deux techniques possibles.

A l'exception des petites îles ou des archipels où la rentabilité des dessertes est hypothétique, une concurrence réelle entre transporteurs maritimes ou aériens, dans le cadre d'obligations communes de service public paraît adaptée.

Une aide directe aux entreprises insulaires devrait avoir pour finalité de mettre les coûts de transport subis par celles-ci à parité avec ceux qui seraient subis si ces mêmes entreprises étaient établies sur le proche continent. Cet aide intégrerait ainsi l'ensemble des facteurs liés à la chaîne des transports. Même si elle ne constitue pas une panacée, dans la mesure où elle ne résout pas les problèmes de temps d'accès au marché continental, ni ceux liés à la taille du marché de proximité, ce type d'aide pourrait constituer une mesure incitative au développement du secteur productif local. Ceci pourrait, dans certains cas, permettre aux entreprises insulaires d'atteindre des volumes de production susceptibles de réduire leurs coûts, et donc de négocier avec les transporteurs des tarifs plus favorables. Ce type d'aide peut être administré sous la forme de rabais fiscaux aux entreprises (comme le suggère actuellement une proposition de la Sardaigne). Elle pourrait être automatiquement adaptée à la nature des produits importés ou exportés, des effets de seuils pouvant être instaurés pour encourager les PME et éviter des distorsions de la part de gros importateurs dans le secteur de la consommation. Ce type de proposition se heurte toutefois de plein fouet à la législation communautaire sur les aides d'Etat à finalité régionale (98/C74/06, OJCE C74, 10/3/98).

Il est en outre paradoxal que, même lorsqu'elle les autorise, l'UE n'accepte ces régimes d'aides que dans le cadre des échanges intra-nationaux. Or le problème d'accessibilité au marché unique dépasse le cadre national pour de nombreuses îles qui ont des frontières maritimes avec plusieurs Etats, en Méditerranée (ex : Corse/Italie...). La limitation de telles aides aux échanges avec la seule métropole paraît, à cet égard, discriminatoire et contraire à l'esprit même du Traité.

Projet proposé :

Corse

- Intérêt et modalités d'application du principe de transport dans les îles méditerranéennes

Enjeu 4 : Utiliser au mieux les nouvelles technologiques en valorisant un capital humain peu qualifié afin de compenser certains aspects de l'insularité.

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Possibilité de créer des réseaux, grâce aux nouvelles technologies afin d'améliorer les décentralisations et de parvenir à une méthode de codification commune. Le problème actuellement n'est pas seulement technique mais de disponibilité du savoir-faire, i.e. avoir les connaissances pour assurer un développement lié à un ensemble de services. Seule solution : nourrir des alliances afin d'assurer un contenu de qualité aux nouveaux services (médias, culture, tourisme...).

Un des champs d'utilisation prioritaire des nouvelles technologies doit se concentrer sur la promotion de l'identité culturelle insulaire en Méditerranée par une meilleure connaissance du patrimoine culturel et de l'histoire des peuplements insulaires afin de retrouver les racines communes de renouer avec la tradition d'échanges disparus depuis la révolution industrielle.

Les coopérations autour des médias, de la maîtrise du numérique, des instituts et centres de recherches auront pour objectifs :

- La constitution et l'enrichissement des bases de données ou des systèmes d'information sur les espaces insulaires méditerranéens ;
- l'échange systématique des informations et des expériences afin d'assurer une meilleure coordination des programmes de recherches ;
- la réalisation de projets communs concrets dans les domaines de la culture et de l'identité méditerranéennes (programme de radio, de télévision, produits multimédia communs...)...

Enjeu 5 : Identifier et traiter les problèmes environnementaux propres aux îles en Méditerranée (eau, déchets, littoral...)

L'écosystème insulaire est fragile mais c'est un bien considérable à préserver. Les urgences pour les îles de Méditerranée sont bien souvent la lutte contre les incendies, le traitement des déchets et la gestion de l'eau. Au-delà de l'urgence, il y a un énorme potentiel de coopération possible sur des domaines tels que la gestion des espaces fragiles, mais aussi celles des paysages dégradés, la réhabilitation du patrimoine bâti, la valorisation des couverts végétaux endémiques...

Valoriser le patrimoine et maîtriser la ressource en eau sont des problèmes majeurs pour réussir la résistance de l'écosystème insulaire méditerranéen face aux pressions démographiques, à la concentration de la population sur les côtes, aux fortes migrations estivales des touristes comme des diasporas, aux pollutions industrielles... Le volet concernant l'eau recouvre aussi bien l'approvisionnement que les inondations ou la gestion des ressources hydriques et celles de la mer, c'est à dire des domaines où une approche trans-régionale est indispensable.

Une réflexion toute particulière et une priorité doivent être données à une approche de gestion intégrée des zones côtières et des zones littorales dans un souci de développement durable. Ces approches doivent être systématisées dans la vision des différents projets de coopération

Projet proposé :

Corse

- Méthode d'élaboration des fondements d'une politique énergétique insulaire

Eléments de bibliographie

1. Commission Européenne, “ Evolution prospective des régions de la Méditerranée ouest ”, 1995, Etudes de développement régional n°11, 211 pages
2. Commission Européenne, “ Portrait des îles ”, 1994, 201 pages
3. R. LANQUAR, “ Tourisme et environnement en Méditerranée. Enjeux et prospective ”, Les Fascicules du Plan Bleu n°8, ECONOMICA, 1995, 174 pages
4. Charles-Michel GEURTS, “ L’approche communautaire envers les régions ultrapériphériques ”,
5. Eurisles : Jean-Didier HACHE, “ La Communauté européenne et la reconnaissance du fait insulaire ”, 1995,
6. Eurisles : Annuaire Statistique 1999
7. Eurisles : Les PIB insulaires 1999
8. SENAT, “ Les îles et les territoires enclavés dépendants d’Etats membres de la CEE : Statut endroit interne et régime communautaire ”, 1992, Rapport n°38, 62 pages
9. Revue TERRES MARINES, “ Poussières d’îles en Méditerranée ”, 1995
10. Vincenzo VIOLA, “ Rapport sur les problèmes des régions insulaires de l’Union Européenne ”, 1998, Commission de la politique régionale, 17 pages
11. Xavier PERALDI, “ Le système de continuité territoriale de la Corse : coûteux, forcément coûteux ”, 1999, Revue d’Economie Régionale et Urbaine n°2, pp. 333-352

Données de cadrage	BALEARES	CORSE	SARDEGNA	SICILIA	IONIA NISIA	VORIO AIGAIO	NOTIO AIGAIO	KRITI	MALTA	KYPROS
Territoire										
Superficie totale. - Km ₂	4 974	8 681	24 090	25 708	2 307	3 836	5 286	8 336	316	9 251
Nombre d'îles dans la région	4	1	5	15	13	10	42	2	3	1
Longueur des côtes (km)	1 120	1 047	1 039	1 636	834	1 357	2 964,3	1 046	180	780
Indice côtier (Côte/superficie)	0,22	0,12	0,04	0,06	0,36	0,35	0,56	0,13	0,57	0,08
Nombre de ports	5	7	13	33	7	19	42	7	3	
Nombre d'aéroports	3	4	3	5	3	5	13	3	1	
Population										
Population (1996/1998/1999)	791 535	260 196	1 661 429	5 108 067	202 000	183 682	270 115	562 276	380 600	663 300
Densité (1998/99)	159	30	69	199	88	48	51	67	1 204	72
Taux d'activité (1996/97) %	52	39	46	43	52,9	41,3	51,1	56,8	56,26	46,7
Distance depuis Maastricht Pour un camion à destination de la capitale régionale									GOZO	
<i>Réelle en km</i>	1 544	1 444	2 092	2 455	2 198	2 888	2 734	2 921	2 568	
<i>Réelle en heures</i>	38h08	31h45	46h34	33h43	49h22	92h22	76h58	78h52	68h10	
<i>Virtuelle en km</i>	2 805	2 335	3 425	2 480	3 631	6 794	5 661	5 801	5 014	
Coefficient de Périphéricité	1,82	1,62	1,64	1,01	1,65	2,35	2,07	1,99	1,95	
Prix depuis Maastricht Pour un conteneur de 40 pieds										
<i>Total en euros</i>	4 585	3 321	4 030	5 802	4 162	7 160	6 638	7 272		
<i>Prix du km depuis Maastricht (euros)</i>	2,97	2,30	1,93	2,36	1,86	2,44	2,39	2,45		

Sources : Etudes Eurisles

Indicateurs statistiques des disparités régionales engendrées par l'insularité et l'ultrapériphéricité 10/97

Les régions insulaires et le prix du transport de marchandises intra-communautaire 6/99

Les spécialisations des Régions insulaires apparaissent clairement avec des effectifs par secteurs qui varient parfois du simple au double : les îles grecques très agricoles, les Baléares et les îles indépendantes industrielles, la Corse administrative et Malte la bancaire.

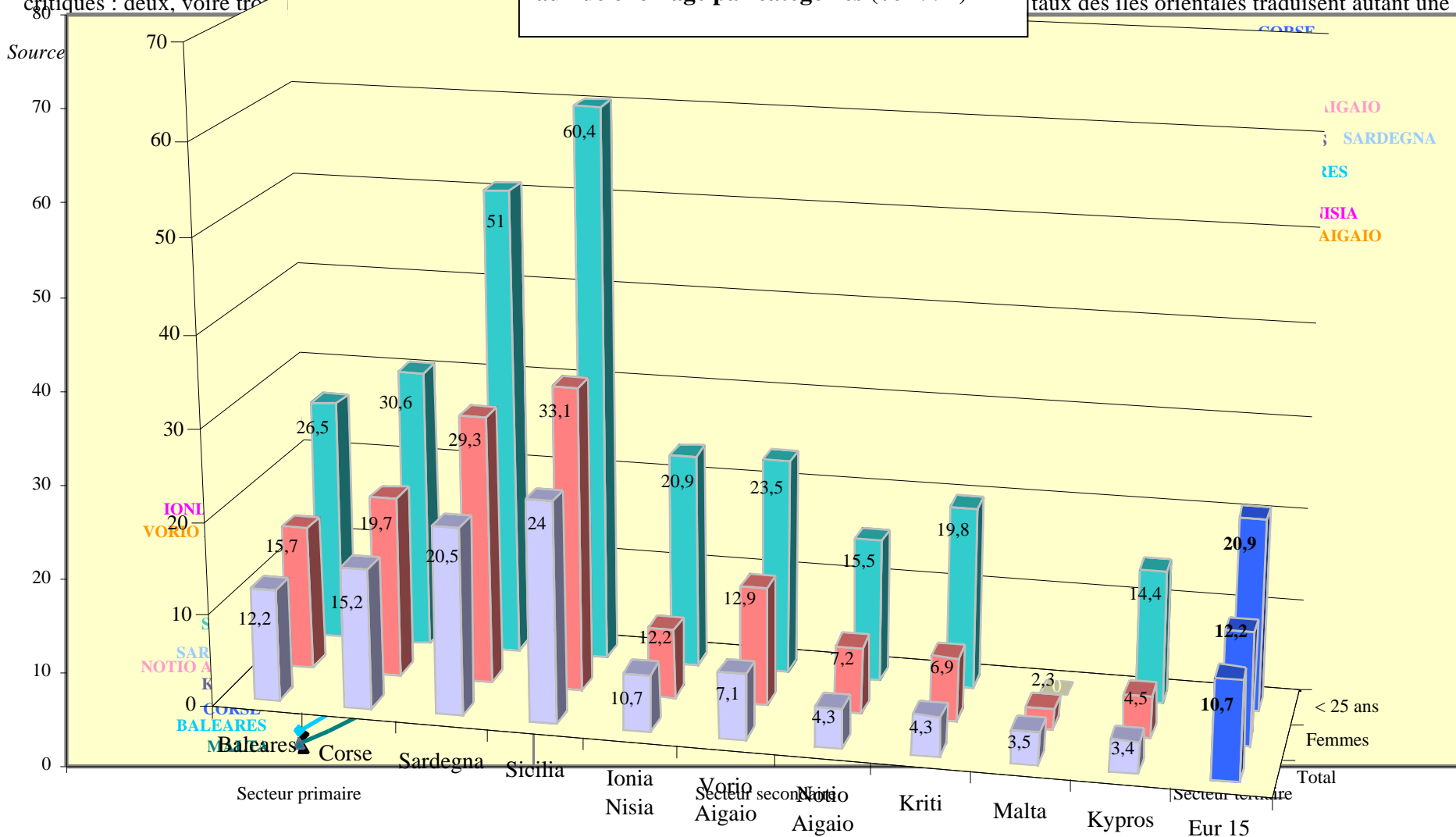
Source : Eurostat, Eurisles

Les situations des îles méditerranéennes occidentales sont critiques : deux, voire trois fois plus de chômage que dans les autres îles méditerranéennes.

Répartition des emplois par secteur d'activité

Taux de chômage par catégories (% 1997)

Les situations des îles méditerranéennes occidentales sont critiques : deux, voire trois fois plus de chômage que dans les autres îles méditerranéennes. Pour les îles italiennes, les taux sont élevés, ce qui traduit une sous-estimation des emplois dans les secteurs agricoles.



ANNEXE I

CONTRIBUTION DES RÉGIONS

CONTRIBUTION DE LA COLLECTIVITÉ TERRITORIALE DE CORSE

Ateliers Méditerranéens Interrégionaux
« EVALUATION DE L'IMPACT DE LA FUTURE ZONE DE LIBRE ECHANGE
EUROMEDITERRANENNE SUR LES ECONOMIES INSULAIRES »

DOCUMENT D'ORIENTATION STRATEGIQUE
ACTUALISE AU 10/01/2000

LES REGIONS INSULAIRES SONT ECONOMIQUEMENT DEFAVORISEES

- Les îles ont un développement structurel limité, aux plans spatial et humain (étroitesse du marché)
- Forte spécialisation productive : le tourisme est un secteur d'activité porteur tout en engendrant de nombreux problèmes. Les autres activités insulaires moins rentables que sur le continent se voient supplantées sur leur propre marché.
- Un équilibre environnemental fragile. La ressource hydrique est souvent problématique ; tout comme les déchets ou l'urbanisation concentrée sur le littoral.
- Les surcoûts des transports sont des facteurs limitant du développement insulaire. Comment arriver à l'élargissement de l'offre de transport et à des coûts de fonctionnement qui ne pénalisent pas les économies insulaires ?

OBJECTIF : LA RECONNAISSANCE DU FAIT INSULAIRE :

- Dans la logique des relations extérieures de l'Union, la spécificité insulaire n'existe pas ! La commission européenne, grâce au flou entourant la rédaction de l'article concernant les îles, cherche vraisemblablement à neutraliser l'effet du traité d'Amsterdam. Les régions insulaires souhaitent l'adoption d'un dispositif approprié aux îles dans le cadre de l'Initiative Communautaire INTERREG III, et à plus long terme, l'évolution de la législation communautaire dans les divers domaines susceptibles d'affecter les îles.
- Le problème de l'insularité ne doit pas être traité par dérogation à travers les pays auxquels les îles appartiennent mais être considéré comme un phénomène nécessitant des politiques d'ajustements permanents.
- Les îles pourraient faire passer auprès de la commission l'idée que la logique du marché unique est un leurre dans le cas des îles, ces dernières ne sont pas dans l'Europe, puisque les marchés insulaires ont très difficilement accès au marché de l'UE nordique.
- La solidarité insulaire est importante pour peser au sein de l'Europe et assurer une fonction de « lobbying » efficace.

LA COOPERATION, MOTEUR DU DEVELOPPEMENT INSULAIRE:

Objectif :

- Elaborer des stratégies de développement insulaires, cohérentes ne relevant plus exclusivement de leur métropole respective. Isoler quelques enjeux stratégiques, en discuter et les compléter, s'accorder sur un certain nombre de coopérations possible, notamment dans le domaine des transports.
- Les programmes sont pour la plupart unilatéraux et assez virtuels. Pour améliorer les initiatives : se réunir dans un travail commun ; partir dans une initiative de grands projets ; mettre en place un secrétariat commun.

Comment intégrer les îles au marché européen et concrétiser la coopération insulaire ?

La suppression des barrières douanières avec la rive sud doit permettre aux régions d'accéder à un marché libéralisé, où l'Etat laisserait la production privée se développer. Les pays en affectant des fonctions spécifiques à leurs îles, ont rendu difficiles les échanges de celles-ci entre elles ou avec l'extérieur.

Par voie de conséquence :

1. Les régions doivent s'autonomiser vis-à-vis de leur métropole et échanger davantage. Les modes de coopération offertes aux régions insulaires peuvent être de trois types :
 - Quand elles ont une compétence acquise, elles sont à même d'exporter (ex : tourisme pour les Baléares) ;
 - Elles peuvent développer avec d'autres régions (non insulaires) des projets et une méthode de savoir-faire (ex : les médias) ;
 - En retard dans certains domaines, elles doivent alors acquérir les savoir-faire.
2. Questions de cadrage :
 - Est-il important que les îles collaborent entre elles ?
 - Doivent-elles se fixer comme objectif la coopération entre la rive nord et la rive sud ?
 - Le rôle de passerelle entre les deux rives est-il réel ?

«EVALUATION DE L'IMPACT DE LA FUTURE ZONE DE LIBRE ECHANGE EUROMEDITERRANENNE SUR LES ECONOMIES INSULAIRES »

- Le système de production, le système de transport et le système commercial des îles est en fait géré au niveau national. Chaque pays affecte à ses îles une fonction. Le résultat étant que les îles se trouvent en concurrence sans pour autant être liées entre elles.
- L'idée est de créer un système de communication inter-îles ou entre les îles et la rive Sud même si la nouvelle concurrence induite constitue une menace pour l'économie insulaire.
- Dans l'environnement méditerranéen les îles sont en situation d'atout par rapport à la rive Sud, puisqu'elles bénéficient d'un niveau de développement et d'un savoir-faire intéressant, dans l'hypothèse d'une zone de libre échange. Autre atout géographique, la situation frontalière des îles. L'institution d'une Zone de Libre échange entre UE et les douze Etats de la Rive Sud de la Méditerranée place pour la première fois les îles méditerranéennes au centre géographique du projet.
- En outre une coopération s'impose en ce qui concerne la définition des **services publics** dans les îles et leur niveau de qualité pour les résidents (transports, santé, éducation...)
- **Tourisme** : Difficulté de faire des campagnes communes inter-îles le succès passant par la maîtrise des Tours Opérateurs. Défaillance du système au niveau touristique en Corse **problèmes de distribution, de formation**. L'expérience des Baléares n'a pas été transmise aux autres. Il faudrait essayer de définir des stratégies communes (tourisme plus haut de gamme et **professionnalisation**).
- **Le système productif** : Les îles restent **déficitaires dans les échanges**. Création de réseaux de distribution pour élargir le marché insulaire. Développer la coopération pour un approvisionnement régulier et conséquent. L'économie insulaire doit-elle travailler pour l'économie insulaire, pour les touristes ou pour l'extérieur (Rive Sud) ? Une réflexion importante est à mener sur les thèmes de la **compétitivité des entreprises insulaires et sur l'amélioration de la qualification des acteurs économiques nécessitant un important effort de formation**.
- **Les Transports : la continuité territoriale**. La continuité territoriale ramène inexorablement l'île à son port d'attache national. L'idée est de l'élargir la continuité territoriale afin qu'elle ne soit pas nationale mais économique. En outre une coopération s'impose en ce qui concerne la définition des **services publics** dans les îles.
- **Les nouvelles technologies de l'information et de la communication**. Possibilité concernant la technologie de réseau, grâce aux technologies de décentralisation et à une méthode de codification commune. Le problème actuellement n'est pas seulement technique mais de disponibilité du savoir faire, c'est à dire avoir les connaissances pour assurer un développement lié à un ensemble de services. Seule solution : nourrir des alliances afin d'assurer **un contenu de qualité aux nouveaux services (médias, culture, tourisme...)**

- **L'Environnement** : L'écosystème insulaire est fragile mais c'est un bien considérable à préserver. L'environnement c'est le problème **urgent des incendies, des déchets et de l'eau**. Au delà de l'urgence il y a un énorme potentiel de coopération possible sur des domaines tels que la **gestion des espaces fragiles, mais aussi celles des paysages dégradés, la réhabilitation du patrimoine bâti, la valorisation des couverts végétaux endémiques...**

«ENJEUX DE LA ZONE DE LIBRE ECHANGE SUR LES ECONOMIES INSULAIRES»

- La zone de libre échange est de nature à stimuler l'économie insulaire. Mais il est nécessaire de mettre des systèmes de sauvegarde des « services publics » ou des accords de normalisation en place afin que l'impact direct de la Zone de libre échange tout en étant concurrentiel, c'est à dire assez libéral, garantisse un développement des pays de la Rive Sud et assure une qualité de vie stable pour les résidents des îles.

LES REGIONS INSULAIRES

ET

LE PRIX DU TRANSPORT

DE MARCHANDISES

INTRACOMMUNAUTAIRE.

SOMMAIRE

<u>I - Introduction</u>	p. 2
<u>II – Méthodologie</u>	p. 5
II.1 - Problèmes rencontrés.	p. 5
II.1.1 - Coûts des transports et prix des transports.	p. 5
II.1.2 - Comment mesurer l'impact des transports ?	p. 6
II.2 - Solutions proposées.	p. 8
II.2.1 - La méthodologie.	p. 8
II.2.2 - Les éléments d'analyse.	p. 9
II.2.3 - Les sources d'information.	p. 10
II.2.4 - Caractéristiques des prix étudiés.	p. 11
II.3 - La pratique des transports.	p. 14
<u>III - Analyse des prix pratiqués.</u>	p. 17
III.1 - La différence insulaire.	p. 17
III.2 - Centralité, périphéricité et insularité.	p. 22
III.3 - Régions insulaires méditerranéennes et régions ultrapériphériques : des contraintes d'une nature différente.	
p. 28	
III.3.1 - Le cas des îles de la Méditerranée.	p. 29
III.3.2 - Le cas des îles ultrapériphériques.	p. 31
III.3.3 - Le cas du transport des marchandises fragiles.	p. 37
<u>IV - Les facteurs d'influence sur le prix des transports.</u>	p. 41
IV.1 - Le poids relatif de la traversée maritime.	p. 41
IV.2 - Les flux et le degré de concurrence.	p. 43
IV.3 - La logistique.	p. 46
IV.4 - Les politiques d'aides.	p. 48
<u>V - Conclusions et recommandations.</u>	p. 50
V.1 - Le “Marché Unique ” européen est une abstraction pour les îles.	p. 50
V.2 - Les îles ultrapériphériques se distinguent fortement de celles de la Méditerranée.	
p. 52	
V.3 - La traversée maritime n'est pas un élément d'explication suffisant.	p. 53
V.4 - Quelles solutions ?	p. 55
<u>VI – Annexes</u>	p. 57

I - Introduction.

En 1997, une étude sur “ Les indicateurs statistiques des disparités régionales engendrées par l’insularité et l’ultrapériphéricité ” est diffusée par le réseau Eurisles. Ce travail s’attache – entre autres – à démontrer les conséquences d’un fait évident, mais pourtant parfois insuffisamment appréciée par les autorités nationales et communautaires : l’insularité est un phénomène permanent de discontinuité physique.

Tout naturellement, la question des transports occupe une place prépondérante dans ces réflexions, qui aboutissent en l’élaboration d’un “ indice de périphéricité ” illustrant la réalité des îles en terme d’éloignement par rapport au territoire de la Communauté. Le calcul de cet indice repose sur une démarche simple : combien de temps faut-il réellement pour accéder à une île depuis le cœur de la Communauté ?

La dispersion extrême des territoires insulaires et ultrapériphériques rend nécessaire le choix d’un point de référence central. La ville de Maastricht est choisie, ce tant en raison de son caractère politiquement symbolique, que de sa position pratiquement à l’épicentre du territoire de l’Europe des 15. Quant aux temps d’accès réels entre les divers points du territoire européen, l’utilisation de la banque de données Michelin, destinée aux professionnels du transport routier, fournit des données indiscutables. Grâce aux informations transmises par les antennes locales du réseau Eurisles, ces chiffres sont complétés de données spécifiques aux îles, ce afin de refléter des facteurs habituellement ignorés telles que la fréquence des rotations des transporteurs maritimes, ou encore les temps de chargement et de déchargement des camions ou des conteneurs.

La distance réelle en temps de chaque territoire insulaire par rapport au cœur de l’Union Européenne peut ainsi être calculée. Elle est alors comparée avec une distance virtuelle, calculée en multipliant la distance géographique apparente avec le temps moyen de circulation d’un camion sur le continent.

La comparaison du temps réel d’accès aux îles avec ce temps d’accès virtuel met en valeur les pénalités affectant ces régions. De façon illustrative, et évidemment caricaturale, la position de chaque île est reportée sur la carte en fonction de leur temps d’accès réel à partir de Maastricht : la Sardaigne se retrouve alors en Libye, les îles du Sud Egée au Yémen, et les régions ultrapériphériques sont repoussées dans le Pacifique, voire font le tour complet de la planète.

Cette démonstration permet d’illustrer les contraintes de l’insularité dans le domaine du temps, mais elle n’aborde pas leurs implications en termes financiers. Plusieurs autorités régionales insulaires expriment alors le souhait que ces travaux soient complétés. Ne peut-on pas illustrer les surcoûts résultant de l’insularité dans le domaine du prix des transports, en comparant la situation de ces régions avec celle du reste du territoire européen ?

Le présent rapport, qui porte sur la situation de 12 régions insulaires (6 îles ultrapériphériques, et 6 îles de la Méditerranée) entend répondre à cette interrogation.

V – Conclusions et recommandations.

V.1 Le “ Marché Unique ” européen est une abstraction pour les îles.

Vue sous l’angle du prix des transports, la notion de “ Marché Unique européen ” demeure, pour les régions insulaires, largement une abstraction. Pour accéder aux principales zones de production et de consommation de l’Union, (espace correspondant sommairement à la zone de la “ banane bleue ”, et dont la ville de Maastricht, épicroentre de l’Europe des 15, sert de point de référence) les îles supportent des surcoûts particulièrement élevés.

- Les insulaires payent en moyenne deux fois plus cher, et parfois plus, que les habitants des capitales des 15 Etats Membres pour acheminer des marchandises en transport par conteneur ou par palette vers cette zone.
- Dans le domaine du transport rapide de produits périssables, l’utilisation du transport aérien (qui est la règle dans la majorité des îles) signifie des écarts plus spectaculaires encore. Ceux-ci sont de l’ordre de 7 fois le prix acquitté dans les capitales, qui toutes utilisent le transport routier.

L’analyse de la situation des îles par rapport aux régions du centre et de la périphérie du territoire de l’Union dégage les indications suivantes :

- Par rapport aux 8 capitales les plus centrales de l’Union (Londres, Paris, Luxembourg, Amsterdam, Bruxelles, Vienne, Berlin et Copenhague), qui cernent approximativement la “ banane bleue ” et se situent à moins de 1 000 km de Maastricht, les prix de transport acquittés par les îles pour atteindre cette ville sont de 3,5 à 7 fois plus élevés pour le transport conventionnel. Il est jusqu’à 14 fois pour les marchandises en transport rapide si celui-ci est effectué par avion.
- Par rapport à la périphérie continentale de l’Union (ici symbolisée par les 7 autres capitales : Madrid, Lisbonne, Athènes, Rome, Dublin, Stockholm, Helsinki), les îles connaissent des surcoûts de l’ordre de 50% pour le transport conventionnel. Pour le transport rapide, les écarts vont de 1 à 4. Les écarts entre l’insularité et la périphéricité en ce domaine ne sont donc pas marginaux.

L’importance du surcoût subi par les îles par rapport à leur continent peut aussi être sommairement mesurée en soustrayant du prix du transport entre Maastricht et les îles celui du transport entre cette ville et leur port d’embarquement.

- Sur l’ensemble des 12 régions insulaires étudiées, ce surcoût représente presque 3000 Euros pour un conteneur de 40’, c’est-à-dire trois fois le prix moyen qu’il faudrait payer pour transporter cette même cargaison entre Maastricht et les 8 capitales les plus centrales de l’Union. Ce surcoût varie toutefois de façon importante selon les régions insulaires, allant de 428 Euros aux Cyclades, à 7.139 Euros pour l’Ile de la Réunion.

Dans un tel contexte, la libre circulation des marchandises, qui constitue un objectif fondamental de la construction communautaire, ne semble être une réalité que sur le plan douanier. De toute évidence, dans les régions de la périphérie et plus encore dans les îles, il n'existe actuellement pas de conditions comparables à celles du centre pour accéder aux plus grandes zones de production et de consommation de l'Union. Faute d'égalité dans les coûts de transport, la liberté de circuler bénéficie avant tout à ceux qui sont les mieux placés.

Le " centre " de l'Union Européenne bénéficie ainsi d'un véritable phénomène de " boule de neige ", où des prix de transport particulièrement avantageux confortent une dynamique de croissance qu'ils ont contribué à créer. L'élargissement de l'Union, dont l'essentiel se fera vers l'Europe centrale, ne pourra que renforcer cette dynamique, tout en déplaçant peut-être son centre de gravité.

A l'inverse, les zones situées à la périphérie de l'Union se trouvent pénalisées dans leur accès à ce même centre de gravité. Un développement polycentrique de l'espace européen pourrait certes remédier à cet état de chose, et permettre à ces régions d'atteindre la masse critique nécessaire pour générer des conditions de transport plus favorables. Mais qu'en sera-t-il pour les îles ? Le caractère fini des espaces insulaires, les limites de leurs ressources naturelles et humaines, la faiblesse (pour la plupart d'entre-elles) de leur marché de proximité, inscrivent ces territoires dans une perspective très différente.

Les îles, au moins les plus proches, seront sans doute bénéficiaires d'un développement polycentrique de l'Europe, qui réduirait leurs coûts d'accès à certains marchés. Néanmoins, elles auront grand peine à devenir elles-mêmes des pôles de croissance, faute d'une politique volontariste de développement économique, et donc de transports, qui leur permette d'inverser les polarités. On risquera ici cette boutade : si le centre politique de l'Union européenne, et le cœur de ses activités économiques, se situaient sur une région insulaire, il n'y aurait pas pour celle-ci de problème d'insularité !

V.2 - Les îles ultrapériphériques se distinguent fortement de celles de la Méditerranée.

La situation des îles n'est cependant pas homogène. Les données recueillies dans la présente étude confirment des écarts importants entre les îles les plus proches du continent, et les plus éloignées, caractérisées par l'ultrapériphéricité. Ces écarts sont de deux ordres : l'intensité, et la nature des problèmes rencontrés.

- Si l'on analyse le prix des transports entre les régions insulaires et le cœur de l'Union Européenne, il n'est à première vue pas possible d'isoler automatiquement les îles ultrapériphériques de celles de la Méditerranée : accéder à Maastricht ne coûte pas nécessairement plus cher à Madère ou aux Canaries qu'à la Sicile !
- Toutefois la formation des prix de transport repose sur des bases fondamentalement différentes. Dans le cas des îles de la Méditerranée, l'essentiel du prix du transport avec Maastricht repose sur le transport routier. Plus le port d'embarquement est éloigné du centre de l'Union, plus il se situe dans une zone périphérique qui ne constitue qu'un

marché secondaire pour l'Union, plus les coûts pratiqués par les transporteurs sont élevés. Ainsi, la Sardaigne, la Sicile, et plus encore la Grèce (contrainte à une première " insularité " du fait de la crise des Balkans) imposent aux marchandises un long transit le long de la péninsule italienne.

- Par contraste, les îles ultrapériphériques bénéficient de moyen d'accès au cœur de l'Union Européenne beaucoup plus favorables, dans la mesure où leur position géographique leur permet d'accéder au transport maritime intercontinental. Des Dom, des Canaries, de Madère ou des Açores, on peut ainsi acheminer des marchandises directement aux ports d'Europe du Nord.
- Il en résulte que le prix de transport acquitté par les îles ultrapériphériques dans leurs échanges avec le cœur de l'Union est essentiellement dû au transport maritime, le transport routier n'intervenant que marginalement (souvent moins de 20%). Pour les îles de la Méditerranée, du moins pour le transport par conteneur, la route représente 60 à 90% du coût total.
- S'il existe (à l'exception de cas extrêmes comme l'Ile de la Réunion) une certaine parité entre les îles dans leur coût d'accès au cœur de l'Union, cette parité cesse d'exister dès que l'on compare le surcoût réellement imputable à l'insularité. Si l'on soustrait du prix d'acheminement moyen d'un conteneur de 40' sur Maastricht le coût d'acheminement de ce même conteneur vers le port d'embarquement, le surcoût " insulaire " ainsi dégagé varie du tout au tout selon les régions. Pour les îles ultrapériphériques, il est de près de 5 fois supérieur au surcoût moyen que connaissent les îles de la Méditerranée !
- Si l'on considère le port d'embarquement principal d'une destination insulaire comme sa principale zone d'échanges²¹ - au contraire de Maastricht, qui est une destination théorique -, les îles ultrapériphériques sont pénalisées sans commune mesure dans leur accès à leur marché de " proximité " continental. Au prix du transport s'ajoutent évidemment toutes les contraintes inhérentes à l'éloignement, à la durée des rotations, au stockage, etc.

²¹ La Sicile est un cas particulier, le port continental le plus proche, Reggio, ne servant qu'au transit des marchandises avec le reste de la péninsule.

V.3 - La traversée maritime n'est pas un élément d'explication suffisant.

En analysant les facteurs qui influent sur le prix des transports vers les régions insulaires, l'étude a mis en relief cette constatation paradoxale : la traversée maritime n'est pas à elle seule un élément suffisant pour expliquer l'existence de surcoûts dans les îles.

- L'analyse des prix pratiqués par les transporteurs entre Maastricht et diverses destinations européennes (hors les régions insulaires) a démontré que pour des trajets d'une distance comparable, l'accomplissement d'une traversée maritime ne se traduisait par des prix plus élevés que dans la moitié des cas.
- La cause principale des surcoûts subis par les îles semble donc tenir beaucoup plus au déséquilibre des flux de transport, et à son impact sur la concurrence entre transporteurs. Sommairement : lorsqu'une destination connaît des flux commerciaux importants dans les deux sens, les transporteurs rentabilisent leur rotation à l'aller et au retour. Le marché étant rentable, la concurrence entre transporteurs est vive, et les prix demandés à la clientèle baissent : cette règle vaut pour le transport maritime comme pour le transport routier. En outre, il existe de nombreux paramètres qui influent sur le prix demandé : saisonnalité de la demande, problèmes logistiques divers, etc.
- En Méditerranée les îles sont tributaires, dans leurs échanges avec Maastricht, de la nature des flux et du degré de concurrence qui prévalent et sur la route de leur port d'embarquement, et sur la traversée maritime. Cette situation est plus ou moins favorable selon les cas : ainsi les prix du transport routier sont bas à Barcelone, plus élevés en Italie ou en Grèce.
- Pour ce qui est de la desserte insulaire *stricto sensu*, dans la majorité des cas, les trafics insulaires sont très déséquilibrés, le tonnage des marchandises chargées couvrant rarement la moitié des marchandises déchargées. Le client doit donc, le plus souvent, supporter le coût d'une rotation complète, dont il n'utilise pourtant qu'un volet.
- Dans les quelques cas où les flux de trafic sont bien équilibrés (comme en Sicile ou en Sardaigne, qui ont des activités industrielles), l'effet est non négligeable. Le surcoût de l'insularité est proportionnellement réduit, et les prix demandés par les transporteurs peuvent être même plus bas que dans des îles où il existe pourtant des subventions plus généreuses au transport maritime (comme la Corse).
- Dans les îles où il n'existe pas de subvention au transport maritime, et où les flux sont fortement déséquilibrés, les prix sont par contre particulièrement élevés (cas des Baléares). A noter que, dans la perspective d'une liaison avec Maastricht, un prix élevé pour la traversée maritime peut être diminué par des tarifs routiers compétitifs à partir du port d'embarquement.
- Dans le cas des îles ultrapériphériques, les flux sont également très déséquilibrés entre les marchandises chargées ou déchargées. Un certain rééquilibrage peut toutefois s'opérer lorsque la route maritime autorise le chargement des navires à destination de l'Europe à

partir de certains escales (cas de l'île de la Réunion, relativement proche de grands ports africains)-

Ce déséquilibre des flux, qui apparaît comme l'élément moteur des surcoûts de l'insularité, est malheureusement inhérent à la structure de la grande majorité des économies insulaires. Que ce soit en raison de l'importance croissante du secteur tertiaire, ou encore des transferts publics, les îles deviennent des lieux de consommation qui importent beaucoup plus qu'elles n'exportent. Le développement spectaculaire du tourisme ne fait qu'accentuer cette tendance, et il semble illusoire d'attendre de l'agriculture et de quelques industries qu'elles puissent contrebalancer le flux des marchandises importées sur les navires.

Analyser le problème des surcoûts de transport dans les îles comme étant avant tout un problème de flux, plus que comme la seule conséquence d'une rupture de charge, oblige à repenser les politiques d'aides au transport et de continuité territoriale.

V.4 - Quelles solutions ?

- a) Si, comme l'indique l'exemple des transports, la notion de " Marché Unique " demeure une abstraction dans les îles, compenser les surcoûts subis par les îles dans ce domaine ne saurait être considéré comme une politique discriminatoire, susceptible d'engendrer une distorsion dans le fonctionnement dudit Marché Unique.
- b) Quel système de compensation adopter ? Tout régime d'aide qui ne vise qu'à intervenir sur le seul prix de la traversée maritime entre une île par rapport à son proche continent ignore les problèmes de flux de trafic et de logistique que rencontrent les transporteurs. Il risque donc de n'être que d'une efficacité limitée.
- c) Les surcoûts liés aux transports sont de nature très diverse selon les marchandises transportées et leur mode d'acheminement. Ils n'ont évidemment pas le même impact économique ou social selon la valeur marchande du produit importé ou exporté. Toute politique de compensation gagnerait donc à être adaptée à l'intensité des problèmes rencontrés.
- d) Pour prendre en compte l'ensemble des surcoûts liés aux transports, une aide directe aux entreprises insulaires nous semble mieux appropriée qu'une aide aux transporteurs maritimes ou aériens. A l'exception des petites îles ou des archipels où la rentabilité des dessertes est hypothétique, une concurrence réelle entre transporteurs maritimes ou aériens, dans le cadre d'obligations communes de service public, nous paraît la solution la mieux adaptée.
- e) Une aide directe aux entreprises insulaires devrait avoir pour finalité de mettre les coûts de transport subis par celles-ci à parité avec ceux qui seraient subis si ces mêmes entreprises étaient établies sur le proche continent. Cet aide intégrerait ainsi l'ensemble des facteurs liés à la chaîne des transports.

- f) Même si elle ne constitue pas une panacée, dans la mesure où elle ne résout pas les problèmes de temps d'accès au marché continental, ni ceux liés à la taille du marché de proximité, ce type d'aide pourrait constituer une mesure incitative au développement du secteur productif local. Ceci pourrait, dans certains cas, permettre aux entreprises insulaires d'atteindre des volumes de production susceptibles de réduire leurs coûts, et donc de négocier avec les transporteurs des tarifs plus favorables.
- g) Ce type d'aide peut être administré sous la forme de rabais fiscaux aux entreprises (comme le suggère actuellement une proposition de la Sardaigne). Elle pourrait être automatiquement adaptée à la nature des produits importés ou exportés, des effets de seuils pouvant être instaurés pour encourager les PME et éviter des distorsions de la part de gros importateurs dans le secteur de la consommation.
- h) Ce type de proposition se heurte toutefois de plein fouet à la législation communautaire sur les aides d'Etat à finalité régionale (98/C74/06, OJCE C74, 10/3/98). Celle-ci n'autorise ce type d'aides que dans les RUP et les régions du grand nord. Il est donc proposé qu'elle soit étendue à toutes les îles.
- i) Il est en outre paradoxal que, même lorsqu'elle les autorise, l'UE n'accepte ces régimes d'aides que dans le cadre des échanges intra-nationaux. Or le problème d'accessibilité au marché unique dépasse le cadre national pour de nombreuses îles qui ont des frontières maritimes avec plusieurs Etats, que ce soit en Méditerranée (ex : Corse/Italie...) ou, à fortiori, dans le cas des îles ultra périphériques pour qui l'accès au grand marché s'inscrit dans le contexte du transport intercontinental. La limitation de telles aides aux échanges avec la seule métropole paraît, à cet égard, discriminatoire et contraire à l'esprit même du Traité.
- j) On recommandera donc ici que la réglementation communautaire sur les aides d'Etat à finalité régionale soit modifiée, et que l'ensemble des îles de l'Union Européenne dispose de la possibilité de mettre en œuvre des aides au fonctionnement, versées directement aux entreprises pour leur permettre de réduire les surcoûts subis dans le domaine des transports.
- k) Dans le cas des îles de la Méditerranée, ces aides devraient pouvoir couvrir les échanges avec les Etats membres de l'ensemble de l'espace Méditerranéen, leur montant étant toutefois plafonné au surcoûts subis sur les échanges avec la métropole.
- l) Dans le cas des îles ultrapériphériques, dont l'organisation des transports relève des échanges intercontinentaux et non du cabotage européen, ces aides devraient pouvoir s'appliquer au commerce avec tout point du territoire communautaire, et non aux seuls ports de leur métropole. Ceci permettrait à ces régions d'accéder directement, et aux meilleures conditions, aux grands centres de production et de consommation situés au cœur de l'Union, introduisant ainsi une compensation légitime aux contraintes extrêmes de leur ultrapériphéricité.

Sans ignorer la question des moyens financiers d'une telle politique, la réforme du régime des aides d'Etats est donc un aspect essentiel de la solution au problème des surcoûts subis par les îles dans le domaine des transports.

Etude Réalisée par Eurisles©

Direction : Jean-Didier HACHE : tel +33 (0)2.99.79.39.39 ; Email : jdh@easynet.fr

Direction technique et coordination : Michel BIGGI : tel +33 (0)4.95.52.10.70 ;
Email : Michel.Biggs@wanadoo.fr

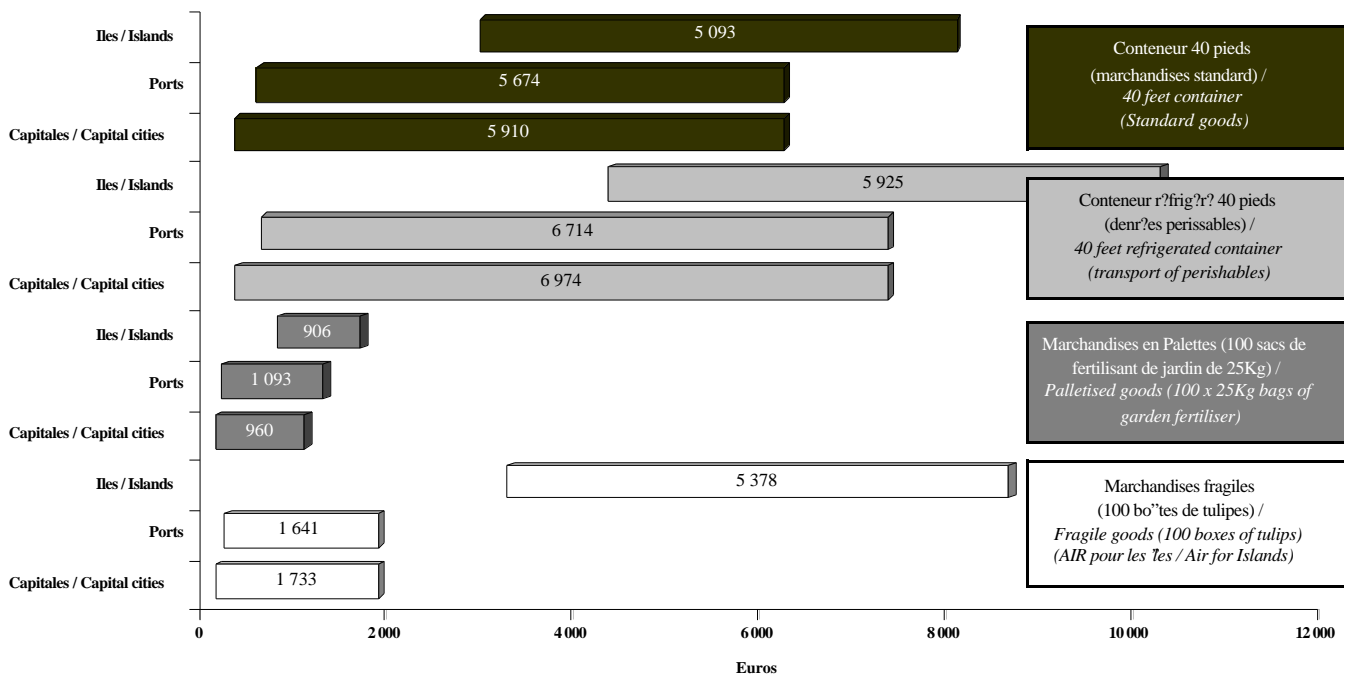
Les cartes, les graphiques et la mise en page ont été réalisées par la Coordination du réseau Eurisles : Martine AGOSTINI, Eric CUCCHI et Catherine PETIAU.

Eurisles est aussi sur Internet : <http://www.eurisles.com>

Email : eurisles@eurisles.com

Ecart de prix par type de produits entre les capitales ; les ports ; et les îles

**Ecart de prix par type de produits entre les capitales ; les ports ; et les îles /
Price intervals by type of product between the capital cities ; the ports ; and the islands**



ANNEXE II

PROJETS PRÉSENTÉS PAR LES RÉGIONS

FICHE SIMPLIFIEE DE PRESENTATION DE PROJET

REGION : CORSE

THEME : Service public, transport et insularité

AXE STRATEGIQUE :

PORTEUR DE PROJET : G.E.I.E Dynmed

INTITULE DU PROJET : Intérêt et modalités d'application du principe de service public de transport dans les îles méditerranéennes.

OBJECTIFS : Le processus européen de déréglementation remet en cause les conceptions traditionnelles du service public. La place de l'action publique dans le domaine de l'économie tend à se réduire au profit du libre jeu des marchés. Dans le secteur des transports, cette évolution est particulièrement prononcée et produit des effets non négligeables sur les conditions d'accessibilité des espaces périphériques parmi lesquels figurent des îles méditerranéennes.

Dans ce contexte il paraît opportun de conduire une analyse fine des conditions d'accès à ces îles et d'apprécier dans quelle mesure les autorités publiques doivent exercer une action sur elles.

Cela nécessite donc d'établir en premier lieu un bilan quantitatif et qualitatif des dessertes insulaires

Cela implique également de préciser les besoins de transport des îles et d'en déduire les carences éventuelles du fonctionnement libre des marchés du transport.

Cela exige enfin d'imaginer quelles formes doit prendre l'action publique pour corriger les insuffisances détectées.

Cette réflexion doit évidemment être menée de façon globale en prenant l'espace méditerranéen dans son ensemble comme base de réflexion. Ce sont donc les conditions d'accessibilité des îles au sein de l'espace méditerranéen qu'il convient d'étudier. C'est donc aussi l'action des diverses autorités publiques agissant au sein du même espace, qu'il convient de considérer. Le carcan national du principe de Service public doit ainsi être refusé pour lui préférer un cadre géographique plus international.

COOPERATIONS RECHERCHEES : Régions européennes : Sardaigne et Baléares

FICHE SIMPLIFIEE DE PRESENTATION DE PROJET

REGION :
SICILE

THEME :
Développement local durable à visée touristique

AXE STRATEGIQUE : Tourisme

PORTEUR DE PROJET : Me Jean-Paul MATTEI CEGEXPORT Corse

INTITULE DU PROJET
Projet intégré de valorisation touristique des îles de la Méditerranée : SOL
I SOL

OBJECTIFS :

Concerne les îles défavorisées ayant une identité et des caractéristiques géosociales proches.

- 1- Proposer un modèle de développement euroméditerranéen sur la base d'initiatives intégrées socio-économico-culturelles
- 2- En s'appuyant sur la population, notamment les jeunes, mettre à profit les difficultés liées à l'insularité pour asseoir le développement

Ces objectifs sont déclinés en 7 opérations visant plusieurs secteurs.

COOPERATIONS RECHERCHEES :

En cours avec Sicile, Sardaigne, Crète, Baléares et Malte.

FICHE SIMPLIFIEE DE PRESENTATION DE PROJET

REGION : CORSE

THEME : Réalisation d'une étude sur la valorisation et la découverte de l'espace naturel protégé. Futur Parc Marin International des Bouches de Bonifacio

AXE STRATEGIQUE : Découverte du littoral Corso-Sarde dans une démarche de promotion touristique d'un site exceptionnel et de protection

PORTEUR DE PROJET : Agence du Tourisme de la Corse

INTITULE DU PROJET : Etude de faisabilité d'un parcours touristique en milieu sensible

OBJECTIFS :

Dans le cadre du futur Parc Marin des Bouches de Bonifacio, l'**Agence du Tourisme de la Corse** associée à l'Office de l'Environnement de la Corse envisage de réaliser une étude sur la valorisation et la découverte touristique de cet espace protégé.

Dans sa mise en œuvre, l'étude, sous maîtrise d'ouvrage ATC, serait conduite conjointement avec l'Office de l'Environnement de la Corse et ses interlocuteurs sardes du parc.

La philosophie du projet :

L'extrême sud de la Corse avec les îles Lavezzi, le nord de la Sardaigne avec l'archipel de la Maddalena constituent une entité touristique de grande renommée en Méditerranée particulièrement recherchée par les plaisanciers.

Au cœur de cette entité, le Parc Marin International actuellement en phase pré-opérationnelle peut offrir une attractivité supplémentaire pour la fréquentation de cet espace commun à la Sardaigne et à la Corse.

Toutefois, son caractère hautement sensible, tant au plan de l'environnement que des acteurs économiques existants, implique la nécessité d'organiser voire de réguler les diverses formes et pratiques touristiques qui peuvent s'y développer et dont l'impact doit être mesuré.

Pour répondre à cette problématique, l'étude entend dégager les principes d'un développement touristique moins concentré sur les espaces sensibles ou significatifs comme le littoral, mais plus largement diversifié et ouvert sur l'ensemble des potentialités touristiques du territoire.

COOPERATION RECHERCHEES :

Régions européennes :

Pays tiers méditerranéen :

FICHE SIMPLIFIEE DE PRESENTATION DE PROJET

REGION : Corse

THEME : Politiques énergétiques dans les îles et intégration des énergies renouvelables

AXE STRATEGIQUE : Energie renouvelables et développement durable
(Axe environnement)

PORTEUR DE PROJET : Laboratoire de Vignola - CNRS

INTITULE DU PROJET : Méthode d'élaboration des fondements d'une politique énergétique insulaire

OBJECTIFS :

- Inventaire des ressources en matière d'énergies renouvelables dans les grandes îles de la Méditerranée
- Identification des différents types de modèles énergétiques et des éléments de permanence et de différenciation des réseaux
- Analyse de l'offre et des systèmes de tarification
- Place des renouvelables (effective et potentielle) dans les systèmes identifiés et identification des politiques énergétiques qui en résultent.

COOPERATIONS RECHERCHEES :

Centres de recherche ou Agence de l'énergie (Sardaigne, Sicile, Baléares)