



SÉMINAIRE TRANSPORT ET INSULARITÉ ÎLES BALÉARES, 17 octobre 2016

CONCLUSIONS

CONTEXTE

Le séminaire s'est tenu à un moment clé du projet européen et à un point d'inflexion du thème relatif au transport et à l'accessibilité. La politique européenne des transports pour la prochaine génération est actuellement en cours de préparation au sein de la Commission européenne qui inscrira des propositions dans son programme d'ici l'été 2017. Cependant, la période de programmation actuelle dure jusqu'en 2020 et nous devons dès maintenant être attentifs à ce que la mise en œuvre des instruments existants inclut la cohésion territoriale comme cela est prévu - entre autres bases juridiques - par le Traité de Maastricht et les lignes directrices du Réseau Transeuropéen de transport.

Le séminaire était consacré au transport maritime et au transport aérien. Il a notamment exploré les mécanismes de compensation mis en place pour pallier les coûts supplémentaires de l'insularité liés au transport.

Ce séminaire co-organisé avec le Gouvernement des îles Baléares et a donné l'opportunité aux régions insulaires membres de la CRPM de faire part de leurs préoccupations à et d'échanger avec la Commission européenne (DG Move), les parties prenantes et les professionnels.

Il a été rappelé à cette occasion que les îles doivent faire face à des défis et des contraintes complexes en termes de transport et de cohésion territoriale, mais qu'elles bénéficient aussi d'atouts et d'opportunités. Plusieurs types de contraintes existent, liées à la géographie, l'économie et la démographie - les îles étant généralement des zones rurales, les jeunes migrent vers le continent - et les forces industrielles restent modestes. Les flux de marchandises ne sont pas équilibrés, les flux entrants étant bien supérieurs aux flux sortants. Concernant le flux de voyageurs, il faut ajouter les fluctuations saisonnières, liées au tourisme.

Ces défis auxquels sont confrontés les territoires insulaires doivent être traités de manière spécifique au niveau européen.

Les autorités insulaires régionales étant plus proche des citoyens et connaissant les besoins sur le terrain jouent un rôle clé dans la prise de telles initiatives. Elles ont d'ailleurs mis en place des mécanismes de compensation efficaces concernant les coûts supplémentaires pour les liaisons entre les îles et le continent.

Les régions insulaires appliquent actuellement une série de schémas de compensation ; des contrats de service public (CSP) et des obligations de service public (OSP) sont mis en place, ainsi que des prix réduits ou des tarifs uniques, afin que le coût du transport maritime soit équivalent au coût d'une connexion routière (« tarif équivalent routier »).

En fonction des données, les gouvernements insulaires peuvent demander et justifier la nécessité de mécanismes de compensation adaptés à leurs besoins pour les transports île - continent et continent - île. Les mécanismes doivent garantir d'une part de bonnes conditions d'accessibilité aux îles et archipels pour les habitants et le fret, et d'autre part une utilisation rationnelle des fonds publics.

L'implication des communautés insulaires et des opérateurs est cruciale dans la définition des conditions de ces services publics. Il faut introduire dans les discussions l'évaluation de l'impact indirect et sur le long terme pour ces communautés.

Il ne fait pas de doute que certaines expériences présentées lors du séminaire peuvent être reproduites, et que de ce point de vue, il a contribué à un transfert de connaissances entre les régions. L'inspiration puisée parmi les îles et les possibilités d'échanger les expériences à travers ces séminaires et à travers la Commission des Îles de la CRPM sont bénéfiques.

À PROPOS DES RÉGIONS INSULAIRES ET DU TRANSPORT MARITIME :

Brian Simpson, le coordinateur européen pour les Autoroutes de la Mer (AdM) a partagé son souhait de renforcer la participation des îles dans la version finale de son **Plan de mise en œuvre détaillé** relatif aux Autoroutes de la Mer, qu'il présentera en juin 2017.

Les îles sont très peu prises en compte dans la programmation des 9 corridors du MIE, qui reçoivent plus de 90 % de l'enveloppe financière, ce qui est une raison supplémentaire de leur accorder un traitement spécial dans le cadre aux Autoroutes de la Mer. Pour les métropoles, ceci est d'abord et avant tout lié à la question du « verdissement » et de la décongestion du transport maritime mais les régions insulaires ne peuvent pas en être exclues.

Le séminaire réaffirme la position prise par la Commission des Îles lors de sa dernière Assemblée Générale à Rhodes en mai 2016, défendant une adaptation des termes et conditions des Autoroutes de la Mer afin de mieux intégrer les petits et moyens ports dans le réseau global. En outre, il a rappelé la position des îles concernant les taux de cofinancement différenciés et les aides aux nouvelles routes maritimes avec les pays non-membres de l'UE, ainsi que le rôle - pour les îles stratégiquement situées - que peuvent avoir les « hubs » intercontinentaux de Gaz Naturel Liquéfié (le carburant maritime du futur) dans le processus d'écologisation du transport maritime.

Il est clair que les deux premiers appels à projets du **Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE)** n'ont pas eu, pour les îles, les avantages qui auraient dû se dégager de cette politique. Nous espérons que les critères de sélection que la Commission utilisera pour examiner les **projets soumis à l'appel à projets le 13 octobre auront une dimension territoriale et seront plus « compatibles vis-à-vis des îles »**.

Nous espérons également que les prochains appels à projets lancés entre maintenant et 2020 incluront clairement une composante spécifique **ciblant les îles et les régions ultrapériphériques**.

À cet égard, la Commission européenne, fortement encouragée par la Commission des transports et du tourisme du Parlement européen, a lancé un appel à projets d'une valeur de 110 millions d'euros afin de soutenir les petits **projets de transport transfrontaliers**. Cette affectation pourrait également s'appliquer aux territoires insulaires.

À PROPOS DES RÉGIONS INSULAIRES ET DU TRANSPORT AÉRIEN :

L'accessibilité revêt une importance capitale pour la croissance de l'économie locale et l'accès aux îles dépend souvent de la connectivité aérienne. Pour que les îles ne soient pas désavantagées injustement, la notion de connectivité dans la législation européenne et les répertoires correspondants doit prendre en compte trois aspects : **fréquence, durée et coût du voyage.**

En outre, les coûts supplémentaires encourus pour le transport de voyageurs et de biens ont un impact sur la compétitivité de l'île et les régions insulaires ont mis en place une série de schémas de compensation, comme les prix réduits pour les résidents ou bien tous les passagers, et les Contrats de service public (CSP) et les obligations de service public (OSP). Il faut tenir compte du fait qu'une aide soutenant la liaison entre les îles et le continent par de grands avions peut être plus économique qu'une obligation de service public.

Une attention particulière est portée au transport au sein de l'île afin d'aborder l'insularité multiple. En dernier lieu, le Gouvernement des îles Baléares considère qu'un tarif unique pour tous les voyageurs permet de garantir un prix stable et juste, en cohérence avec les tarifs continentaux, pouvant également mettre en valeur la cohésion territoriale et stimuler le tourisme interinsulaire.

D'autres régions insulaires, comme la Corse et la Sardaigne, appliquent des systèmes similaires afin de garantir une amélioration substantielle de la cohésion territoriale, évitant ainsi des différences dans le traitement des coûts de transport entre le continent et les régions insulaires et en particulier le développement économique des régions.

La continuité territoriale dans les îles à travers le transport aérien est également un concept de haute importance pouvant aborder les problèmes d'accessibilité et de connectivité. La Corse et la Sardaigne travaillent actuellement avec des régions de l'Italie continentale pour explorer ce sujet et proposer le concept.

« **La viabilité d'une économie insulaire dépend de sa connectivité aérienne** », a été une citation mentionnée pendant le débat actuellement en cours au Royaume-Uni concernant l'expansion de l'aéroport d'Heathrow par la construction d'un 6^{ème} terminal. En effet, plusieurs îles lointaines dont les économies souffrent du peu de connectivité et de la faible accessibilité en termes de temps et de coût, ont de nos jours encore plus besoin que leur voix soit entendue.

LA COMMISSION DES ÎLES DE LA CRPM ET SES MEMBRES CONSIDÈRENT ESSENTIELS :

- L'inclusion de l'accessibilité comme un pilier des Autoroutes de la Mer.
- L'inclusion de la dimension territoriale dans les critères d'évaluation des projets dans le cadre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe, pour que les prochains appels soient plus compatibles vis-à-vis des îles.
- Lors d'une prochaine révision de la Réglementation relative aux aides d'État, la nécessité de prendre en compte un mécanisme de compensation ou de correction afin de combler le manque des économies d'échelle en matière de transport.
- De rappeler qu'à travers leurs impôts, les résidents habitant dans les îles financent les infrastructures continentales. De la même façon, la cohésion territoriale aurait besoin que les mécanismes rationnels de l'Aide financière nationale et européenne soutiennent la viabilité du transport maritime et aérien

des régions insulaires, où il serait nécessaire afin d'augmenter la connectivité des régions insulaires dans le but de combler le vide de l'accessibilité entre les îles et le continent.

- Que l'argumentation sur les mécanismes de compensation est faite selon une approche ascendante, et est basée sur une évaluation de l'impact indirect et sur le long terme pour les communautés.
- D'évaluer l'introduction des Obligations de service public internationales ou autres mécanismes garantissant la connectivité entre les îles, non seulement au sein de la même région ou du même état mais également entre les îles des différents pays. C'est une ligne de travail que nous devons approfondir. L'utilisation de fonds européens (ex. : fonds structurels) destinés au transport par ferry vers les pays tiers pourrait être prise en compte.
- D'autoriser de nouveau les aides pour de nouvelles routes maritimes et aériennes avec des pays tiers.
- D'accélérer la réflexion de la Commission européenne sur les façons innovantes de soutenir le transport maritime vers les îles, y compris les schémas basés sur le concept Ecobonus (soutenir l'affréteur plutôt que l'armateur).

PROCHAINES ETAPES

La Commission des Îles poursuivra régulièrement ce type de séminaires afin de discuter des avancées concernant les problèmes liés au transport au niveau européen et elle continuera sa recherche d'informations auprès de ses membres insulaires qui peuvent être apportées aux discussions avec les institutions européennes.

Un représentant du Gouvernement des îles Baléares présentera les conclusions du séminaire lors de la prochaine Assemblée Générale annuelle de la CRPM, qui rassemblera plus de 160 régions membres aux Açores le 3 et 4 novembre 2016.

La Commission des Îles surveillera de très près les progrès au niveau européen et en étroite collaboration avec les parties prenantes et les experts, en vue de la prochaine Assemblée Générale annuelle à Gozo (Malte) le 9 mars 2017.