

**Contribution des Régions Ultrapériphériques a la consultation
publique lancée par la**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**Un avenir durable pour les transports: vers un système intégré,
convivial et fondé sur la technologie**

(COM (2009) 279 final, du 17 juin 2009

Document de Synthèse

Introduction

Les régions ultrapériphériques représentent un groupe de six îles et archipels réparti dans l’Océan Indien, la Caraïbe et la Macaronésie, ainsi qu’une enclave territoriale dans la forêt amazonienne. Les régions ultrapériphériques partagent:

- un très grand éloignement par rapport au continent européen, renforcé donc par l’insularité ou l’enclavement territorial (s’agissant de la Guyane). Etant très isolées dans leurs espaces géographiques et largement excentrées des grands courants d’échanges, les régions ultrapériphériques sont confrontées à l’impossibilité de tirer profit des avantages du marché de l’Union européenne ;
- une intégration au sein soit d’une aire géographique de proximité côtoyant des pays tiers de l’UE dont le niveau de développement est inférieur à celui des régions ultrapériphériques, soit d’un espace totalement isolé ;
- l’étroitesse du marché local et donc la dépendance économique vis-à-vis d’un petit nombre de produits ;
- des conditions géographiques (relief accidenté, densité de la forêt) et climatiques (vulnérabilité liée aux risques naturels notamment) particulières qui constituent des freins au développement des territoires.



	Açores PT	Madère PT	Canaries ES	Guadeloupe FR	Guyane FR	Martinique FR	Réunion FR
Localisation	Océan Atlantique	Océan Atlantique	Océan Atlantique	Mer des Caraïbes	Amérique du Sud	Mer des Caraïbes	Océan Indien
Distance (en Km par rapport à la capitale de l’Etat d’appartenance)	1500	1000	2000	6800	7500	6850	9400
Distance (en Km par rapport au 1 ^{er} continent de l’environnement régional)	1450 (Afrique du Nord – Maroc)	650 (Afrique du Nord – Maroc)	250 (Afrique du Nord – Maroc)	620 (Amérique du Sud – Venezuela)	--	450 (Amérique du Sud – Venezuela)	1700 (Afrique de l’Est – Mozambique)
Superficie (en km ²)	2.322	828	7.447	1.702,6	83.533,9	1.128	2.503,7
Population habitants x 1000)	242,6	245,5	1.975,2	438,0	209,7	398,9	786,2

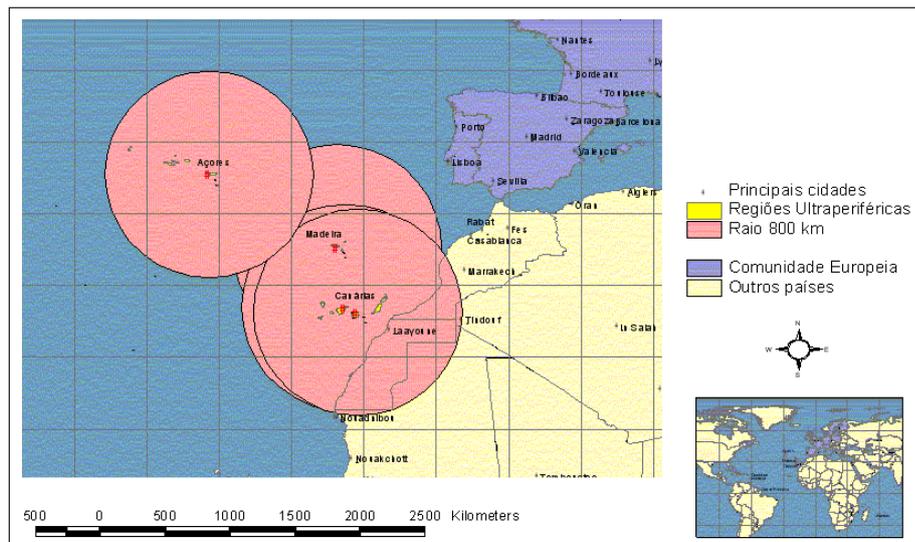
Sources : Eurostat 2006

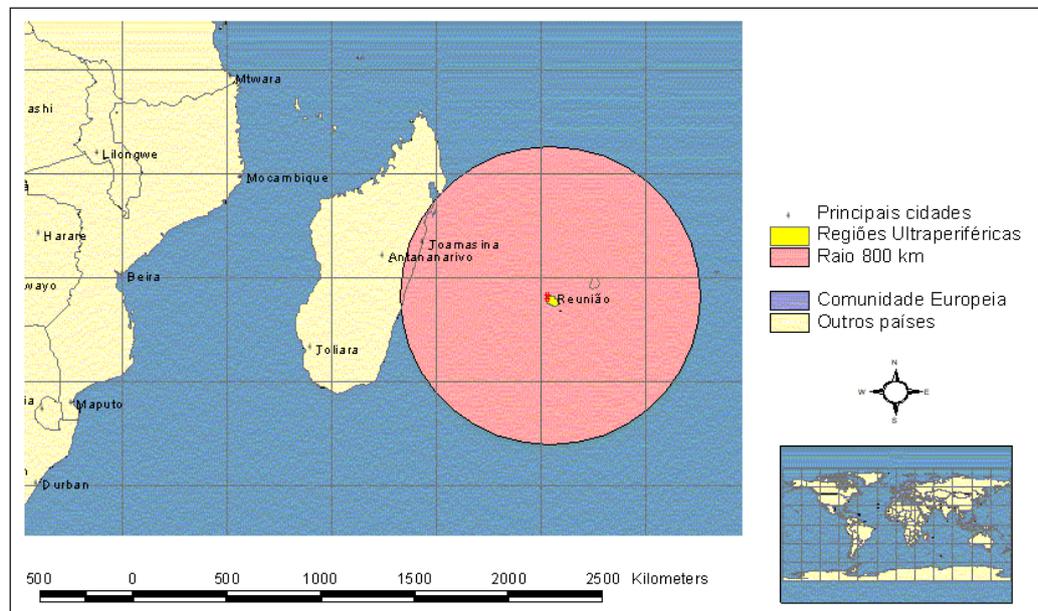
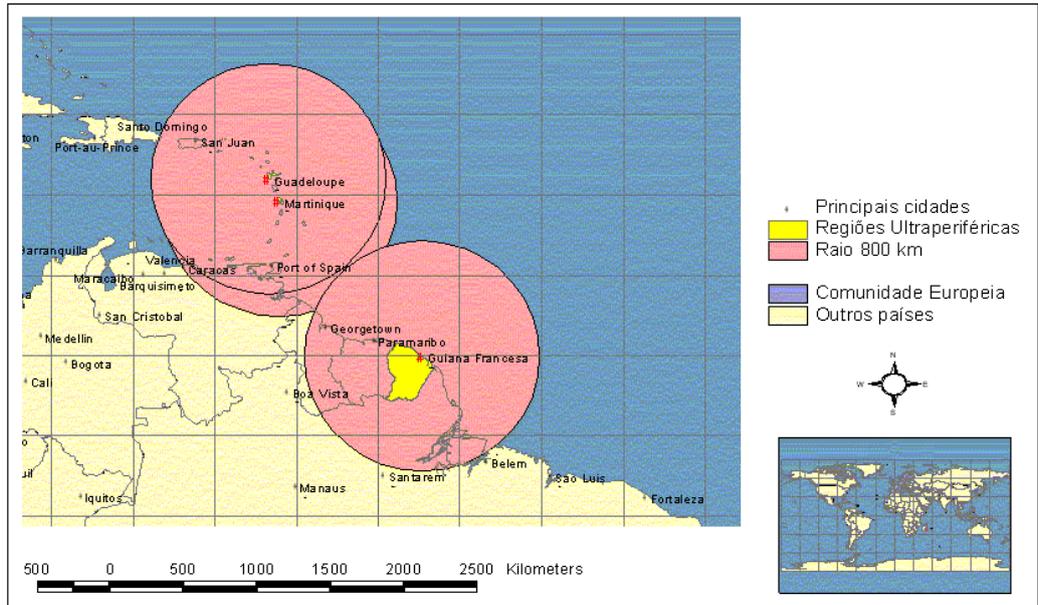
La problématique de l'accessibilité dans les régions ultrapériphériques prend plusieurs formes, notamment :

- L'accessibilité physique, portant sur la distance géographique, les infrastructures de connexion et les possibilités très contraintes en termes d'aménagement du territoire;
- L'accessibilité économique qui vise le lien entre les problématiques de connexion, la dispersion ou la concentration de l'activité économique et les fonctions de production.

Les contraintes résultant du manque d'accessibilité dans ces régions constituent des entraves fortes au principe de libre circulation des personnes, des biens et des services. Elles sont un obstacle notamment au déplacement de la main d'œuvre et occasionnent également des coûts additionnels d'acheminement des biens avec le continent européen.

Ce qui permet de distinguer les RUP des autres régions européennes, c'est aussi leur isolement non seulement par comparaison avec le continent européen mais aussi dans leur propre environnement géographique. Cet isolement est avant tout spatial et emporte des conséquences sur la cohésion économique, sociale et territoriale. L'isolement se vérifie également par rapport aux principaux courants d'échanges mondiaux, notamment commerciaux. Les économies des RUP n'ont en terme de marché pertinent de proximité dans un rayon de 800 Km, qu'une zone vide d'habitant (ce qui est le cas particulièrement des Açores et, dans une moindre mesure, aussi de Madère), ou une zone à marché extrêmement réduite tant par la taille de population concernée que par le niveau de PNB des Etats voisins (pays en voie de développement ou pays moins avancés).





L'importance des transports pour les RUP

La présente contribution a pour objectif de proposer une adaptation des orientations stratégiques définies par la Commission européenne à la situation spécifique des RUP, en vue de mieux encadrer leurs problèmes d'accessibilité dans une logique de cohésion territoriale.

Les transports sont importants pour l'ensemble de l'UE et ils constituent une partie essentielle de l'économie européenne (ils représentent environ 7% du PIB et 5% de l'emploi) mais le poids de celui-ci dans les régions ultrapériphériques est accru, et il dépasse 8% du PIB et 6% de l'emploi. Néanmoins, son importance dans l'économie de ces régions est encore plus considérable que celle montrée par les statistiques officielles.

Une stratégie communautaire en matière de transports complète (financement et tarification de l'infrastructure, projets prioritaires des



réseaux transeuropéens, politique de la concurrence, etc.), exige de tenir compte des facteurs de l'ultrapériphérie : l'éloignement, l'insularité, le niveau d'accessibilité, la provision en infrastructures, etc.

La plupart des relations commerciales des RUP ont été traditionnellement tissées avec leurs États membres d'appartenance, mais l'intégration dans leurs environnements géographiques régionaux et la coopération avec les pays et les territoires voisins sont à présent une condition nécessaire en vue de leur développement économique. Cette réalité est peu reconnue par la politique de cohésion actuellement en vigueur.

Dans le domaine des transports, l'intégration de l'ultrapériphérie appelle la mise en place d'instruments particuliers et des adaptations réglementaires chaque fois que nécessaire, qui prennent en considération les facteurs exposant la situation particulière des régions concernées (éloignement, insularité, accessibilité, infrastructure, etc.) et la nécessité d'assurer les objectifs visant à **pallier la discontinuité territoriale** (accessibilité au marché intérieur européen) et **l'intégration dans leur environnement géographique** (dimension extérieure de l'UE).

Le prochain Livre blanc des transports à l'horizon 2020

Le Livre blanc des transports adopté en 2001¹ établissait la politique européenne des transports pour une période de 10 ans. La Commission européenne est en train de préparer la révision de ladite politique en vue d'élaborer un nouveau Livre blanc des transports pour la prochaine décennie.

Dans ce contexte, la Commission a commandé une étude arrêtant divers scénarii sur l'avenir à longue échéance (20-40 ans) des transports dans l'UE. Ceux-ci ont été utilisés en vue d'entreprendre une série de réflexions sur les nouveaux défis qui se posent dans un environnement à faible niveau d'émissions de carbone et dans un monde de plus en plus intégré économiquement.

Une synthèse des ces réflexions est entreprise par la Communication de la Commission « *Un avenir durable pour les transports : vers un système intégré, convivial et fondé sur la technologie*² » à l'issue de laquelle cette consultation publique est entamée.

La communication souligne le fait que *l'objectif de la politique européenne des transports est de mettre en place un système de transport durable qui réponde aux besoins économiques, sociaux et environnementaux de la société et soit propice à l'instauration d'une société ouverte à tous et d'une Europe parfaitement intégrée et compétitive (...), l'accès aux régions isolées doit donc rester la première priorité de la politique des transports.*

Néanmoins, la situation particulière des RUP n'a été jamais considérée d'une manière suffisante par la politique commune des transports (PCT).

¹ COM (2001) 370

² COM (2009) 279.



Le Conseil européen de Séville des 21 - 22 juin 2002 invitait déjà la Commission à approfondir cette question dans la mise en œuvre du paragraphe 2 de l'article 299 du traité et à présenter des propositions appropriées en vue de tenir compte de leurs nécessités particulières concernant les différentes politiques communes, notamment celle des transports.

Lors de la révision du Livre blanc de mai 2006³, les RUP ont été pour la première fois évoquées et les institutions européennes ont été invitées à adopter des mesures particulières et à **adapter les mesures générales dans le cadre de la politique des transports.**

Elle souligne notamment que *“(..)* les régions insulaires et ultrapériphériques devront exploiter le potentiel des aéroports régionaux et des liaisons maritimes. Les RUP souffrent d'un déficit d'accessibilité important, **non seulement par rapport au marché intérieur continental, mais aussi par rapport à leur propre hinterland. Les instruments de la politique des transports et les aides d'État pourraient être utilisés pour réduire les effets de l'éloignement sur leur position concurrentielle et pour améliorer les liaisons avec le reste de l'UE et avec les pays tiers voisins** ».

Cette politique doit évidemment aborder la problématique de congestion de l'Europe centrale, le déséquilibre entre les modes ou l'accessibilité des régions périphériques, mais aussi doit viser les problèmes particuliers des transports concernés par les RUP. L'expérience témoigne qu'il y a un grand nombre de cas où une certaine difficulté a été mise en évidence lors de l'intégration de l'ultrapériphérie dans la politique des transports.

Éléments de réponse des régions ultrapériphériques aux questions posées dans le cadre du débat sur la politique des transports

1. Infrastructure

Les réseaux transeuropéens de transport

Les RUP ont récemment présenté une contribution au Livre vert concernant les réseaux transeuropéens de transport, dont les conclusions principales⁴ sont exposées ci-après :

La situation des RUP par rapport à la planification du RTE-T est la suivante :

- Les RUP sont exclues du **réseau routier**, à l'exception des connexions ports/aéroports de Gran Canaria et Tenerife (Canaries).
- Les RUP sont exclues du **réseau des autoroutes de la mer**, à l'exception des Açores, Canaries et Madère pour ce qui concerne

³ COM (2006) 314

⁴ Contribution des Régions Ultrapériphériques au Livre Vert sur les Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T) COM(2009) 44 final, du 4 février 2009

l'extension des axes principaux du RTE-T aux pays tiers voisins (mais avec beaucoup de difficultés de mise en oeuvre).

- Les RUP sont incluses dans le **réseau des aéroports et des ports maritimes**, selon les différentes classifications établies dans les Orientations.
- Les RUP sont exclues des **projets prioritaires**, alors même que plusieurs grands projets en infrastructures ont été menés sur place (et continuent de l'être) pour permettre leur désenclavement (exemples : construction des aéroports. Concrètement, le projet prioritaire 21 Autoroutes de la mer, définit trois routes maritimes qui n'incluent aucune RUP. Les projets d'interconnexion entre les RUP et le continent européen ne sont pas considérés comme étant prioritaires).

Par rapport à la **planification du réseau**, les nouvelles orientations devraient inclure les connexions ports / aéroports dans toutes les RUP (et pour toutes les îles dans le cas des archipels). Elles devraient aussi intégrer les ports maritimes et les aéroports des RUP dans le réseau prioritaire.

Par rapport à **l'extension du réseau à des pays tiers**, les nouvelles orientations devraient inclure les pays tiers voisins des RUP d'une manière effective dans le réseau prioritaires des autoroutes de la mer et prêter une attention particulière aux connexions des RUP.

En 2007 la Commission a approuvé une Communication sur l'extension des axes principaux du RTE-T aux pays voisins dans le cadre de la politique de voisinage. Ces Orientations identifient cinq axes transnationaux qui incluent les corridors paneuropéens (connexions UE-pays tiers).

Lorsque la Commission européenne a souligné la nécessité d'étendre ces réseaux transeuropéens de transport vers les pays voisins, les RUP ont été exclues, y compris au titre des autoroutes de la mer (le but étant de faire en sorte que la législation, les normes et les spécifications techniques des principaux partenaires commerciaux de l'UE soient compatibles et contribuent ainsi à la réalisation de l'agenda de Lisbonne).

Seule exception, les Açores, les Canaries et Madère ont été incluses dans l'axe « autoroutes de la mer », mais avec des incohérences par rapport à l'ensemble des dispositifs (exclusion du réseau des autoroutes de la mer défini dans les orientations communautaires, définition d'actions éligibles dans le Programme Marco Polo II qui se rapportent aux orientations communautaires et au concept de transport maritime de courte distance, excluant aussi les RUP, de même que les lignes directrices sur les aides d'Etat) qui représentent des difficultés d'articulation presque insurmontables.

Pourtant, la Commission européenne dans son Livre Vert sur les RTE énonce que *« le concept d'autoroutes de la mer (...), mérite à l'avenir une attention beaucoup plus grande. Il favorise un transport de marchandises plus propre et multimodal et contribue à relier l'UE au reste du monde »*





C'est dans ce contexte que les RUP plaident, dans un souci d'intégration régionale, pour la mise en place d'infrastructures compatibles et interconnectées et pour le rapprochement des environnements réglementaires dans les zones géographiques qui la concerne.

En conclusion, bien que le RTE-T ait été conçu pour mieux intégrer les régions centrales et périphériques de l'UE, en renforçant les connexions de grande capacité pour préserver la compétitivité de l'économie européenne, les RUP continuent à être isolées et éloignées dans leurs marchés locaux.

Les corridors qui sont intégrés dans le maillage des RTE – T doivent inclure ceux qui conduisent dans l'Océan Indien à l'île de La Réunion et dans l'Océan Atlantique, aux régions de Guadeloupe, Martinique et enfin, de Guyane.

La Commission devrait inclure dans ses réflexions les flux de transport existants dans les bassins maritimes des régions ultrapériphériques.

Le problème de la définition de navigation maritime à courte distance

La définition de transport maritime à courte distance utilisée par la Commission⁵ ne tient pas compte des régions ultrapériphériques parce que la définition utilisée ne comprend que le transport « *par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe* » c'est-à-dire les ports maritimes des pays non communautaires ayant une façade sur la Mer Baltique, la Mer Noire et la Méditerranée, et le transport maritime entre les Açores, Madère et les Canaries et les pays de l'Afrique du nord-ouest ou entre les DOM et les pays de leur environnement géographique aux Caraïbes ou dans l'océan indien par exemple est donc exclu.

Cette définition a empêché la participation des RUP tant au programme de Marco Polo I qu'au programme Marco Polo II. En ce qui concerne les années prochaines de mise en œuvre du programme concerné, il est proposé :

- de comprendre dans le concept de Short Sea Shipping la navigation entre les régions ultrapériphériques et les pays de leur environnement géographique ;
- d'intégrer les ports des RUP et ceux des pays tiers de leur environnement géographique dans la chaîne logistique des autoroutes de la mer ;
- d'autoriser les aides publiques en vue d'encourager leur développement ;
- d'autoriser comme des actions d'encouragement du transport intermodal celles développées dans le domaine d'un seul État membre pourvu qu'elles concernent au moins l'une de ces régions.

⁵ COM (1999) 317 final, de 29 de junio



Tarifification de l'infrastructure de transport

*« La Commission considère habituellement que le financement public d'une infrastructure ouverte à tous les utilisateurs actuels et potentiels ne constitue pas une aide au sens de l'article 87§1. Cette approche doit cependant tenir compte de l'évolution récente des marchés de transport, marquée en particulier par la tendance constante à l'augmentation du nombre d'opérateurs privés. Il n'est donc pas exclu que le financement public d'une infrastructure de transport puisse procurer un avantage concurrentiel direct ou indirect à une ou plusieurs entreprises et constitue une aide à leur égard. **S'agissant d'une infrastructure située dans une région ultrapériphérique, la Commission tiendra le plus grand compte, dans son appréciation, de la compatibilité de la mesure au regard des règles en matière d'aides d'Etat, de l'impact positif de cette infrastructure sur le développement de la région** »⁶.*

La mise en œuvre du principe de tarification des infrastructures sur base exclusive des coûts sociaux marginaux (l'utilisateur paie les coûts tant intérieurs qu'extérieurs engendrés sur le point d'utilisation) n'est pas égalitaire si l'utilisateur n'a pas la possibilité de changer ses habitudes en matière de transport en choisissant le transport le plus efficace.

Une stratégie de tarification dans les régions ultrapériphériques sur la seule base de cet argument serait injuste parce que l'utilisateur ne peut pas choisir l'infrastructure la plus efficace ou la moins chère, par contre il doit utiliser la seule disponible.

Cette idée n'est pas seulement applicable aux voyageurs mais aussi aux entreprises qui ne peuvent pas choisir le mode, la route et même pas le logiciel engendrant moins de dommages aux infrastructures ou à l'environnement car elles doivent faire face aux coûts réels de distribution de leur production ou d'importation des matières premières ou d'équipements.

2. Les Lignes directrices des aides d'État sur le transport pour les régions ultrapériphériques

*« Les handicaps structurels permanents des régions ultrapériphériques nécessitent une approche cohérente et globale des aides au transport, à destination, en provenance et à l'intérieur de ces régions dans les secteurs aérien, maritime et terrestre. **La Commission examine à cet égard la possibilité d'un encadrement sectoriel spécifique aux régions ultrapériphériques** »⁷.*

⁶ COM(2000)147 final

⁷ (COM (2000) 147 final, p. 43-44)



Cet engagement n'a jamais fait l'objet d'une décision clairement relayée par la Commission auprès des régions ultrapériphériques. La révision actuelle de la politique de transports devrait être une occasion en vue d'examiner à nouveau la possibilité de mettre en place un encadrement sectoriel qui soit propre aux régions ultrapériphériques.

Un certain nombre d'aspects concernant les aides d'État sont, ci-après, évoqués :

Lignes directrices d'aides d'État à finalité régionale

En ce qui concerne les aides au fonctionnement dans le domaine des transports, il s'avère nécessaire de maintenir l'instrument juridique dans le cadre des aides d'État, qui ont donné lieu à l'adoption des systèmes spécifiques d'aides aux transports des marchandises.

Lignes directrices des aides d'État sur le transport aérien

Les lignes directrices concernant les aides d'État au fonctionnement des aéroports et le démarrage de nouvelles lignes aériennes contiennent des dispositions particulières en faveur des RUP, notamment en ce qui concerne le **démarrage de nouvelles lignes aériennes avec des pays tiers voisins**.

Ces exceptions doivent être étendues en établissant pour les RUP que le financement public des aéroports des régions concernées n'ait pas la considération d'aide d'État, au-delà de la catégorie attribuée aux aéroports en fonction du volume de la circulation de passagers annuelle. Étant donné l'isolement caractérisant les régions concernées, les aéroports ne se trouvent pas en situation concurrentielle avec d'autres aéroports communautaires. En outre, il n'existe pas de concurrence avec d'autres modes de transport, notamment le ferroviaire et le routier, qui ne constituent pas des alternatives.

À l'égard du démarrage des lignes aériennes nouvelles, la possibilité de faire des exceptions avec des aéroports du continent européen ou entre les RUP elles-mêmes (par exemple Canaries – Madère et Açores, RUP des Caraïbes) devrait être créée, étant donné la petite taille des compagnies aériennes régionales et les difficultés en vue d'atteindre des seuils de rentabilité minimaux par l'inclusion d'une exception en faveur des lignes aériennes provenant des aéroports de toute catégorie des RUP.

La conclusion des accords de libéralisation du trafic aérien avec les pays tiers voisins des RUP devrait être également encouragée par la Commission.

Les problèmes des lignes directrices des aides d'État concernant le transport maritime.



Les Lignes Directrices des Aides d'État sur le Transport Maritime autorisent, sous certaines conditions des aides au démarrage de nouvelles lignes maritimes à courte distance, pour une période de trois ans avec une intensité maximale de 30% pour les aides au fonctionnement et de 10% pour les investissements.

Pour ce qui concerne le programme Marco Polo, les actions des autoroutes de la mer peuvent obtenir un financement communautaire jusqu'au 35% des coûts de démarrage des services de transport. Étant donné que le financement octroyé par la Commission n'atteint normalement pas ce plafond, il peut être complété avec des aides publiques nationales qui soient compatibles avec les lignes directrices des aides d'État sur le Transport Maritime. Pour sauvegarder les différences d'intensité d'aides admises dans les deux cas, une récente Communication de la Commission a modifié l'intensité maximale admise dans les lignes directrices pour les projets des autoroutes de la mer financés par le programme Marco Polo.

Toutefois, certaines incohérences persistent. Les RUP sont exclues du champ d'application des lignes directrices, puisque la notion de transport maritime à courte distance ne s'applique qu'au trafic de marchandises et de passagers « entre ports situés en Europe », ce qui exclut les connexions entre ces ports et les ports des pays tiers proches, pourtant éligibles sous le programme Marco Polo.

Avec toutes ces restrictions (non accès au réseau transeuropéen des autoroutes de la mer, exclusion du concept de transport maritime à courte distance, exclusion de la possibilité de financement qui offre le programme Marco Polo, exclusion de la possibilité d'octroyer des aides publiques au démarrage de nouvelles lignes avec les pays tiers proches) les RUP ne pourront pas atteindre l'objectif d'insertion dans leur environnement géographique proche.

Par conséquent, étant donné l'impossibilité d'autoriser des **aides au démarrage de nouvelles lignes maritimes avec des pays tiers voisins**, la Commission a reconnu récemment la possibilité d'utiliser les **obligations de service public** internationales. Cette possibilité doit toutefois faire face à un grand nombre de difficultés de nature pratique, et une adaptation des directrices étant cohérente avec l'objectif d'assurer la connectivité des RUP avec les pays tiers voisins est en tout cas recommandée.

Assouplissement des obligations de service public.

L'éloignement et le déficit d'accessibilité ont déterminé que les liaisons avec les régions concernées aient été considérées comme des services d'intérêt général par leurs États respectifs.

La libéralisation des secteurs des transports maritime et aérien et la création du marché intérieur a entraîné la nécessité d'adapter les mesures compensatoires traditionnelles ci-dessus à la réglementation communautaire concernant le transport et la concurrence. Il faut



souligner dans ce contexte l'importance capitale pour les RUP de la réglementation concernant les obligations de service public et la compensation de celles-ci.

La plupart des échanges des RUP ont été jusqu'à présent acheminés vers les États d'appartenance mais dans l'avenir une condition essentielle en vue de leur démarrage économique est celle d'atteindre leur intégration dans leur environnement géographique régional et leur ouverture vers les pays ou les territoires voisins.

L'établissement de relations commerciales et de coopération avec les régions et les pays de leur environnement géographique appelle la présence d'infrastructures et de services de transport fonctionnant de manière stable.

L'applicabilité des obligations de service public (OSP) devrait être fournie non seulement aux services de cabotage mais aussi aux liaisons intra-communautaires (même entre RUP de différents États membres) et aux liaisons internationales avec les pays de l'environnement géographique.

Également, tant à l'égard du transport maritime que de l'aérien, il faudrait examiner la possibilité d'étendre prudemment les délais des concessions ou des contrats de service public sous certaines conditions, pour donner aux entreprises la possibilité de récupérer l'investissement réalisé.

3. Financement

Quant aux mécanismes de financement des instruments évoqués auparavant, en ce qui concerne les RTE-T, une reconnaissance explicite de la priorité politique à octroyer aux projets des RUP s'avère nécessaire, et ils doivent être insérés dans le réseau prioritaire dans les nouvelles orientations communautaires.

Par ailleurs, bien que des avancements dans l'esprit de leur adaptation à la situation particulière des RUP aient été réalisés, il s'avère nécessaire d'adapter le **programme Marco Polo** à la réalité des régions concernées⁸.

Dans le domaine de la politique de cohésion et plus précisément du **FEDER** qui permet la compensation des surcoûts liés notamment à l'éloignement des régions ultrapériphériques, il convient de maintenir le cofinancement des **surcoûts liés au transport de marchandises** au moyen de compensations financières liées aux obligations de service public et/ou d'aides au transport.

⁸ Voir Contribution des Régions Ultrapériphériques au Livre Vert sur les Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T) COM(2009) 44 final, du 4 février 2009.



4. Le transport et le changement climatique

L'impact de l'intégration des activités du transport aérien dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre sur les RUP

La volonté politique de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans l'Union conduit à faire peser des charges plus lourdes sur le transport aérien, et ce, en vue de favoriser les autres modes de transports moins polluants, tel que le transport ferroviaire.

Les RUP ont une série de caractéristiques particulières qui n'ont pas été considérées lors de la réalisation du projet de directive, à savoir :

- La distance minimale de 3000 Km depuis Bruxelles et une distance maximale de 9500 Km qui résultent de la multiplication par un nombre de 3 à 10 fois la distance moyenne des vols continentaux européens, une distance très élevée de leur capitale nationale.
- Le problème de l'isolement de la population résidente, tant à l'égard de leur propre pays comme du territoire continental européen que d'autres territoires et d'îles à l'intérieur de la RUP elle-même, serait aggravée, celle-ci n'ayant pas d'alternatives, telles que le transport ferroviaire (TGV -train à grand vitesse) ou le transport routier, celles-ci existant sur le continent européen.
- L'incidence forte du tourisme sur un grand nombre de ces régions : ce secteur serait notamment touché par la hausse des prix du transport aérien.
- Les effets négatifs sur les importations et les exportations transitant par l'aérien, et la hausse des prix locaux adjacents, alors que ce mode de transport reste l'unique moyen d'expédition des produits périssables, vu la distance.
- Les RUP constituent dans plusieurs cas des frontières extérieures de l'Union européenne et sont entourées de pays tiers concurrents, qui sera aggravé par l'application de cette directive.

La directive peut entraîner une chute du trafic des touristes à destination de ces régions (certaines études extérieures les estiment de 7% à 12%). Mais surtout, elle risque de marginaliser et d'isoler encore davantage le ressortissant d'une région ultrapériphérique qui souffre déjà du déficit d'accessibilité et d'une inégalité d'accès au continent européen. Faute d'une étude approfondie et détaillée des répercussions directes et indirectes, y compris le trafic de charge, cela pourrait entraîner une réduction de 2% à 4% du PIB de ces régions.

Les RUP demandent que soit examinée une issue alternative à l'applicabilité de la Directive à nos régions. À ce titre, elles demandent une dérogation à la Directive en ce qui concerne les déplacements des résidents avec le continent, et que des mesures alternatives de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre qui ne portent pas préjudice à la continuité territoriale soient prévues.



Par rapport au renchérissement du trafic des touristes, il conviendrait que la Commission s'engage à examiner la meilleure façon de répercuter les dispositifs aux RUP, en établissant une affectation des recettes à des mesures compensatoires pour améliorer leur compétitivité.

L'impact de l'intégration des activités de transport maritime dans le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre sur les RUP

Bien que la Commission n'ait pas encore posé l'inclusion des émissions de gaz à effet de serre provenant du transport maritime dans le système communautaire de quotas des émissions concernées, cette possibilité est évoquée par contre par la communication⁹ concernant les objectifs stratégiques et les recommandations pour la politique de transport maritime de l'UE jusqu'à 2018, lorsque celle-ci fait référence à l'examen des instruments économiques pour fixer le justes prix du transport.

Dans sa Communication¹⁰ sur la stratégie pour une mise en oeuvre de l'internalisation des coûts externes la Commission considère que :

*Le transport maritime a vu ses émissions de CO2 augmenter ces dernières années à raison de sa croissance. Les conclusions du Conseil européen de mars 2007 proposaient de prendre des mesures concernant les émissions dues aux activités du transport maritime international. La Commission souhaite inclure le secteur maritime dans l'accord post 2012 sur la prévention du changement climatique et souhaite également que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) mette au point en 2009 des actions pour réduire les émissions de gaz à effet de serre. En l'absence de progrès suffisants à l'OMI, la Commission proposera cependant des mesures au niveau européen, envisageant parmi les options possibles **l'inclusion du secteur maritime dans le système d'échanges de droits d'émission européen.***

Dans le cas où cette option aboutirait, les RUP demandent des mesures particulières palliant ou diminuant l'impact sur le coût des transports, en vue d'éviter un double impact négative sur leur accessibilité totalement contraire à la stratégie de développement préconisée par l'UE à l'égard des RUP en matière de réduction du déficit d'accessibilité, et une nouvelle distorsion de la concurrence vis-à-vis des ports voisins des pays tiers.

À ce titre, elles demandent d'être exclues du futur acte législatif pour ce qui concerne les déplacements des résidents entre les îles des archipels et avec le continent, et que des mesures alternatives de lutte contre les émissions de gaz à effet de serre qui ne portent pas préjudice à la continuité territoriale soient prévues.

⁹ COM (2009) 8 final

¹⁰ COM (2008) 435 final

Par rapport au renchérissement du trafic des touristes, il conviendrait que la Commission s'engage aussi à examiner la meilleure façon de répercuter les dispositifs aux RUP, en établissant une affectation des recettes à des mesures compensatoires pour améliorer leur compétitivité.

En conclusion, l'on constate un net décalage entre, d'une part, l'article 299 paragraphe 2 du TCE qui met l'accent sur le très grand éloignement des régions ultrapériphériques par rapport au continent européen, d'autre part les recommandations de la Commission européenne maintes fois exprimées¹¹ sur la nécessité de réduire le déficit d'accessibilité de ces régions, et enfin, l'inadéquation des outils d'intervention au titre de la politique des transports qui exige aujourd'hui la mise en place de mesures qui soient opérationnelles et qui tiennent compte de la réalité des régions ultrapériphériques.

La présente contribution des régions ultrapériphériques témoigne de l'importance qu'elles accordent au sujet de l'accessibilité de leurs territoires.

Elles plaident donc pour une plus grande cohérence des mesures prises. Celles-ci devraient s'appuyer sur des analyses d'impact approfondies¹² qui intègrent systématiquement la question de transposition des propositions de la Commission aux régions ultrapériphériques, ce qui n'est pas le cas actuellement.



¹¹ COM (2004) 343 Final et SEC(2004)1030

¹² En conformité avec les dispositions retenues par la Commission le 5/6/2002 en vue d'améliorer la qualité et la cohérence du processus d'élaboration des politiques – COM (2002) 276 final.