



**Contribution de la région Guadeloupe au Livre Vert
sur les Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T) du 4 février 2009**

Basse-Terre le, 27 avril 2009

Avant Propos

La Commission européenne souhaite réformer sa politique en matière de réseau transeuropéen de transport (RET-T). Elle a adopté le 4 février 2009 un livre vert exposant les futurs enjeux de cette politique qui repose sur trois piliers :

- les objectifs de lutte contre le changement climatique ;
- l'accroissement du rôle de l'UE sur le plan international grâce à de meilleures connexions avec les infrastructures de ses voisins et celles du reste du monde ;
- le développement économique et social dans le cadre de la stratégie de Lisbonne.

Pour favoriser les services intermodaux de transport de marchandises, l'Union européenne insiste sur la nécessité de développer les infrastructures et notamment:

- les infrastructures portuaires et de connexions plus efficaces avec l'arrière-pays, vu le rôle croissant des transports maritimes;
- l'intégration de corridors de fret ferroviaire entièrement interopérables et commercialement viables, ainsi que de corridors verts;
- la suppression des goulets d'étranglement sur les grands axes de transport;
- les connexions intermodales, la prise en charge du fret en zone urbaine et le potentiel du fret aérien;
- l'application des systèmes de transport intelligents à tous les modes de transport, ainsi que de nouveaux systèmes de tarification qui encouragent l'utilisation efficace des infrastructures.

En parallèle, la Commission plaide pour "la mise en place des infrastructures nécessaires aux services intermodaux de transport de voyageurs"¹ (notamment les connexions entre services aériens et ferroviaires ou les systèmes de billetterie intégrés).

¹ Communication de la Commission « Stratégie pour les régions ultrapériphériques : bilans et perspectives » COM(2007)507 final du 12 septembre 2007.

Le Livre vert propose enfin une série de possibilités, financières et non financières, pour mettre en place cette réforme des RTE-T.

La Commission européenne a lancé une consultation afin de recueillir les avis des régions européennes sur ce Livre vert jusqu'au 30 avril 2009.

C'est dans le cadre du partenariat établi entre les présidents de régions ultrapériphériques et la Commission européenne que la région Guadeloupe produit la présente contribution.

Dans la formulation des réponses aux questions de la Commission européenne, la région Guadeloupe fait le constat des forces et des faiblesses de la politique de réseaux transeuropéens de transport, et propose des mesures pour adapter cette réforme du RTE-T à la réalité géographique et économique de la région et des autres RUP.

Q1 : Dans son évaluation du développement du RTE-T jusqu'à ce jour, la Commission doit-elle prendre d'autres facteurs en considération ?

La prise en considération des spécificités des RUP telles que définies à l'article 299 paragraphe 2 du TCE est indispensable pour un renforcement cohérent de la politique des RTE-T en faveur de la cohésion socio-économique et territoriale des RUP.

En effet, ces régions, en raison de leur position excentrée par rapport aux grands courants européens d'échanges, ne figurent pas dans la planification des réseaux et sont exclues des grands projets prioritaires relevant des RTE-T. Pour la Guadeloupe, ces échanges reposent sur deux types de services : les services intercontinentaux depuis la Caraïbe vers le reste du monde, et les services régionaux organisés avec des compagnies de plus petites tailles mais qui desservent de nombreuses îles de la Caraïbe, notamment grâce au petit « cabotage » inter îles .

1.1 Les services intercontinentaux de la Caraïbe vers le reste du monde

La Guadeloupe occupe dans l'arc antillais une position géographique qui lui donne un atout indéniable. La mer des Caraïbes est une vaste étendue qui couvre 4000km d'est en ouest et 1200km du nord au sud où se regroupent des Etats continentaux et insulaires, et des territoires sous tutelle. Le Bassin Caraïbe présente une densité portuaire élevée qui s'explique notamment par l'éclatement géographique de cet

espace et par un fort degré d'extraversion de ces économies continentales et insulaires.

Située à proximité des grandes routes maritimes internationales qui relient les trois pôles de la Triade, c'est-à-dire l'Amérique du Nord, Europe Occidentale et l'Asie-Pacifique, la Guadeloupe peut tirer profit d'une situation de carrefour d'échanges mondiaux de marchandises. S'il existait un hub de transbordement important dans la zone, le développement du trafic caribéen et l'accessibilité de la région de Guadeloupe aux grands courants de flux mondiaux de marchandises seraient considérablement renforcés. La capacité d'un hub de port contribuerait à sa croissance économique et à sa compétitivité.

A ce titre, les RUP dont la Guadeloupe, devraient être intégrées dans l'axe « Autoroute de la mer ». Le projet « Guadeloupe, CAP 2015 » réunit toutes les caractéristiques nécessaires pour devenir un projet pilote relevant des objectifs généraux des RTE-T, dès lors que ces derniers intègrent la dimension internationale des RUP.

Aujourd'hui, aucune RUP ne relève de « projets prioritaires » tels que définis dans les RTE-T, malgré l'existence d'une concurrence exacerbée entre ports caribéens et le renforcement du positionnement géostratégique, que les RUP françaises en général, pourrait conférer à l'Union européenne dans la Caraïbe.

2.2 Les services régionaux

En matière de transport international de marchandises de courte distance, le trafic maritime des RUP de la Caraïbe se concentre essentiellement sur les importations. La Martinique et la Guadeloupe comptent chacune en 2007, 75% d'importations, tandis que la Guyane en effectue 95%. Ces proportions importantes ont plusieurs origines : une production locale de faible volume et peu compétitive par rapport à ses coûts de production élevés, la faiblesse du dollar, et des barrières douanières et administratives pouvant constituer des freins.

Les RUP Guadeloupe et Martinique échangent environ 3.5 millions de tonnes de marchandises par an chacune avec d'autres territoires, la Guyane 600 000 tonnes. Le trafic est réparti de la manière suivante :

- entre 30 et 30% avec la métropole française (lien historique) ;
- 20% entre les trois ports, ce qui caractérise une dynamique d'échanges et représente une première forme de commerce euro-caribéen ;
- 15% avec le reste de la Caraïbe (1 million de tonnes).

Les principaux territoires de la Caraïbe concernés par les échanges sont Trinidad (30%), Aruba (20%), la Dominique (15%) et îles Antilles néerlandaises (10%), notamment pour le transport d'hydrocarbures et de minéraux (sables, agrégats). Ce sont, pour les 4/5 du total du flux de ces échanges, des biens intermédiaires liés à la construction, tels que le métal ou encore les produits agroalimentaires.

Bien que la politique développée au sein des RTE-T concerne principalement le bon fonctionnement du marché intérieur, il est impossible pour une RUP d'accéder à ce marché intérieur européen, par définition, excentré. Aussi, il y a nécessité d'adapter cette définition du marché intérieur en y apportant un glissement international, afin de favoriser l'intégration des RUP dans une dimension maritime et géographique spécifique. L'un des objectifs de la politique des RTE-T est de contribuer à l'application du principe fondamental de liberté de circulation des biens, des services, et des personnes. En ce sens, l'amélioration de l'accessibilité des RUP est cruciale pour leur développement économique, social et territorial. Une plus grande flexibilité dans l'approche de ces notions, s'agissant de l'ensemble de ces régions, est absolument indispensable.

Q2 Quels sont les arguments en faveur ou en défaveur du maintien du réseau global, et comment pourrait-on remédier aux inconvénients de chaque solution ?

Bien que le réseau global exclut les RUP des réseaux de transport routier et maritime, il doit être maintenu sur la base d'une vision générale, unifiée et à long terme de la politique maritime de l'Union et en particulier, en matière de RTE-T. En effet, le réseau global doit être plus ouvert aux grands courants des flux mondiaux d'échanges de marchandises (l'ouverture du troisième jeu d'écluses du Canal de Panama) et doit ainsi favoriser l'intégration des RUP dans ce contexte mondial.

Q3 Une approche par réseau prioritaire de ce type serait elle préférable à la méthode actuelle de projets prioritaires ? Si non, pourquoi et quels sont les points forts de cette dernière ? Si oui, quels (autres) avantages représente-t-elle, et comment faudrait il la mettre en place ?

Il convient, dans le cas des RUP, d'intégrer une approche par réseau prioritaire dans la politique de l'Union européenne relative aux RTE-T. En effet, la position géographique de la Guadeloupe par exemple, au confluent des grandes routes maritimes internationales, conférerait à l'Europe un rôle majeur en matière de transbordement maritime.

Pour la région Guadeloupe, la démarche actuelle des RTE-T est trop focalisée sur les réseaux du continent européen alors même que des bouleversements maritimes mondiaux sont en cours.

En effet, aujourd'hui, plus des 3/4 du commerce mondial empruntent la voie maritime. A l'horizon 2010/2015, la croissance annuelle du trafic mondial de conteneurs est estimée à 5 %. Cette forte croissance du trafic maritime conteneurisé a modifié en profondeur la stratégie de développement des grands armements mondiaux, les conduisant à assurer les transports de marchandises par des navires porte-conteneurs de plus en plus grands afin de réaliser des économies d'échelle. Les conséquences majeures de ce développement de la taille des porte-conteneurs sont **une diminution des lignes maritimes et une concentration sans précédent des mouvements de navires sur un nombre limité d'escales**. Cette stratégie armoriale a conditionné celle des destinations portuaires, les conduisant à opérer rapidement les adaptations nécessaires, en améliorant leurs performances et en optimisant leurs capacités d'accueil.

En particulier, l'évolution de l'offre de transport dans la zone Caraïbe est conditionnée par le nouveau gabarit du Canal de Panama. Le Panama se prépare, en effet, à répondre à la demande croissante du commerce maritime mondial. Il permettra le passage de navires de type "NPX" (New Panamax), de 360 à 380 m de longueur, et d'une largeur de 49 m permettant d'accueillir 19 à 20 rangées de conteneurs. Leur capacité de chargement peut atteindre 12 500 EVP. A l'heure actuelle, plus de 140 navires New Panamax* sont en commande. Comparés aux navires aux dimensions Panamax actuels (300 m de long, 32,30 m de large et 5 000 EVP maximum), ces nouveaux « géants des mers » vont entraîner un bouleversement majeur du trafic maritime dans la zone Caraïbe.

L'ouverture de cette troisième voie du Canal de Panama aura une double conséquence dans la zone Caraïbe: d'abord, l'augmentation du trafic Est- Ouest entre l'Asie et l'Europe, par des navires porte-conteneurs d'une taille bien supérieure à ceux actuellement en service dans la Caraïbe ; ensuite, l'augmentation du trafic sur les lignes secondaires Nord-Sud, grâce à des navires géants desservant la Caraïbe et l'Amérique du Sud².

Le secteur Caraïbe devra, à terme, répondre à la forte évolution attendue du marché du conteneur, et s'adapter à la transformation d'une des routes majeures du transport maritime mondial. La concurrence des ports caribéens sera exacerbée compte tenu des projets de création ou d'extension de leurs terminaux. Cependant, le positionnement stratégique très favorable de la Guadeloupe, située au confluent de ces grandes routes maritimes Nord/Sud et Est/Ouest, la place donc, face à un défi de développement qu'elle doit relever.

Aussi, une nouvelle qualification des réseaux prioritaires serait favorable à la prise en compte du rôle majeur des RUP dans les grands flux paneuropéens d'échanges de marchandises. Il conviendrait que les RUP puissent prendre part à ces réseaux à forte valeur ajoutée, grâce à des outils auxquels elles auraient accès et qu'elles pourraient facilement mobiliser. Tout un processus intermodal pourrait découler de cette intégration et relèverait d'une politique innovante des RTE-T: le transbordement international, les systèmes RO-RO, les interconnexions port-aéroport, la protection de l'environnement...

Q4 Une telle méthode flexible de désignation des projets d'intérêt commun serait-elle appropriée pour une politique qui, habituellement, repose en grande partie sur les décisions d'investissement individuelles des États membres en matière d'infrastructures? Quels autres avantages et inconvénients présente-t-elle, et comment pourrait-elle se traduire au mieux dans la planification au niveau communautaire?

Une approche flexible de désignation des projets renforcerait la place des régions dans cette dynamique d'ensemble, en particulier celle des RUP. Cette méthode devrait bénéficier d'un soutien appuyé aux projets combinant les modes maritimes

² Voir le Grand Projet de Port de la Guadeloupe (GPP, dossier de presse, site Internet du Port Autonome de la Guadeloupe www.port-guadeloupe.com)

et aériens, seuls moyens de déplacements efficaces pour les RUP (en dehors du transport fluvial utilisé en Guyane).

Les critères de sélection des projets d'intérêt commun devraient prendre en considération les orientations découlant de la stratégie de Lisbonne et de Göteborg, mais également la position d'éclatement géostratégique des régions et le rôle qu'elles pourraient jouer dans les relations avec les pays tiers.

Cette approche très large de projets d'intérêt commun renforcerait la cohérence entre les diverses politiques communautaires, en permettant une plus grande reconnaissance et une meilleure prise en compte des réalités sur le terrain. Il s'avère indispensable pour ces régions de développer des moyens de transports maritimes et aériens sûrs, durables et efficaces pour le mouvement des personnes et des marchandises, à l'intérieur comme à l'extérieur de leurs zones d'inclusion géographique.

Il s'agirait ainsi de mesurer de façon significative l'impact des projets d'intérêt commun non seulement pour l'Union européenne, mais également pour les régions et les réseaux maritimes dans lesquels elles évoluent.

Q5 Comment prendre en considération, de façon optimale, les aspects exposés dans la conception générale du développement futur du RTE-T? Quels autres aspects doivent être pris en compte?

L'optimisation de la conception générale du RTE-T doit consister à intégrer les connexions des RUP avec les pays tiers voisins.

Pour illustration, la Guadeloupe évolue dans le contexte de l'ouverture du troisième jeu d'écluses du canal de Panama et de la transformation prévisible des flux maritimes dans la Caraïbe. Celle-ci aura une incidence significative sur les échanges de marchandises dans la zone.

En effet, l'ouverture de ces écluses se traduira par une évolution exponentielle du trafic conteneurisé qui, suite à l'augmentation de la taille des navires, poussera jusqu'à leurs limites les capacités d'accueil des ports concernés. **Le trafic de transbordement** jouera un rôle majeur dans cette nouvelle redistribution du trafic de marchandises, un trafic très convoité car générateur d'activités portuaires et de

recettes supplémentaires³. La Guadeloupe souhaite ainsi se positionner comme **port européen pivot**, capable d'assurer un processus de collecte et de distribution de marchandises dans de nombreux ports caribéens secondaires, délaissés par l'organisation des lignes océaniques. Il est indispensable que les infrastructures soient constamment modernisées afin de répondre aux enjeux économiques qui se posent à la Guadeloupe, et de favoriser son rôle de plateforme dans le développement des échanges intra caribéens.

En particulier, dans la Caraïbe, le transbordement est un trafic pour lequel la plupart des ports sont en concurrence. Ils ont réalisé ou réalisent encore des aménagements conséquents (Punta Caucedo en République Dominicaine, Kingston en Jamaïque, Point Lisas à Trinidad & Tobago, Freeport aux Bahamas, Manzanillo au Panama, Port of the Americas à Porto Rico).

Aujourd'hui, la Guadeloupe, à l'instar des 6 autres Régions ultrapériphériques, ne relève ni du réseau global ni d'aucun projet prioritaire tel que fixé par l'Union européenne, alors même que des enjeux maritimes se dessinent dans la zone de la Caraïbe.

Par ailleurs, plusieurs autres aspects liés à l'optimisation du RTE-T doivent être pris en considération, tels :

- la surveillance du transport de marchandises dangereuses par voie maritime ;
- les problèmes liés aux coûts du transport et à ses fluctuations ;
- le commerce de la drogue : La Caraïbe est aussi une interface dans l'économie de la drogue. Elle met en relation les zones de productions (Colombie, Mexique) et les espaces de consommation nord-américain et européen ;
- la nécessaire prise en compte du développement durable : la fragilité de l'écosystème insulaire tropical, l'exposition aux catastrophes naturelles, l'exiguïté du territoire et la rareté de la ressource foncière, les risques de pollution accrus en raison de l'intensification des trafics dans la zone Caraïbe sont autant de raisons de concilier intérêt socio-économique et intérêt environnemental.

³ Selon le cabinet "Ocean Shipping Consultants", ce sont quelques 2 millions d'EVP** supplémentaires, liés au trafic de transbordement, qui seront à la recherche d'un port d'accueil dans les îles de la Caraïbe en 2015.

Ainsi, la possibilité offerte par les outils RTE-T de mettre en place les infrastructures nécessaires au bon fonctionnement du marché intérieur doit être envisagée de façon plus large pour les RUP, afin qu'elles deviennent des plateformes concurrentielles et performantes dans les zones dans lesquelles elles évoluent.

Q6 Comment les systèmes de transport intelligents (STI), dans le cadre du RTE-T, peuvent-ils améliorer le fonctionnement des transports? Comment traduire les investissements dans Galileo et EGNOS en gains d'efficacité et en un équilibre optimal de la demande de transports? Comment les STI peuvent-ils contribuer au développement d'un RTE-T multimodal? Comment développer les possibilités existant dans le cadre du financement du RTE-T afin de soutenir de façon optimale la mise en oeuvre du plan de déploiement européen de l'ERTMS au cours de la période couverte par les prochaines perspectives financières?

Dans sa communication datée du 21 janvier 2009 relative au « programme d'action en vue de créer un espace maritime européen sans barrières⁴ », la Commission européenne propose de simplifier les procédures administratives et l'installation à bord des navires d'instruments de suivi du trafic maritime.

En effet, selon la directive 2002/59/CE, pratiquement toutes les catégories de navires doivent obligatoirement être équipées d'un système d'identification automatique appelé AIS (Automatic Identification System: AIS).

Dans ce même objectif, en 2006, l'Union Européenne a adopté des amendements à la convention SOLAS de l'OMI en vue de rendre obligatoire, à partir de janvier 2009, le système d'identification et de suivi des navires à grande distance (LRIT) pour les navires de 300 tonneaux de jauge brute ou plus.

La Commission européenne précise que *« grâce à ces systèmes, il sera possible de créer une base plus solide pour l'introduction d'une approche de transports maritimes en ligne pour les marchandises et pour la navigation qui, à son tour, permettra d'accroître la compétitivité du*

⁴ Communication de la Commission eu Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et sociale européen et au comité des réions, COM(2009) 10 final du 21.1.2009

secteur, et d'apporter des solutions de remplacement aux contrôles administratifs et aux vérifications documentaires actuellement mis en œuvre⁵».

La Région Guadeloupe approuve les orientations de la Commission européenne en faveur de cette approche, tournée vers une extension à l'internationale. Cependant, seul le trafic de marchandises est concerné par cette réglementation, alors que le développement d'un système intégré de surveillance maritime serait également efficient pour **le traitement des flux passagers internationaux et pour la surveillance maritime.**

Le programme Galileo est un système de navigation développé par l'Union européenne. Sa première mise en exploitation est prévue en 2010 et il sera pleinement opérationnel dès 2013.

Dans la région de la Caraïbe, c'est le GPS américain (système WASS) qui couvre la zone. Les services déclinés par ce système sont gratuits (alors que certains services fournis par Galileo devraient être payants).

Il y a quelques années, les signaux du GPS américain, à l'origine destinés aux militaires, étaient volontairement dégradés avec une erreur de position fournie, pouvant atteindre les 100 mètres. Depuis environ près d'une dizaine d'années, l'administration américaine a décidé de ne plus dégrader les signaux, ce qui fait que la précision de la position fournie est d'environ 20 mètres pour un récepteur GPS standard.

Aujourd'hui, et dans l'objectif de développer le système Galileo, la majorité des récepteurs (y compris ceux destinés à la plaisance) sont compatibles WASS/EGNOS. Ils sont tous deux destinés à augmenter la précision des systèmes de navigation actuellement utilisés. C'est ainsi que pour un récepteur compatible WASS/EGNOS, l'erreur de position est inférieure à 5 mètres, ce qui est très acceptable pour la navigation maritime.

La région Guadeloupe plaide ici pour que les systèmes de navigation ainsi développés soient tous compatibles entre eux, afin de favoriser le développement de l'insertion régionale et de fluidifier l'accessibilité à son territoire.

⁵ voir communication op citée

Q7 Le glissement des limites entre infrastructure et véhicule ou entre la fourniture d'infrastructures et la manière dont elles sont utilisées rend-il nécessaire d'élargir le concept de projet (d'infrastructure) d'intérêt commun? Dans l'affirmative, comment définir ce concept?

La région Guadeloupe propose une acceptation élargie du concept de projets d'infrastructure d'intérêt commun. En effet, ces projets doivent intégrer tous les paramètres visant à atteindre l'objectif arrêté, y compris le financement de matériels mobiles, telles les navettes maritimes⁶. La compétitivité des RUP et leur insertion dans leur environnement régional doivent être favorisées par une mobilisation adaptée des outils de financement.

Cette demande est d'autant plus fondée pour les RUP françaises, qu'actuellement le secrétariat de l'Organisation des Etats de la Caraïbe de l'Est (OECS) étudie un projet de mise en place d'un système de liaisons maritimes rapide en collaboration avec la banque centrale de la Caraïbe orientale et la Communauté du Bassin des Caraïbe (CARICOM). Ce service devrait répondre aux difficultés de transport des marchandises et des personnes dans la Caraïbe.

Le taux d'échanges commerciaux des RUP françaises avec les pays de la Caraïbe est de l'ordre de 8%. On mesure alors combien les capacités de secteurs productifs méritent d'être renforcés. La faiblesse des flux intra régionaux des marchandises dans la Caraïbe rend donc essentielle l'adaptation du transport maritime à la spécificité économique de ces territoires.

La Commission envisage une telle possibilité pour l'ensemble des RUP dans sa récente communication sur les régions ultrapériphériques, en encourageant « *les liaisons maritimes entre les RUP et les Etats tiers voisins en vue de renforcer les échanges économiques et culturels, en modifiant, au plus tard, lors de leur prochaine révision, les actuelles orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime, afin d'autoriser des aides au démarrage pour de telles liaisons*⁷. ».

⁶ Les règles d'intervention du régime cadre d'aides publiques à finalité régionales n°XR61/2007 exclu du bénéfice des aides, les dépenses d'acquisition du matériel de transport (actif mobile). Voir également le règlement communautaire d'exemption 1628/2006 du 24 octobre 2006

⁷ Communication de la Commission, « Les Régions ultrapériphériques : un atout pour l'Europe » Bruxelles, le 17.10.2008 COM(2008) 642 final.

Q8 Ce genre de réseau central serait-il « applicable au niveau communautaire? Quels seraient ses avantages et ses inconvénients? Quelles méthodes conviendrait-il d'appliquer pour le concevoir?

La Région ultrapériphérique de Guadeloupe est favorable au réseau central des RTE-T, dès lors que celui-ci intègre la spécificité des RUP, en particulier les échanges entre les RUP et les Etats tiers de l'Union européenne. En conséquence, le « réseau central » ne devrait pas être défini selon des critères géographiques (le centre de l'Union, par exemple), mais en fonction de l'intensité de l'impact de ce réseau pour l'ensemble de l'Union. Aussi, les RUP peuvent être intégrées à un réseau central, et constituer de véritables laboratoires privilégiés pour tester des projets pilotes à forte valeur ajoutée pour l'Union européenne.

Pour illustration, le récent Accord de Partenariat Economique (APE), signé officiellement le 15 octobre 2008 aux Caraïbes entre l'Union européenne et Antigua-et-Barbuda, les Bahamas, la Barbade, le Belize, la Dominique, la République dominicaine, la Grenade, la Guyana, Haïti, la Jamaïque, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Saint-Christophe-et-Nevis, le Suriname et Trinidad-et-Tobago (les pays du CARIFORUM), peut être un instrument pertinent d'application d'une nouvelle vision intégrée de l'Union européenne, s'agissant des RTE-T.

Cet APE a pour but de créer les bases d'une coopération régionale dans la Caraïbe, de simplifier les procédures et réglementations relatives aux importations et exportations, d'étendre les principes du libre échange au « commerce des services », et de promouvoir le développement économique par un soutien important aux processus d'intégration régionale.

Cet accord, qui entraînerait vraisemblablement la levée des dispositifs de contingentement douanier et tarifaire, ne peut que conduire à l'ouverture des marchés des DFA aux produits caribéens avec réciprocité : la possibilité pour les caribéens de s'approvisionner directement en Europe.

Plus globalement, renforcer les capacités commerciales et institutionnelles des RUP françaises dans le contexte de libéralisation des échanges entre l'Union européenne et la Caraïbe tel que le prévoit l'APE, est un défi à relever pour les régions ultrapériphériques, mais également pour l'ensemble des régions européennes qui réaliseront dans le futur des échanges avec les pays tiers.

Ainsi, ce dispositif pourrait être envisagé comme un projet pilote qui préfigurerait les relations internationales de l'Union européenne en matière maritime et de réseaux intégrés avec les pays tiers.

Pour cela, il conviendrait donc d'intégrer dans les groupes de travail liés à la définition du réseau central, un expert des problématiques de transport dans les Régions ultrapériphériques, qui serait chargé d'évaluer les réseaux d'immersion potentiels et compétitifs pour ces régions.

Q9 Comment déterminer les besoins financiers à court, moyen et long terme du RTE-T dans son ensemble? Quelle est la forme de financement (public ou privé, communautaire ou national) qui convient le mieux à chaque aspect du développement du RTE-T?

La détermination d'une enveloppe budgétaire intervient en aval de la définition des projets et des orientations des RTE-T. La région Guadeloupe souhaite une plus grande flexibilité dans la dotation et la mobilisation du fonds dédié aux projets retenus par l'Union européenne (fond RTE-T). Elle plaide également pour un cumul et une meilleure articulation des instruments financiers mis en oeuvre au service d'une vision élargie de la politique européenne des RTE-T.

Q10 Comment aider les États membres à financer et à réaliser des projets placés sous leur responsabilité? Faut-il encourager davantage la participation du secteur privé à la réalisation des infrastructures? Si oui, comment?

La stratégie globale arrêtée en matière de RTE-T doit être aujourd'hui partagée, en reposant sur une vaste concertation de tous les acteurs concernés.

Pour illustration, le Grand Projet de Port 2015 en Guadeloupe a nécessité l'adhésion de tous les acteurs de la filière portuaire et maritime. En effet, la création du nouveau terminal nécessite un investissement d'envergure, à la mesure des enjeux et du défi à relever. 150 M€ à 200 M€ seront nécessaires pour la réalisation des seules infrastructures : approfondissement du chenal de navigation, quais, remblais d'assise du terre-plein. Le coût prévisionnel des superstructures et de

L'outillage (nouveaux portiques, matériel de parc, bâtiments, chaussées...) est estimé entre 100 et 120 M€. Compte tenu de ces enjeux (le Port de Guadeloupe envisage de devenir un grand hub de transbordement dans la zone Caraïbe en forte évolution), un tel projet devrait s'inscrire dans le cadre de projets prioritaires de l'Union européenne, ou de projets transfrontaliers.

Cette approche donnerait une nouvelle impulsion à la mobilisation du partenariat privé dans des régions relevant de l'Objectif Convergence, et dont la croissance et l'emploi doivent être stimulés.

Q11 Quels sont les points forts et les points faibles des instruments financiers communautaires existants? De nouveaux instruments (notamment «innovants») sont-ils nécessaires? Comment l'utilisation combinée de fonds issus de diverses ressources communautaires pourrait-elle être rationalisée dans le cadre du soutien à la mise en oeuvre du RTE-T?

Les instruments financiers dévolus aux outils RTE-T ou des programmes comme Marco Polo auraient pu contribuer à la réalisation de projets d'envergure dans les RUP. Cependant, aucune d'entre elles ne relève de ces fonds, soit par ce qu'elles en sont exclues, soit parce que les outils de mobilisation leur sont difficilement accessibles.

En matière d'instruments financiers, il convient donc, non pas de créer de nouveaux outils, mais d'adapter ceux qui existent déjà aux spécificités des projets à mettre en œuvre dans les RUP.

Ainsi, à l'échelle de la Caraïbe, le transport maritime à courte distance participe au développement économique et à la cohésion sociale et territoriale des régions ultrapériphériques. Le terme de « cabotage » est employé dans cette zone géographique pour désigner le transport de marchandises de courte distance. Au niveau de l'Union européenne, la notion de cabotage concerne les liaisons entre les ports d'un même Etat-membre, et donc le transport international.

Le « cabotage » a toujours existé entre les différents pays de la Caraïbe insulaire et continentale, et les produits les plus divers étaient acheminés entre les îles par ce moyen. Ce « cabotage » s'est étiolé entre certaines îles, notamment entre les îles

françaises et leurs voisines. Il ne représente plus que 15% des échanges des RUP françaises avec les autres îles de la Caraïbe.

Cet affaiblissement s'explique par le renforcement des échanges commerciaux extérieurs de la plupart des pays de la Caraïbe vers les Etats-Unis d'Amérique, puis la Grande-Bretagne, la France et d'autres pays d'Europe. En fait, les marchés des produits caribéens sont en Amérique du nord et en Europe qui leur expédient des produits de leur industrie. Il est un autre facteur pour expliquer cet état de fait, c'est le coût du fret ainsi que les délais : les prix du transport d'un conteneur de 20 pieds sont très similaires de Fort-de-France à Sainte-Lucie, de Fort-de-France à Trinidad ou encore de Fort-de-France au Havre.

Faute de moyens de transport appropriés, les échanges entre les petites îles de la Caraïbe diminuent, ce qui handicape le développement de l'activité économique tant des RUP que des pays voisins.

Pourtant, la relance du « cabotage » est indispensable dans cette zone de la Caraïbe car il est mieux adapté à l'acheminement de petites quantités de marchandises sur de courtes distances.

Par ailleurs, l'article 4 du règlement européen relatif au cabotage prévoit que les Etats membres puissent conclure des contrats de service public ou imposer des obligations de service public pour permettre les liaisons maritimes d'intérêt général entre et avec les îles. En revanche, il n'y a pas de précision dans ce règlement à l'égard des contrats de service public. Précisément, ces contrats de service public pourraient être un levier important pour soutenir les échanges maritimes de marchandises entre les RUP de la Caraïbe et les autres îles de la zone. Le règlement cabotage, bien qu'il traite de la desserte insulaire, ne comporte pas de règles spécifiques s'agissant des régions ultrapériphériques.

De même, concernant les aides à la navigation à courte distance, l'Union européenne a développé, à partir de 2001, une politique de promotion de la navigation à courte distance. La navigation à courte distance est conçue comme un instrument de promotion du transfert modal. Cependant, **les aides actuelles sont limitées aux liaisons intracommunautaires.**

La région Guadeloupe souhaite que la prochaine révision du règlement intègre une nouvelle conception de cet outil qui pourrait répondre avantageusement aux besoins des régions ultrapériphériques.

Q12 Comment les instruments non financiers existants pourraient-ils être améliorés? Quels autres instruments de ce type pourraient être créés?

L'approche par « corridor » doit intégrer les RUP afin qu'elles s'inscrivent pleinement dans la nouvelle politique RTE-T et en étroite liaison avec leur bassin géographique.

En effet, la spécificité des RUP doit être intégrée à cette nouvelle mouture RTE-T et les instruments existants ou futurs doivent gagner en souplesse afin d'améliorer l'accessibilité de ces régions.

Par ailleurs, et dans le cadre des corridors, des **contrats de partenariat** pourraient être noués entre l'Union européenne et ses régions afin de promouvoir la cohésion économique, sociale et territoriale de l'ensemble de l'espace communautaire, y compris dans ses relations avec les pays tiers. Ces contrats doivent permettre de garantir l'accessibilité des régions avec les infrastructures performantes nécessaires incluant des solutions de transports intermodales et plus propres plus respectueuses de l'environnement et ainsi, de créer une politique plus large et unifiée des RTE-T.

Q13 Parmi ces options, laquelle est la meilleure, et pourquoi?

La Commission retient trois options possibles pour le développement ultérieur du RTE-T:

(1) maintenir la structure actuelle à double niveau, avec d'une part le réseau global, d'autre part les projets prioritaires non reliés entre eux;

(2) réduire le RTE-T à un seul niveau (les projets prioritaires, éventuellement reliés en un réseau prioritaire);

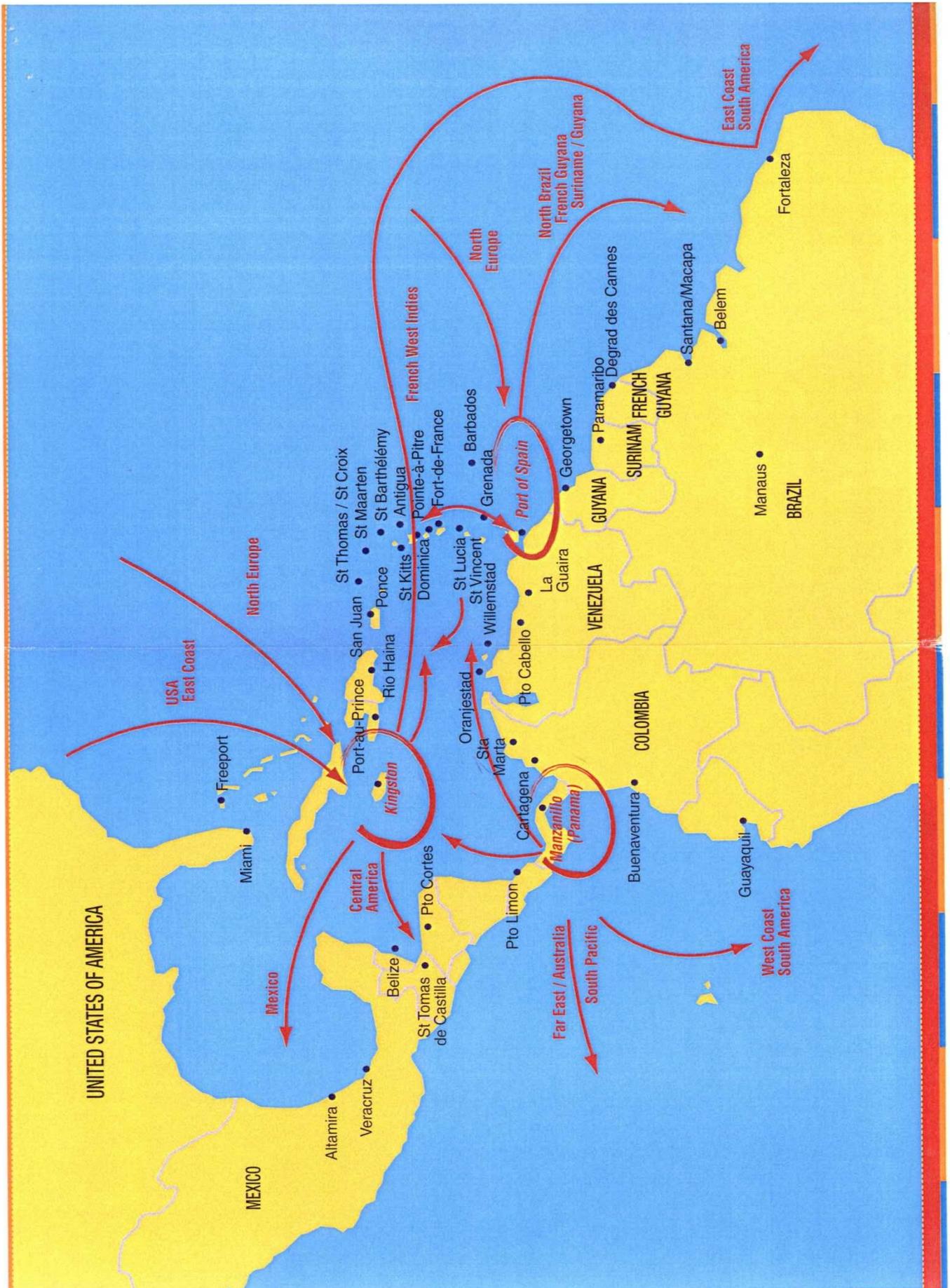
(3) établir une structure à double niveau avec, d'une part, le réseau global et, d'autre part, un réseau central comprenant un réseau prioritaire géographiquement défini et un pilier théorique permettant d'incorporer les différents aspects de la politique des transports et des infrastructures de transport.

La région Guadeloupe est favorable à l'établissement d'une structure à double niveau afin de favoriser la prise en compte des spécificités des RUP.

Ainsi, la croissance générale des flux portuaires dans le Bassin Caraïbe et la modernisation des infrastructures qui en découlent, montre l'importance et l'impact de ces flux d'échanges sur le développement économique, social et territorial de la Guadeloupe.

Ce type de dynamiques maritimes peut être l'occasion pour les régions ultrapériphériques de promouvoir davantage, dans le cadre de réseaux prioritaires d'un point de vue géographique, les échanges entre leurs territoires et avec le reste du monde.

ANNEXES



CLASSEMENT DES PORTS CARIBEENS

PORTS	PAYS	TEU 2001	TEU 2002	TEU 2003
1 Colón (MIT, Evergreen, Panamá Port)	Panamá	1,210,852	1,450,000	1,512,365
2 Kingston	Jamaica	983,400	1,065,000	1,137,798
3 Manzanillo	México	457,946	638,597	707,404
4 Puerto Limón-Moin	Costa Rica	577,621	564,357	611,984
5 Veracruz	México	543,327	548,422	571,765
6 Balboa	Panamá	358,868	377,774	457,134
7 Puerto Cortes	Honduras	338,932	352,983	399,612
8 Haina	República Dominicana	487,827	430,561	395,664
9 Puerto Cabello	Venezuela	620,523	506,106	380,039
10 Santo Tomas de Castilla	Guatemala	201,090	229,516	312,154
11 Port of Spain	Trinidad y Tobago	271,156	290,175	298,000
12 Altamira	México	206,864	225,937	256,417
13 Puerto Barrios	Guatemala	188,044	-	242,112
14 Puerto Quetzal	Guatemala	137,500	135,413	171,710
15 La Guaira	Venezuela	304,119	215,555	150,844
16 Jarry	Guadeloupe	119,560	106,129	108,066
17 Point Lisas	Trinidad y Tobago	81,602	95,058	98,368
18 Willemstad/ Curacao	Antillas Neerlandesas	78,439	80,741	73,545
19 Bridgetown	Barbados	67,203	68,260	70,145
20 Puerto Castilla	Honduras	64,424	58,346	69,451
21 Acajutla	El Salvador	17,674	43,135	66,216
22 Progreso	México	65,353	59,140	60,369
23 S.P.R Santa Marta	Colombia	44,852	555,951	57,337
24 Caldera	Costa Rica	-	38,211	57,275
25 Ensenada	México	26,016	53,142	46,332
26 S.P.R Barranquilla	Colombia	57,549	90,000	37,593
27 Puerto Plata	República Dominicana	48,228	53,766	35,659
28 Maracaibo	Venezuela	-	31,247	33,127
29 Santo Domingo	República Dominicana	22,477	34,339	30,182

NB : Certains ports n'ayant pas communiqué leurs chiffres ne figurent pas sur le classement

Source : Caribbean shipping association

TAB L-TRAFIC PAR RANGE 2008

	ENTREE		SORTIE		TOTAL	
	Tonnage brut	%/Total Ton B	Tonnage brut	%/Total Ton B	Tonnage brut	%/Total Ton B
Autres DFA	355 214	12,50%	197 410	26,66%	552 624	15,43%
dont Martinique	346 585	12,20%	101 919	13,76%	448 505	12,52%
Europe	959 634	33,77%	362 275	48,92%	1 321 909	36,90%
dont France Métropolitaine	783 212	27,56%	313 864	42,38%	1 097 076	30,63%
Dépendances de Guadeloupe	174 146	6,13%	49 925	6,74%	224 071	6,26%
Caraïbes	719 718	25,33%	72 978	9,86%	792 696	22,13%
Amérique du sud	515 056	18,13%	33 694	4,55%	548 750	15,32%
Amérique centrale	38 633	1,36%	12 438	1,68%	51 071	1,43%
Amérique du nord	75 821	2,67%	11 571	1,56%	87 392	2,44%
Asie/Océanie/Océan Indien	3 305	0,12%	219	0,03%	3 524	0,10%
Afrique occidentale	12	0,00%	5	0,00%	18	0,00%
Total	2 841 540	100%	740 515	100%	3 582 055	100%

RÉGION GUADELOUPE



Basse-Terre, le

Direction des affaires européennes et de la coopération
Affaire suivie par : M. Jean-Louis BOUCARD

N/Réf. PCR-VL/DGS-MV/DAEC-JLB/CR 09-

Le président du conseil régional de la Guadeloupe

à

Monsieur le directeur général de l'énergie
et des transports

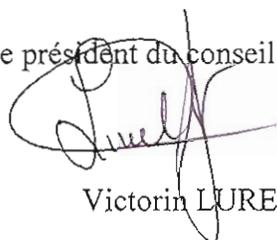
Livre vert sur les réseaux trans-européens
de transport (RTE-T)
Commission européenne

B - 1049 BRUXELLES

Objet : Contribution de la région Guadeloupe à la
consultation publique lancée par le Commission
Européenne

Je vous prie de trouver ci-joint, le projet de contribution du conseil régional qui sera soumis à l'examen de sa commission permanente, en réponse à la consultation publique lancée par la Commission européenne, relative au livre vert sur le réseau trans-européen de transport (RTE-T).

Le président du conseil régional,



Victorin LUREL