



Commission des Iles ▶ Islands Commission ▶ Ö-kommissionen ▶ Επιτροπή των Νησιών

Comisión de las Islas ▶ Comissão das Ilhas ▶ CommissionedelleIsole

SaarteKomisjon ▶ Kummissjonita'Gúejjer ▶ Ø Kommission

Au nom de ses membres, la Commission des Iles de la CRPM, réunie pour sa 36ème Assemblée Générale annuelle à Rhodes (Sud-Egée, GR), les 19 et 20 mai 2016 a adopté la Déclaration Finale suivante :

Açores (PT), Baleares (ES), Bornholm (DK), Canarias (ES), Crete (Obs, GR), Cyprus (District Offices), Gotland (SE), Gozo (MT), Ionia Nissia (GR), Madeira (PT), Notio Aigaio (GR), Polynésie Française (FR), Saaremaa/Hiiumaa (EE), Orkney (UK), Shetland (UK), Voreio Aigaio (Obs, GR)

DÉCLARATION FINALE

Politique de cohésion

1. Si le processus de mise en œuvre de la Politique de cohésion de l'Union européenne pour 2014-2020 est bien engagé, les statistiques du PIB régional montrent que les effets de la crise financière se font encore sentir dans de nombreuses îles. La prochaine révision technique de la répartition des fonds structurels apportera certains ajustements, sans pour autant accroître la taille du budget total. Mais pour l'après-2020, la future proposition de révision à mi-parcours du Cadre financier pluriannuel de la Commission européenne, qui devrait être soumise fin 2016, devra faire l'objet de la plus grande attention.

Les autorités régionales insulaires :

2. S'inquiètent vivement de la hausse des disparités entre les régions d'Europe, une tendance qui s'est exacerbée sous l'effet de la crise financière. Les derniers chiffres du PIB régional publiés par Eurostat témoignent de l'écart de développement qui ne cesse de s'accroître entre le centre de l'Europe et sa périphérie.
3. Soulignent que si les dernières statistiques du PIB régional étaient utilisées pour calculer l'éligibilité des régions aux fonds structurels (moyenne sur 2012, 2013 et 2014 par opposition au référentiel établi sur 2007, 2008 et 2009), six autorités régionales insulaires ne seraient plus classées « régions plus développées » mais « en transition » ou passeraient de la catégorie « en transition » à « moins développées » (à savoir les îles Ioniennes, les îles de l'Égée du Nord et du Sud, la Crète, la Sardaigne et Chypre) et une autorité régionale insulaire et ultrapériphérique, Madère, chuterait de deux catégories, passant de « plus développée » à « moins développée ». Les régions Sud-Égée et Madère affichent notamment la plus forte baisse du PIB régional d'Europe (respectivement 30 % et 29 %). Dans certaines régions, comme Madère, leur éligibilité a été affectée par des anomalies statistiques liées au calcul du PIB régional, comme démontré par l'application du Système européen de comptes nationaux et régionaux dans l'Union européenne (« SEC 2010 »).
4. Considèrent que la Politique de cohésion est la plus adaptée pour relever les défis auxquels les îles sont confrontées, indépendamment de la catégorie à laquelle elles appartiennent dans la classification de la politique cohésion (Régions plus développées, régions en transition, régions moins développées).

5. Soulignent que -même s'ils doivent encore être améliorés- les indicateurs qui vont au-delà de la mesure de la production économique et qui reflètent avec plus d'exactitude les caractéristiques socio-économiques des îles, comme l'indice de compétitivité régionale (qui regroupe 73 indicateurs différents) confirment la tendance à une aggravation des disparités régionales.
6. Considèrent que davantage de données et d'études socio-économiques ou environnementales sur les îles au sein d'un même bassin maritime seraient utiles et bienvenues, ce en complément des indicateurs économiques afin de mieux décrire les spécificités des îles et de créer plus d'opportunités de coopération.
7. En attente des propositions formulées par la Commission européenne sur la révision à mi-parcours du Cadre financier pluriannuel et sur la période de programmation de l'après-2020, elles redoutent que la Commission européenne continue à ne pas prêter suffisamment attention à la cohésion territoriale, aux îles et aux régions ultrapériphériques en particulier.

Fortes de ce constat, elles :

8. Félicitent le Parlement européen d'avoir souligné dans son rapport du 28 octobre 2015 sur le [Politique de cohésion et la réexamen de la stratégie Europe 2020](#), que « [...] *la politique de cohésion constitue le principal instrument de l'Union, couvrant l'ensemble des régions, pour l'investissement dans l'économie réelle et qu'elle agit comme l'expression de la solidarité [...] et fournit le cadre d'investissement nécessaire, sans être un simple outil de sa mise en œuvre.* »
9. Rejetent fermement les arguments avancés dans le 6^{ème} Rapport sur la cohésion ([cf page 203](#)), selon lesquels certains territoires couverts par l'Article 174 du TFUE, tels que les îles, ne nécessitent pas de financements supplémentaires pour compenser leur handicap géographique et que leurs spécificités intrinsèques, tel que l'éloignement, peuvent également stimuler la croissance. Ces assertions regrettables contredisent directement le principe de solidarité inscrit dans les Traités de l'UE et la dimension territoriale de la Politique de cohésion. De surcroît elles vont à l'encontre de la finalité de la Politique de cohésion qui devrait **compenser l'impact des caractéristiques intrinsèques** des territoires insulaires, **qui font obstacle à la croissance**.
10. Rappelent que, dans le [6^{ème} Rapport sur la cohésion](#), il est reconnu que « *les "inconvenients" [dont souffrent les Régions] doivent être pris en compte lors de l'élaboration de la politique à mener* ».
11. Demandent que le futur 7^{ème} rapport sur la cohésion utilise une formulation plus simple et respecte l'esprit de l'art. 174 du TFUE, de sorte qu'une attention particulière soit accordée aux régions insulaires et ultrapériphériques qui souffrent de handicaps naturels ou démographiques graves et permanents. Elles demandent que ces désavantages soient pris en compte lors de l'élaboration et la mise en œuvre des politiques de l'UE.
12. Rappelent également que les régions ultrapériphériques (RUP) font face à des nombreuses contraintes structurelles uniques et permanentes qui constituent des obstacles à leur développement et à l'amélioration de leur niveau de compétitivité, ce qui requière l'adoption de mesures spécifiques, notamment dans le cadre de la politique de cohésion, comme prévu à l'article 349 du TFUE.

Elles invitent les institutions européennes :

13. A tenir pleinement compte des défis auxquels les autorités des régions insulaires et ultrapériphériques sont confrontées -dont le déficit d'accessibilité et des surcoûts qui en résultent- lors des futurs débats sur la Politique de cohésion post-2020 et à s'assurer que les Articles 174 et 349 du TFUE y soient bien pris en considération, par le biais d'idées et de réflexions novatrices sur des dispositions spécifiques dans la Politique de cohésion, applicables aux échelons national et européen et susceptibles de compenser les handicaps dont souffrent les territoires insulaires et les régions ultrapériphériques.

14. A envisager la mise en place de Programmes Opérationnels de coopération territoriale dans davantage de bassins maritimes, à l'instar du Programme Opérationnel pour la Macaronésie.
15. Concrètement, les autorités régionales insulaires qui ont développé, pour l'après-2020, des pistes de réflexion pour une Politique de cohésion plus favorable aux îles **demandent à la Commission européenne** :
- a. D'investir dans des **données de meilleure qualité** appuyées sur des indicateurs, qui ne soient pas uniquement économiques, pour analyser la situation spécifique des territoires insulaires, régions et archipels et les utiliser comme des **indicateurs complémentaires ou correctifs** aux fins de la Politique de cohésion.
 - b. D'envisager **pour les territoires insulaires, l'affectation des fonds pour la Politique de cohésion au niveau national**, selon une méthode déjà mise en œuvre dans le cadre du FEDER pour le développement urbain durable et d'autres objectifs thématiques spécifiques.
 - c. D'envisager l'introduction d'un **programme de mesures innovantes pour les îles** pour l'après-2020, et la mise en place d'une unité spéciale représentant les îles au sein de la DG REGIO, pour garantir que la législation et les politiques européennes soient adaptées aux îles, ce tout en maintenant la continuité et le renforcement de l'unité représentant les régions ultrapériphériques.
 - d. De **renforcer les dispositions des accords de partenariat** conclus avec les États membres, afin de pouvoir évaluer la dimension territoriale des programmes opérationnels avant leur approbation, ceci étant l'un des éléments clés de la Politique de cohésion qui permettrait de prendre en considération les handicaps naturels spécifiques et démographiques des îles.
16. Se tiennent à la disposition de la Commission européenne comme interlocuteurs pour un dialogue constructif, basé sur les propositions formulées ci-dessus, afin d'étudier l'impact des handicaps géographiques sur leur compétitivité et leur croissance.



Aides d'État

17. Alors que la réforme de la politique des aides d'État lancée en 2012 n'est pas totalement achevée, de nouvelles modifications possibles sont attendues en vue de la future période de programmation. Il faudra aussi prendre en considération l'impact qu'aura l'approche déclarée de la nouvelle Commission européenne, qui consiste à axer la future politique des aides d'État et sa dimension territoriale exclusivement sur les « grands enjeux ».

Les autorités régionales insulaires :

18. Soulignent que les aides d'État sont très utiles pour les territoires insulaires et les régions ultrapériphériques pour pallier les surcoûts induits par leur isolement et/ou leur éloignement et les défis qui en résultent, tels que l'étroitesse du marché et l'absence d'économies d'échelles dans nombre de secteurs, notamment les transports, l'efficacité énergétique en lien avec la pauvreté économique, la connectivité numérique, etc.
19. Prennent note du paragraphe 6 de la [résolution sur la situation spécifique des îles](#) adoptée par le Parlement européen le 4 février 2016, et notent que la flexibilité dans la mise en œuvre de régimes fiscaux spéciaux par les États membres, en particulier pour les régions ayant besoin d'un traitement particulier, telles que les régions ultrapériphériques ou insulaires, est primordial et doit être maintenu.
20. Saluent le processus de consultation visant à ajouter à la liste des aides au Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC) ne nécessitant plus d'aviser la Commission européenne, les aides destinées aux ports et aéroports.

Fortes de ce constat, elles :

Appellent les États membres

- 21.** À appliquer l'Article 175 du TFUE et à utiliser toutes les opportunités offertes par le règlement portant sur les aides d'État pour pallier autant que possible les effets de l'insularité au sein de leur territoire.

Appellent la Commission européenne

- 22.** À envisager, sur la base de l'Article 174 du TFUE, l'introduction dans les lignes directrices relatives aux aides régionales d'un système d'aides au fonctionnement pour compenser les surcoûts liés au transport dans les territoires insulaires, comme c'est déjà le cas pour les régions ultrapériphériques et les zones à faible densité de population. Ce système permettrait de protéger les résidents contre les coûts supplémentaires résultant du tourisme saisonnier.
- 23.** À envisager que toutes les îles bénéficient des dispositions prévues à l'article 107.3.c et à adapter les quotas respectifs de population aux États membres concernés. Elles rappellent que les indicateurs statistiques utilisés pour déterminer l'éligibilité au titre de l'Article 107.3.c ne reflètent pas correctement les contraintes territoriales des îles, notamment des plus petites qui pâtissent de l'absence d'économies d'échelle et de la taille restreinte de leur marché.
- 24.** À envisager que certains types d'aides au fonctionnement en faveur des aéroports et d'aides au démarrage de compagnies aériennes, souvent essentielles au maintien de la connectivité des régions périphériques, ultrapériphériques et insulaires, puissent déroger au RGEC.
- 25.** À étudier la mise en place de plafonds différenciés aux aides *de minimis* selon la nature du territoire concerné, conformément aux dispositions de l'Article 174 du TFUE.
- 26.** Appellent également la Commission européenne, en réponse à la consultation sur les [dispositions simplifiant l'exécution des aides d'Etat non-problématiques en faveur des ports et aéroports](#) :
- a. Article 56 bis. 4** à adapter adéquatement les distances de 100 km ou 60 minutes « en voiture, bus, train ou train à grande vitesse » au cas des îles, archipels et Régions ultrapériphériques, ces chiffres ne tenant manifestement pas compte de la discontinuité du territoire. Elles rappellent que dans les lignes directrices sur les aides d'État, ces limites applicables aux aéroports sont considérées comme des variables dépendant des caractéristiques de l'aéroport et de son emplacement.
 - b. Article 4 §1.ée et Article 56ter** à étendre le seuil de 120 millions d'euros de coûts éligibles à tous les ports, la discrimination entre ceux du réseau central et ceux du réseau global allant à l'encontre des principes d'accessibilité, notamment parce que les ports du réseau global contribuent également à la réalisation du réseau de transport transeuropéen.
 - c. Article 56ter §2.d** à inclure le dragage d'entretien dans les coûts éligibles à l'investissement, cette activité étant essentielle au bon fonctionnement des infrastructures et plus encore à sa compétitivité, et à étendre l'actuelle notification d'exemption accordée aux travaux de dragage, aux travaux effectués à des fins d'entretien, qui en sont pour l'heure exclus.
 - d. Article 56ter §2** à exonérer de l'obligation de notification les activités industrielles menées dans le périmètre du port (dont les énergies marines renouvelables) puisque les installations portuaires -instruments du développement économique- accueillent une part croissante d'activités non liées au transport et sont confrontées à une très forte concurrence non-européenne. Ces investissements sont en effet essentiels à la compétitivité et au bon fonctionnement des infrastructures.
 - e. Article 56ter §5** pour les aides en faveur des ports, étendre à l'ensemble des régions périphériques, comme définies au Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC) - la majoration de 10 points de pourcentage des coûts admissibles destinée aux régions assistées, et augmenter cette limite si les conditions énoncées à Article 107.3.a. sont remplies.

Immigration

27. Du fait de la crise migratoire sans précédent qui frappe l'Europe, les régions insulaires entre autres, sont confrontées à des urgences humanitaires et au défi de l'intégration des réfugiés. Dans ce contexte, la CRPM a adopté en novembre 2015, une position politique plaidant en faveur d'une approche globale de l'immigration à l'échelle internationale, qui impliquerait notamment de s'intéresser aux causes profondes du phénomène, de renforcer la coopération avec les pays tiers, d'apporter un soutien plus grand aux régions méditerranéennes, de réviser la politique migratoire de l'UE et le règlement de Dublin, de renforcer les voies d'immigration légales et, dernier point mais non des moindres, d'accentuer l'implication des régions dans la gestion de la crise.

Les autorités des régions insulaires :

28. Estiment que la crise migratoire est loin d'être terminée et qu'un défi d'intégration majeur attend l'Europe.

29. Saluent la résolution du Parlement européen du 12 avril 2016 sur la situation en Méditerranée et la nécessité d'une approche globale de l'Union européenne de la question des migrations, qui aborde la question du déplacement des réfugiés dans les États membres, des visas humanitaires, de la révision du règlement de Dublin, de l'intégration, notamment eu égard à l'unité familiale et aux enfants, de la coopération avec les pays tiers et des financements supplémentaires. Elles saluent en particulier la reconnaissance du fait que les autorités régionales jouent un rôle clé dans le processus d'intégration des réfugiés.

30. Accueillent favorablement l'initiative de la Commission européenne de proposer de renforcer les voies légales d'immigration vers l'Europe et de réformer le régime d'asile européen commun. Le règlement de Dublin a été dépassé par l'ampleur de l'afflux de migrants et certaines de ses dispositions ne sont de fait pas appliquées depuis 2011. Il est donc grand temps de le modifier afin de rendre le régime des demandes d'asile plus équitable.

31. Rappelent que paradoxalement, si l'accord conclu entre l'UE et la Turquie, a pu nettement réduire l'afflux des migrants en provenance de Turquie dans les îles grecques, il ne constitue pas la réponse que l'on pouvait attendre de l'Europe, et elles soulignent que le fait de fermer un itinéraire migratoire ne fait que jeter les réfugiés sur d'autres routes menant à l'Europe. Les passeurs proposent par exemple déjà des voyages depuis la Grèce jusqu'aux Pouilles en passant par l'Albanie et la mer Adriatique et le nombre des migrants souhaitant franchir la Méditerranée pour rejoindre les îles italiennes s'est fortement accru.

32. Rappelent que si le mécanisme de déplacement de 160 000 réfugiés de Grèce et d'Italie vers d'autres États membres affiche de piètres résultats (au 12 avril 2016, seuls 1 145 réfugiés avaient été déplacés), les régions ont signé des accords bilatéraux afin de faciliter la mise en œuvre de cette convention. Les régions grecques du Sud et du Nord Égée ont par exemple conclu avec la région de Valence, en Espagne, des accords prévoyant la prise en charge du déplacement et des soins de santé et d'éducation de quelques milliers de réfugiés.

Fortes de ces constats, elles :

33. Exhortent les institutions de l'Union à renforcer la dimension européenne de leur réponse aux pressions migratoires globales et à intensifier leurs efforts, conjointement avec leurs alliés, pour s'attaquer aux causes profondes de la crise des réfugiés.

34. Recommandent aux institutions de l'Union de « sortir des sentiers battus » et d'impliquer tous les acteurs pertinents afin de répondre efficacement à la crise. Les autorités régionales peuvent notamment intervenir plus rapidement et plus précisément pour faire face aux problèmes auxquels les réfugiés sont confrontés et elles peuvent coordonner plus efficacement les programmes et actions pertinents sur leur territoire. À ce titre, elles devraient bénéficier des moyens offerts par le Fonds Asile, Migration et Intégration (FAMI) ou de tout autre fond européen pertinent. Leur participation à la gestion des fonds concernés sera une étape cruciale dans cette direction.

- 35.** Invitent la Commission européenne et les États membres à prêter une plus grande attention aux expériences positives et bonnes pratiques mises en œuvre par les autorités régionales ces dernières années et à en tirer le meilleur parti, ainsi qu'à profiter pleinement des propositions formulées par les régions. Les très nombreuses actions et politiques élaborées au niveau régional sont susceptibles d'apporter des réponses pertinentes à la crise actuelle et d'offrir une solution unique sur le terrain.



Accessibilité

- 36.** L'Article 170 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union européenne sur les réseaux transeuropéens, souligne que l'action de l'Union doit notamment tenir compte de la nécessité de relier, entre autres, les régions insulaires aux régions centrales de l'Union. Les orientations RTE-T comptent notamment parmi leurs grandes priorités l'amélioration de l'accessibilité et de la connectivité pour l'ensemble des régions de l'Union, et la prise en compte du cas spécifique des régions insulaires, enclavées et des régions peu peuplées, éloignées et ultrapériphériques. Le défi de l'accessibilité des régions insulaires, par nature complexe car touchant à diverses politiques européennes et nationales, n'a toutefois pas encore reçu de réponse adaptée.

Les autorités des régions insulaires :

- 37.** Perçoivent la prochaine révision à mi-parcours du Cadre financier pluriannuel 2014-2020 comme une opportunité de restaurer le budget du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe (MIE), qui a été réduit afin de mobiliser les fonds au profit du Plan Juncker.
- 38.** Voient dans l'amélioration de la connectivité pour les trafics passagers et fret une opportunité de croissance formidable et sont convaincues que le plan détaillé de mise en œuvre des « autoroutes de la mer » (AdM), prévu pour juin 2016, contribuera à cet objectif.
- 39.** Participeront activement aux discussions relatives au plan détaillé de mise en œuvre des autoroutes de la mer ces prochains mois et s'engagent à contribuer à la formulation de propositions concrètes et novatrices permettant de mieux valoriser les instruments européens actuels et à accentuer leur contribution à l'accessibilité des îles et régions ultrapériphériques.
- 40.** Sont particulièrement préoccupées par le fait que les AdM ne reconnaissent pas que la localisation des régions ultrapériphériques est un atout pour l'UE, et souhaitent introduire un certain degré de flexibilité pour développer des projets dans ces régions. Cette flexibilité devrait permettre l'éligibilité de projets reliant les ports d'une région ultrapériphérique à son propre État membre ou des projets de liaison entre les ports des régions ultrapériphériques.

Fortes de ce constat, elles appellent les institutions européennes :

- 41.** À restaurer le budget du MIE au niveau initialement prévu dans le Cadre financier pluriannuel actuel, tout en garantissant la participation des Régions insulaires et ultrapériphériques aux projets prioritaires du réseau central du RTE-T.
- 42.** À envisager une modulation de l'importance des aides au titre du Mécanisme d'interconnexion en Europe afin de tenir compte de caractéristiques régionales, telles que l'éloignement, l'insularité, éparpillement des archipels et régions ultrapériphériques.
- 43.** À développer les Autoroutes de la Mer et à renforcer les incitations adressées au transport maritime dans son ensemble, en utilisant pleinement l'Article 32 du RTE-T relatif au subventionnement des services de transport maritime et à corriger l'absence de sélection de projets maritimes dans le cadre du premier appel à projets du MIE lancé en 2014 en référence à cet Article.

44. À étudier les possibilités pour les régions insulaires, les régions ultrapériphériques de proposer un réseau infrastructurel de carburants alternatifs sur les routes maritimes internationales ainsi qu'à permettre l'accès aux instruments financiers de projets de moindre envergure, visant à « écologiser » le transport maritime.
45. À promouvoir la dimension extérieure du transport maritime européen, comme prévu à l'Article 8 du règlement RTE-T, en soutenant les nouvelles lignes maritimes avec les ports de pays tiers.



Énergie durable et changement climatique

Les autorités des régions insulaires estiment que :

46. Les îles sont particulièrement exposées au changement climatique et ont jusqu'à présent déployé des efforts considérables pour contribuer aux objectifs de l'UE en matière de climat en adhérant massivement à l'initiative du « Pacte des îles » et en respectant leur engagement de réduire les émissions de gaz à effet de serre.
47. L'UE et les autorités insulaires du monde entier ont joué un rôle clé et largement contribué au niveau d'ambition qui est reflété dans l'accord mondial sur le climat signé à l'issue de la COP21.
48. La capacité des îles à concevoir et à mettre en œuvre des solutions d'excellence novatrices dans divers secteurs économiques, comme la construction, le tourisme, le transport, la production et la gestion d'énergie, la gestion des déchets et de l'eau, en lien avec l'économie circulaire, l'agriculture, la pêche, etc., constitue un grand pas vers une économie durable plus intelligente qui stimulera l'innovation, la compétitivité, l'emploi et la croissance.

Fortes de ce constat, elles appellent les institutions européennes :

49. À reconnaître la capacité des îles à contribuer aux objectifs climatiques de l'Union et à soutenir les autorités insulaires engagées dans des plans d'atténuation dans le cadre du Pacte des îles.
50. À constater le potentiel de coopération des autorités insulaires dans le cadre des actions climatiques au sein et hors de l'UE, notamment par un transfert du savoir-faire dans le cadre d'initiatives émergentes, telles que la Convention mondiale des Maires, afin de renforcer la dimension extérieure de la politique européenne de lutte contre le changement climatique ainsi que le leadership de l'UE dans ce domaine.
51. Dans le cadre de l'Union de l'énergie, à prendre acte des contraintes induites par l'insularité et l'ultrapériphéricité quant au surcoût de l'efficacité énergétique lié au manque de carburants, d'énergies renouvelables, de réseaux électriques et d'interconnexion, et à s'assurer qu'une attention particulière est portée aux territoires insulaires et ultrapériphériques afin qu'ils ne soient pas injustement désavantagés.
52. À étendre et élargir les programmes existants d'assistance technique et de renforcement des compétences et les plateformes permettant aux autorités locales et régionales de concevoir des investissements dans l'énergie durable et de partager leur expérience entre elles.

Déclaration adoptée à l'unanimité



