



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

Les RUP

Le concept d'ultrapériphérie est unique dans le contexte de l'UE, présentant aucune ressemblance avec autres régions de l'UE avec caractéristiques géographiques particulières. Il y a une différence de nature et de loi. Les Régions Ultrapériphériques sont dotées de caractéristiques spécifiques résultant tant de leur situation géoéconomique que de leurs conditions naturelles.

Le statut des Régions Ultrapériphériques est consacré dans le Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne, à l'article 349°, qui reconnaît que ces Régions sont caractérisées par un grand éloignement, insularité, faible superficie, le relief et le climat difficiles et dépendance économique sur quelques produits. L'article 349 du Traité consacre dans le droit primaire le statut de l'ultrapériphérie qui constitue une réalité unique caractérisée par la permanence et par l'accumulation de contraintes structurelles et permanentes justifiant un traitement spécifique au sein de l'UE.

Cette demande de prise en compte des spécificités est particulièrement prégnante dans le cadre de la politique européenne des transports. Du fait du grand éloignement du continent européen, la problématique de l'ultrapériphérie ne peut être dissociée de celle de l'accessibilité.

Pour les RUP, régions européennes les plus éloignées du continent européen, la question de l'accessibilité se pose en plusieurs termes, notamment :

- 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 ;
- L'accessibilité à la connaissance qui concerne les obstacles pour atteindre le développement technologique et l'innovation.

Cette problématique constitue une forte entrave au principe de libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux. Elle est un obstacle notamment au déplacement de la main d'œuvre, des étudiants, des professeurs des chercheurs et des entrepreneurs. Elle occasionne également des coûts additionnels de transaction et des transports des biens et de personnes avec le continent européen. Elle influe, enfin, sur la compétitivité et le développement socio-économique des territoires.



Madiera 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madiera 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

Consciente de cette réalité, la Commission Européenne a d'ailleurs fait de la réduction du déficit d'accessibilité de premier axe de sa stratégie en faveur des RUP. Dans ces territoires la politique européenne des transports prend une dimension toute particulière, aussi bien en interne, dans leur intégration dans leur bassin géographique que dans leurs connexions avec le continent européen.

Dans ce contexte la politique européen des transports doit tenir en compte la réalité de ces régions, pour que le principe de continuité territoriale soit pleinement garanti dans l'UE. La présente contribution vise à aider la Commission dans la réflexion en cours sur sa stratégie en matière de transports et assurer une meilleure intégration des RUP dans le futur système de transport unique et intégré de l'Union.



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
 Madère 2015 – Présidence CP RUP
 Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
 Régions Ultrapériphériques Européennes
 Regiones Ultraperiféricas Europeas

Analysis of the situation

How do you rate the importance of the challenges for the transport sector in the EU in the upcoming years?

| | NOT AT ALL | SLIGHTLY IMPORTANT | FAIRLY IMPORTANT | VERY IMPORTANT | NO OPINION |
|--|------------|--------------------|------------------|----------------|------------|
| OIL DEPENDENCY | | | | X | |
| OIL AND ENERGY PRICES | | | | X | |
| AIR AND WATER POLLUTION | | | | X | |
| GHG EMISSIONS | | | | X | |
| CONGESTION | | | | X | |
| MARKET BARRIERS | | | X | | |
| ADMINISTRATIVE AND REGULATORY BURDEN | | | X | | |
| INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT | | | | X | |
| FINANCING OF INFRASTRUCTURE | | | | X | |
| SAFETY | | | | X | |
| SECURITY | | | X | | |
| PASSENGER RIGHTS | | | | X | |
| WORKING CONDITIONS | | | X | | |
| SOCIAL RESPONSIBILITY | | | | X | |
| INTERNALISATION OF EXTERNAL COSTS | | | | X | |
| AFFORDABILITY OF TRANSPORT SERVICES | | | | X | |
| ACCESSIBILITY TO TRANSPORT SERVICES (AVAILABILITY AND PROXIMITY) | | | | X | |



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

| | | | | | |
|--|--|--|---|---|--|
| COMPETITION FROM THIRD COUNTRIES | | | | X | |
| INCREASING COMPETITIVENESS | | | X | | |
| URBAN MOBILITY | | | | X | |
| MANAGEMENT AND CONTROL OF INCREASING TRAFFIC | | | | X | |
| CROSS-BORDER TRANSPORT SERVICES | | | X | | |
| INNOVATION | | | | X | |
| TECHNOLOGICAL CHANGE | | | | X | |
| MULTIMODAL TRANSPORT | | | | X | |

Please elaborate on your answers to the above statements and indicate any other challenges that should be taken into account.

Les contraintes spécifiques, cumulées, structurelles et permanentes des RUP, associées à l'éloignement et l'isolement de ces régions, sont reflétés dans les coûts de transport élevés qui pénalisent les économies locales en relation avec le marché unique européenne. Cette situation est aggravée par le degré élevé de dépendance vis-à-vis l'extérieur qui affecte fortement le développement des économies régionales. Les connexions entre les différents territoires et le continent ne peuvent pas être effectuées que par mer ou par voie aérienne, avec des coûts élevés pour la population locale et pour les transactions commerciales.

En somme, les RUP ne disposent que de peu d'alternatives pour assurer leur connexion au continent européenne, assurer leur développement économique et garantir les quatre libertés au fondement de l'Union Européenne et de son marché unique.



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

Assessment of the approach taken

What is your assessment of the following aspects of the White Paper?

| <u>C1</u> | <u>VERY LOW</u> | <u>LOW</u> | <u>HIGH</u> | <u>VERY HIGH</u> | <u>NO OPINION</u> |
|--|-----------------|------------|-------------|------------------|-------------------|
| <u>PROGRESS ACHIEVED SO FAR</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>RELEVANCE OF THE PRIORITIES SET</u> | | | | <u>X</u> | |
| <u>LEVEL OF AMBITION</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>CLARITY OF THE STRATEGY</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>COHERENCE OF THE STRATEGY</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>COOPERATION WITH MS</u> | | | | | <u>X</u> |
| <u>INVOLVEMENT OF STAKEHOLDERS</u> | | <u>X</u> | | | |
| <u>COMMUNICATION OF THE STRATEGY</u> | | <u>X</u> | | | |
| <u>COSTS OF IMPLEMENTATION</u> | | | | <u>X</u> | |

Do you think that the most urgent challenges are adequately addressed in the White Paper? Is the list of priorities in the White Paper well-balanced? Please explain.

Le Livre Blanc tel qu'adopté en mars 2011, en ce qu'il est une approche intégrée de la question des transports identifie, les défis généraux plus urgents en matière de transports à l'échelle du continent européenne. Pour autant, la situation particulière des Régions Ultrapériphériques n'est pas prise en compte dans le Livre Blanc.

Le Livre Blanc des Transports est un document d'orientation sur la politique européenne pour les prochaines années, à l'horizon 2050. Il a pour objectif ultime la création d'un Espace Européen Unique des Transports. Cet objectif ambitieux ne pourra être atteint sans tenir compte de la situation particulière des Régions Ultrapériphériques, sans intégrer pleinement ces territoires dans la stratégie de l'Union.

La Commission elle-même reconnaît que le futur Espace Européen de Transport doit tenir compte de toutes les régions et que *“La prospérité future de notre continent dépendra de la capacité de*



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

chacune de ses régions à rester intégrée dans l'économie mondiale, pleinement et de manière compétitive. L'existence de transports efficaces est cruciale pour y parvenir”.

A ce titre, il est incompréhensible que les Régions Ultrapériphériques ne soient pas *a minima* mentionnées dans le présent document. A titre d'exemple en ce qui concerne le réseau RTE-T, le Livre Blanc fait référence à la création d'un réseau de transport qui assure le transfert efficace entre les différents modes de transport, mais ne présente aucune orientation sur l'avenir des autoroutes de la mer ou de d'autres solutions de transport qui améliorent les connexions des RUP avec à l'Europe et les pays tiers.

Toujours sur ce point, il est à noter que l'ensemble des infrastructures des RUP ne sont pas inclus dans le corridor prioritaire du réseau principal dans les nouvelles lignes directrices RTE-T. De plus, les critères requis pour les projets des infrastructures portuaires et aéroportuaires des RUP sont de difficiles accès, éloignés des réalités et objectifs fixés à l'échelle du continent. Cette situation a de fait, pour conséquence l'exclusion de la majorité des RUP du Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe, qui est destiné à soutenir les projets prioritaires.

A ces arguments s'ajoute, la dépendance totale des RUP vis-à-vis des transports aérien et maritime. C'est pour ensemble de ces raisons que la Conférence des RUP plaide pour que soit prise en compte, la situation spécifique des Régions Ultrapériphériques notamment dans le cadre de révision de ces lignes directrices, ainsi que dans les initiatives et mesures futures de la Commission en la matière.

Do you see any contradictions/incoherencies in the objectives or in the implementation of the White Paper? Please specify.

Si. L'objectif de la Commission Européenne, à travers le livre blanc sur les transports, était de définir et mettre en œuvre un politique européenne des transports intégrée et unique pour l'ensemble de l'Union, il est étonnant que les RUP, régions européennes, n'ait pas été intégrée à cette stratégie.

Bien que ces régions soient soumises à de fortes contraintes, et que nécessitent de la mise en œuvre de mesures pour réduire le déficit d'accessibilité, on peut vérifier dans la pratique une inadéquation des outils d'intervention au titre de la politique des transports. Dans ces condi-



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

tions, et à l'heure de redéfinir la stratégie européenne à l'horizon 2050, il importe, dans l'urgence, de répondre aux besoins et contraintes des RUP, par la mise en place de mesures opérationnelles et qui tiennent compte de la réalité des RUP pour réduire le déficit d'accessibilité.

Le marché intérieur des transports est loin d'être achevé et présente encore d'importants goulets d'étranglement, qu'à résoudre faut impliquer toutes les régions. Dans le cas RUP, est nécessaire garantir une cohérence dans l'application des politiques européennes permettant la création d'un cadre spécifique et horizontal essentielle à son développement.

Pour rappel, la Commission Européenne, dans sa Communication de juin 2012 pour un Partenariat pour une Croissance intelligente, durable et inclusive des RUP, 2012, s'est engagée à réfléchir à un meilleure prise en compte des spécificités des RUP dans la révision des lignes directrices sur le transport aérien et sur le transport maritime. En dépit de cet engagement, force est de constaté que les résultats sont très contrastés, la réalité spécifique des RUP n'a pas été prise en compte en aucune de ces dimensions de la politique des transports.

En matière de transport aérien, si les Régions ultrapériphériques bénéficient de dispositions favorables et de majorations au titre des lignes directrices aux aéroports et aux compagnies aériennes, le concept d'ultrapériphérie et l'article 349TFUE ne sont pas expressément mentionnés. Les RUP sont assimilées aux régions périphériques européennes ce qui a pour conséquence d'affaiblir considérablement leur statut.

En matière de transport maritime, aucune avancée n'a été obtenue depuis 2004 et l'adoption des lignes directrices sur le transport maritime. Ce cadre réglementaire occulte la localisation et les relations économiques des RUP au sein de leur bassin géographique. Alors que le cadre pour le transport aérien le permet, les lignes directrices pour le transport maritime ne permet pas le lancement de nouvelles connexions entre les RUP et leurs voisins, pays tiers de l'UE.

Ajoutés aux règles dans le cadre du règlement RTE-T (exemple cité plus haut), ces exemples illustrent pleinement les incohérences, les contradictions et les lacunes de la politique européenne des transports à l'égard des RUP. Aussi, la Conférence des Présidents des Régions Ultrapériphérique n'a eu de cesse de plaider pour que soit garantie une cohérence dans l'application des politiques européennes permettant la création d'un cadre spécifique et horizontal essentiel au développement des RUP.



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

Are the impacts resulting from the current implementation of the White Paper fairly distributed? Are there any regions, stakeholders, modes of transport that are affected differently than others? Please elaborate.

Les politiques européennes, définies à l'échelle du continent, ont un impact différent dans les RUP que sur le continent, en raison de leurs caractéristiques spécifiques, comme mentionné précédemment.

De ce fait, les objectifs fixés par le Livre Blanc ont nécessairement un écho différent au niveau des RUP.

En ce qui concerne les objectifs visant des économies d'énergie et l'efficacité de nouveaux transports intelligents, il importe de rappeler la forte dépendance des RUP aux énergies fossiles ainsi que les surcoûts induits par le développement de nouvelles énergies pour des régions non interconnectées et éloignées.

En ce qui concerne les objectifs en matière d'amélioration de l'intermodalité, la Commission doit tenir compte du fait que les RUP ne disposent pas de l'ensemble des alternatives de transport présentes sur le continent à l'heure de prendre des mesures ou légiférer en la matière.

Sur ces points, la Commission devrait tenir en compte que le point de départ de ces Régions, pour atteindre les objectifs définis, est très éloigné de celui des autres régions européennes, ce qui nécessite un effort supplémentaire pour les atteindre.

La prise en compte de la situation des RUP passera nécessairement par une adaptation aux spécificités et contraintes mais également par la valorisation des atouts des RUP en matière de transport (exemples du développement de solutions en matière d'énergies renouvelables, d'aménagement du territoire, de transports maritime, terrestre et aérien). A ce titre, si les RUP rencontrent des difficultés structurelles et permanentes, elles n'en demeurent pas moins des laboratoires naturels d'expérimentation et d'innovations de l'Europe en la matière. Les appels à propositions dans le cadre d'Horizon 2020 et du MIE devraient retenir des critères qui permettent aux RUP de faire valoir leurs atouts en la matière.

En outre, la Commission européenne devrait envisager de définir des instruments et un mécanisme de financement spécifiques aux RUP, qui permettront de mettre en œuvre les me-



Madiera 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madiera 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

sures nécessaires au développement du secteur des transports, notamment, pour des transports plus respectueux de l'environnement.

Are the White Paper initiatives and other European policies compatible with each other? Are the Member States policies compatible with the White Paper? Please specify.

Pour un développement harmonieux des RUP, il est indispensable que l'ensemble des politiques européennes soient complémentaires et cohérentes et prennent pleinement en compte les caractéristiques spécifiques des RUP. Les politiques définies à l'échelle du continent n'ont pas vocation à s'appliquer mécaniquement aux RUP, sous peine de les condamner à des difficultés et de brider leur développement.

Comme mentionné précédemment, le cadre de concurrence en matière de transport doit permettre d'atteindre les objectifs des RUP en matière de transport et de réduire leur déficit d'accessibilité. Aussi, les différentes lignes directrices en la matière doivent tenir compte des spécificités des RUP et leur permettre de libérer leur potentiel à l'intérieur de leur territoire, dans leur intégration dans leurs bassins géographiques et dans les connexions avec le continent européen.

Dans la mesure où les RUP émargent peu et mal au Mécanisme d'Interconnexion pour l'Europe, il est impensable que la politique de cohésion introduise des restrictions inédites en ce qui concerne le financement des infrastructures aéroportuaires alors même que celles-ci constituent les seules portes d'entrée et de sortie du territoire.

La Conférence des Présidents rappelle que les liaisons maritimes et aériennes sont les seules voies assurant l'ouverture des RUP vers l'extérieur, notamment avec le continent européen. A ce titre, la Commission devra veiller à ce que sa politique en ce qui concerne le système communautaire d'échange de quotas d'émissions de gaz à effet de serre n'impacte pas de manière disproportionnée les RUP. Les citoyens européens et résidents des RUP et la compétitivité de ces territoires ne doivent pas être doublement pénalisés par leur éloignement.

Le tourisme et les transports ne devraient pas être considérés isolément. Ils devraient être pris en compte conjointement dans une perspective commune des possibilités de dévelop-



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

pement économique. En ce sens, il convient de faciliter le développement de systèmes de transport, en tenant compte des besoins des résidents, mais aussi des visiteurs.

Dans le cas particulier de certains RUP, le tourisme constitue un des principaux moteurs de l'économie. Par conséquent, la promotion du tourisme nécessite la construction et la réhabilitation de différents types d'infrastructures et l'amélioration des transports aérien et maritime.

Le transport est toujours une partie intégrale et un élément clé de l'expérience touristique. Le secteur du tourisme recherche de plus en plus un transport sécuritaire, abordable, fiable, efficace et un transport écologique. Ne pas répondre à cette demande croissante va pénaliser lourdement ce secteur.



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

Expected impacts and implementation

How do you assess the impact of the White Paper initiatives proposed, adopted and implemented so far by the Commission in the following areas?

| <u>D1</u> | <u>VERY LOW</u> | <u>LOW</u> | <u>HIGH</u> | <u>VERY HIGH</u> | <u>NO OPINION</u> |
|---|-----------------|------------|-------------|------------------|-------------------|
| <u>A single European transport market</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>Promotion of quality jobs and working conditions</u> | | <u>X</u> | | | |
| <u>Secure transport</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>Transport safety</u> | | <u>X</u> | | | |
| <u>Service quality and reliability</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>Research and innovation in transport</u> | | | | <u>X</u> | |
| <u>Promotion of more sustainable behaviour</u> | | | | <u>X</u> | |
| <u>Integrated urban mobility</u> | | | | <u>X</u> | |
| <u>Modern transport infrastructure</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>Modal integration</u> | | | <u>X</u> | | |
| <u>Funding framework for transport Infrastructure</u> | | | | <u>X</u> | |
| <u>Smart pricing and taxation</u> | | | | <u>X</u> | |
| <u>External dimension</u> | | | | <u>X</u> | |



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
 Madère 2015 – Présidence CP RUP
 Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
 Régions Ultrapériphériques Européennes
 Regiones Ultraperiféricas Europeas

How do you assess the importance of the aspects listed below as potential obstacles to the implementation of the White Paper strategy?

| D6 | VERY LOW | LOW | HIGH | VERY HIGH | NO OPINION |
|---|----------|-----|------|-----------|------------|
| Approach taken (objectives, division of competences, areas of intervention, timing,...) | | X | | | |
| Tools chosen (design of initiatives, legal form, scope,...) | | X | | | |
| Different policies at MS level | | | X | | |
| Lack of support from the stakeholders | | X | | | |
| Conflicting priorities | | X | | | |
| Insufficient financial means | | | | X | |
| Insufficient consideration of local specificities | | | | X | |
| Social costs | | | X | | |
| Economic costs | | | X | | |



Madeira 2015 – Presidência CP RUP
Madère 2015 – Présidence CP RUP
Madeira 2015 – Presidencia CP RUP



Regiões Ultraperiféricas Europeias
Régions Ultrapériphériques Européennes
Regiones Ultraperiféricas Europeas

Other questions

Are there any other issues you would like to highlight in relation to the White Paper?

Compte tenu de la situation géographique des Régions Ultrapériphériques, distantes du continent européen, de leurs caractéristiques, les préoccupations suivantes devraient être prises en compte pour atténuer les difficultés accrues dans les relations commerciales et la mobilité des personnes vers l'Europe et les pays tiers:

- Approfondir, de plus en plus, la cohésion et la continuité territoriale, impliquant les RUP et allouant une aide financière pour soutenir les coûts de transport qui pèsent sur les activités économiques de ces Régions;
- Garantir la l'attribution d'appuis financiers pour la promotion du transport maritime de passagers à partir des Régions Ultrapériphériques, en relation avec le continent européen et en relation avec leur propre espace géographique;
- Développer une approche adaptée, intégrée, horizontale et proportionnée en ce qui concerne la politique européenne des transports à l'égard des RUP.