

# Corse – Iles Baléares – Sardaigne

## Lettre commune aux Gouvernements de France, Espagne, Italie

---

**Monsieur le Premier Ministre de France**

**Monsieur le President d'Espagne**

**Monsieur le Premier Ministre d'Italie**

Monsieur le Premier Ministre,

La Corse, la Sardaigne et les îles Baléares, unies par un travail de près de trois années, notamment au sein de la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes, ont souhaité, ensemble, porter à la connaissance des chefs de Gouvernement de leurs pays respectifs, les difficultés politiques liées au désavantage structurel des régions insulaires européennes non « ultrapériphériques ». L'urgence qui anime cette initiative commune s'inscrit dans le contexte de définition des politiques communautaires post-2020.

La cohésion économique, sociale et territoriale est l'un des objectifs inscrits dans le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), dont l'article 174 exprime clairement la volonté de construire une Europe unie et solidaire, quelle que soit la spécificité des territoires.

Par ailleurs dans son article 349, le TFUE reconnaît la condition « d'ultra-périphérie » à certains territoires et énumère en corollaire les actions nécessaires pour en compenser les inconvénients. Ce régime favorable aux régions ultrapériphériques sera confirmé par la future politique de coopération territoriale européenne.

La situation est au contraire très différente pour les autres territoires insulaires. Alors que l'article 174 reconnaît les difficultés structurelles liées à la condition d'insularité, cette reconnaissance, contrairement au cas des territoires ultrapériphériques, est jusqu'à présent restée lettre morte, sans susciter la moindre action opérationnelle. Cette lacune entrave toute perspective de développement des îles.

La discontinuité territoriale, caractéristique essentielle de l'insularité, constitue une source d'inconvénients spécifiques, au-delà de ceux liés à la distance, nettement plus importants lorsqu'il s'agit de régions insulaires. De nombreuses recherches en ont détaillé les conséquences en matière de retard d'innovation et d'échanges. Ainsi, une étude du CRENoS (universités de Cagliari et de Sassari) a montré que les coûts d'extension d'un réseau logistique ou liés à un service fourni par des réseaux de distribution augmentent lorsqu'il y a une discontinuité territoriale. Il est donc particulièrement difficile pour une région insulaire de disposer d'un réseau de distribution efficace. Cela pénalise la compétitivité des entreprises en conditionnant la croissance des entreprises existantes et la création de nouvelles entreprises, ce qui a un impact négatif sur le marché du travail insulaire. De plus, cela se traduit pour les citoyens par des prix plus élevés et une plus faible quantité de produits disponibles sur place.

Les problèmes liés à la discontinuité territoriale sont aussi particulièrement prégnants en matière de mobilité et d'accessibilité depuis et vers les îles, en l'absence de transport alternatifs, d'infrastructures routières et ferroviaires avec les régions voisines, synergie qui génère un réel « coût de citoyenneté », en termes de prix, de fréquences, de calendrier et de temps de trajet. De plus, la combinaison de « discontinuité territoriale – exigüité des marchés intérieurs » expose les îles au risque de position dominante, au détriment de l'intérêt des utilisateurs.

Il est en outre nécessaire de mettre l'accent sur notre spécificité d'îles méditerranéennes. Dans le scénario des changements climatiques recensés dans le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) du 8 octobre 2018, il apparaît que la zone méditerranéenne est l'une des plus touchées. Cette vulnérabilité rend nécessaire de considérer la spécificité des îles de Méditerranée afin de maintenir la cohésion et l'égalité avec le reste de l'Union européenne.

Pour garantir l'égalité des chances aux citoyens européens vivant dans les territoires insulaires, des interventions spécifiques sont nécessaires, tant au niveau de la réglementation que des ressources. Ce point de vue est clairement exprimé dans de nombreux documents approuvés par diverses institutions européennes, tels que la résolution du Parlement européen du 4 février 2016 sur la situation spécifique des îles non ultrapériphériques, les différents avis du Comité des régions d'Europe et du CESE, les diverses déclarations communes de la Conférence des Régions Périphériques et Maritimes.

En dépit de ces injonctions, la législation européenne et les politiques de l'Union n'ont toujours pas produit de mesures compensatoires suffisantes permettant d'atténuer les inconvénients spécifiques à la condition insulaire. En particulier, la politique des aides d'État dans le secteur des transports ne prend pas suffisamment en compte les caractéristiques territoriales spécifiques des îles et ne permet pas d'atteindre l'objectif de garantie du droit à la mobilité pour ces territoires.

En outre, les récentes propositions de la Commission sur la connectivité européenne et la politique de cohésion et de coopération territoriale européennes ne prennent pas en compte la discontinuité territoriale et les difficultés structurelles des territoires insulaires qui en résultent.

Au vu de ces éléments, et dans l'objectif de surmonter ces handicaps, la Sardaigne, la Corse et les Baléares, partagent la volonté d'une pleine reconnaissance des désavantages structurels engendrés par la situation géographique propre aux îles et demandent la mise en œuvre effective de l'article 174 du TFUE par le biais de dispositifs spécifiques visant à surmonter les contraintes insulaires.

Aussi, les exécutifs de ces trois îles se tournent-ils vers les gouvernements respectifs pour leur demander d'inclure la question insulaire dans le débat politique au sein du Conseil de l'Union Européenne et pour promouvoir, dans le processus décisionnel européen, des mesures compensatoires visant à surmonter les inconvénients de l'insularité, avec une attention particulière pour les aides d'État, particulièrement pénalisante pour ces territoires.

Il s'agira d'intégrer, dans le débat politique qui définira le scénario de réglementation et de programmation pour l'après-2020, des mesures de compensation spécifiques proportionnelles à l'ampleur et à l'étendue de la discontinuité territoriale, en tenant compte de facteurs tels qu'un indice de « périphérie insulaire » (démographie, saisonnalité, distances en temps...). Ainsi serait mise en œuvre, chaque fois que justifiée par des éléments objectifs, l'insertion dans les politiques publiques européennes concernées l'insertion d'une clause d'insularité.

Cette demande ne vise pas à obtenir un statut privilégié mais seulement des mesures de compensation nécessaires permettant aux citoyens et aux entreprises insulaires de se situer à un niveau de qualité de vie et de travail similaire à celui des territoires continentaux.

#### **Il conviendrait ainsi de :**

- reconnaître la compatibilité des régimes d'aides destinés à compenser les coûts supplémentaires directement imputables à des contraintes liées à l'insularité, en ce qui concerne notamment le transport de biens, et plus globalement d'intégrer le fait insulaire dans la fiscalité applicable ;
- garantir, conformément au principe de subsidiarité, la plus grande flexibilité possible au regard des interventions des Fonds structurels et d'investissement européens (Fonds ESI) dans les domaines thématiques où les défis des territoires insulaires périphériques sont les plus évidents, afin de pouvoir introduire dans les documents de programmation des objectifs prioritaires strictement liés aux problèmes insulaires (transports, connectivité numérique, réseaux d'énergie, gestion des ressources naturelles) ;
- envisager une modulation croissante des taux de cofinancement des fonds ESI pour les régions insulaires périphériques ;
- encourager la création d'un sous-programme des îles de la Méditerranée autour du futur programme Interreg Med 2021-2027. Cela constituerait le procédé le plus efficace d'utilisation des ressources communautaires sans doublon et en privilégiant des moyens d'actions qui, sans cela, relèvent de multiples programmes de financement ;
- inclure les régions insulaires périphériques dans le système de connexion aux réseaux de transport européens RTE-T, tout en mettant en place un système de continuité territoriale efficace et modernisé prenant en compte tous les coûts réels liés aux discontinuités physiques et numériques ;

- appliquer l'article 174 du TFUE dès les premières étapes du processus décisionnel prévoyant des « études d'impact territorial » visant à examiner les effets des initiatives européennes d'ordre législatif dans les territoires insulaires et à les mettre en œuvre avec la participation des exécutifs des régions concernées ;

Tels sont les principaux éléments que nous souhaitons vous exposer et que nous exprimerons prochainement dans les instances européennes.

Nous vous prions de croire, Monsieur le Chef du Gouvernement, à l'assurance de notre très haute considération.

Bruxelles, 6 février 2019

U Presidente di u Cunsigliu  
Esecutivu di Corsica

La Présidente de la  
Communauté Autonome des  
Îles Baléares

Il Presidente della Regione  
Autonoma della Sardegna

**Gilles SIMEONI**

**Francina ARMENGOL**

**Francesco PIGLIARU**