

**- I -**  
**DECLARATION DE KIRKWALL**

- Communication des Régions insulaires et des Régions Ultrapériphériques à la Convention européenne  
P. 3
  - Communication des Régions insulaires européennes au Conseil des Ministres de l'Environnement de Palma de Mallorca (E)  
P. 7
  - La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : Quels choix pour les îles ?  
P. 9
- 

**- II -**  
**RESOLUTIONS ANNEXES**

- **II. 1** - Résolution sur la nécessité de dérogations pour les îles  
*Présentée par la Région des Shetland*  
P. 15
  - **II. 2** - Résolution sur le bien-être des animaux durant le transport  
Présentée par les îles écossaises  
P. 16
  - **II. 3** - Résolution sur un projet de comparaison des performances dans les services hospitaliers (benchmarking)  
*Présentée par la Région de Gozo*  
P. 17
- 

**- III -**  
**DECISIONS ADMINISTRATIVES**

P. 19

- I - Renforcement des moyens du Secrétariat Exécutif
- II - Liste du Bureau Politique de la Commission des Iles élu à Kirkwall
- III - Prochaine réunion

- I -

## DECLARATION DE KIRKWALL

---

### Les autorités régionales insulaires européennes dont les noms suivent :

Açores (P), Aland (FIN), Argyll & Bute (UK)\*, Balears (E), Bornholm (DK), Bretagne (F)\*, Corse (F), Feroe (DK)\*, Gotland (S), Gozo (MA), Highland (UK)\*, Isle of Man (UK), Isle of Wight (UK), Martinique (F), Orkney (UK), Saaremaa (EE), Sardegna (I), Sicilia (I), Shetland (UK), Western Isles (UK).

\* - Observateurs

**réunies à Kirkwall (Orkney) les 2 et 3 mai 2002 dans le cadre de la XXIIème conférence annuelle de la Commission des Iles de la C.R.P.M,**

- Remercient tout d'abord le Conseil des Iles Orcades et la population de l'archipel pour avoir accueilli cette manifestation,
- Remercient également les Conseils des Shetland et des Western Isles pour le soutien qu'ils ont apporté à l'occasion de cette réunion,
- Expriment leur appréciation aux diverses Institutions européennes qui, au cours de l'année écoulée, ont prêté une attention particulière à la problématique des îles dans la construction européenne, et en particulier :
  - **à la Commission européenne**, et entre autres à sa Direction de la Politique Régionale, pour avoir mis en relief la dimension particulière des îles à l'occasion du Premier Rapport d'Etape sur la Cohésion Economique et Sociale, en soulignant notamment que :  
*« Trois facteurs exogènes – l'environnement maritime, la dimension de l'île et la distance aux autres terres émergées – induisent toute une chaîne de causalité qui limitent le développement économique et social d'une île. Ce développement est d'autant plus disparate entre les îles que celles-ci sont par nature hétérogène, certaines cumulant un double, voire un triple handicap (zones insulaires, montagneuses et faiblement peuplées) ».*
  - **au Parlement Européen** qui, à diverses occasions, a amendé la législation communautaire pour que celle-ci prenne en compte la dimension insulaire ;
  - **au Comité Economique et Social**, qui, sous l'égide de M. Vassilaras, a adopté deux avis intéressant les îles : l'un sur « *Les PME dans les régions insulaires de l'U.E* », et l'autre sur « *Le prolongement des réseaux transeuropéens en direction des îles européennes* » ;
  - **au Comité des Régions**, qui a adopté le Rapport de M. Paleologos sur "*Les problèmes des régions insulaires de l'Union européenne et leurs perspectives face à l'élargissement*", faisant ainsi écho à de nombreuses préoccupations exprimées par la Commission des Iles de la CRPM.

Les Régions insulaires, suite à leur rencontre de Kirkwall, demandent aux Institutions européennes de prendre en considération les divers textes et résolutions qui suivent.

- Elles sollicitent à cet égard le soutien de l'Exécutif et du Parlement d'Ecosse dans cette démarche, ainsi que celui du gouvernement du Royaume-Uni.
- Elles demandent aux gouvernements espagnol, danois et grec, qui assureront successivement la Présidence de l'Union au cours de l'année à venir de veiller à ce que les propositions exprimées dans ces documents soient reçues avec toute l'attention qu'elles méritent par les Institutions concernées, et si possible de leur apporter leur soutien.

# Communication des Régions Insulaires et des Régions Ultrapériphériques à la Convention Européenne

---

- La Convention européenne s'est fixé pour mission «*d'examiner les questions essentielles que soulève le développement futur de l'Union européenne, et de rechercher les différentes réponses possibles*». Les autorités régionales insulaires et celles des Régions Ultrapériphériques estiment que la cohésion du territoire de l'Union européenne est l'une de ces questions essentielles.
- La géographie de l'Union européenne n'est pas uniforme. Son territoire n'est pas constitué d'un ensemble aux frontières rectilignes, sans relief ni accidents, aux conditions naturelles et climatiques partout identiques. Il n'est pas non plus peuplé de façon homogène par des populations disposant de ressources égales et bénéficiant d'un même degré d'accessibilité. Malheureusement certains principes, objectifs ou politiques auxquels la Communauté a souscrit depuis sa création - «*harmonisation*», «*Espace unique*», «*compétitivité*» - semblent avoir un tant soit peu occulté cette évidence, qui n'est nulle part ailleurs plus flagrante que dans le cas des îles et des régions Ultrapériphériques.

En effet, alors que la Communauté a pris des mesures concrètes pour supprimer les obstacles techniques et réglementaires permettant la libre circulation des personnes, des biens, des services et des capitaux, elle n'a pas développé de politiques permettant des mesures correspondantes pour supprimer les obstacles à la libre circulation des personnes, des biens et des services dans les territoires souffrant de handicaps permanents tels que les îles, les zones isolées en raison de leur configuration géographique.

- Les 15 régions insulaires et les 7 régions Ultrapériphériques de l'Europe des 15, ainsi que les 3 régions insulaires des pays candidats, sans oublier les centaines de petites îles côtières qui longent le littoral européen, représentent environ 3,5% de la population de l'Union. Ces territoires affirment leur originalité ou leur différence sur de nombreux plans, ainsi :
  - par définition leur isolement, et leur éloignement plus ou moins accentué par rapport au continent;
  - leur positionnement aux frontières de l'Europe et de ses Etats, dans la Baltique, la Mer du Nord, l'Atlantique, l'Adriatique ou la Méditerranée ;
  - leur taille géographique ou démographique généralement modeste ;
  - leur morcellement dans le cas des archipels ou des îles montagneuses ;
  - l'existence conséquente de contraintes multiples (accessibilité difficile, coût élevé des infrastructures et des services, petite taille du marché de proximité, ressources naturelles et humaines limitées, moindre choix ou absence de certaines facilités, dépendance excessive par rapport à un seul secteur d'activité, etc.) ;
  - leur plus grande vulnérabilité économique, qui fait que ces régions comptent souvent parmi les moins développées de la Communauté ;
  - l'originalité et la grande diversité de leurs cultures, de leurs langues et de leurs patrimoines ;
  - la richesse, mais aussi la fragilité extrême de leur environnement ;
  - Et s'agissant des régions Ultrapériphériques par le cumul et le caractère permanent de handicaps structurels encore plus prononcés et par leur situation «*hors continent européen*» qui en fait une frontière active en contact et en relation avec d'autres régions du monde.

## - REGIONS INSULAIRES -

Quoiqu'ils l'aient fait à des époques, pour des raisons et dans des circonstances les plus diverses, la plupart des Etats de l'Union exerçant leur souveraineté sur des îles ont reconnu que celles-ci constituaient des territoires différents, nécessitant des formes particulières de gouvernement. Il est significatif que 4 des 18 régions insulaires de l'Europe des 15 sont actuellement des régions ayant des compétences législatives, et que 3 autres bénéficient, à un titre ou à un autre, de dispositions particulières dans le droit national. Quant aux autres, elles sont presque toutes de taille démographique très modeste, et n'auraient sans doute pas accédé au statut d'autorité régionale sans une prise en compte de leur insularité. Signalons enfin que plusieurs Etats membres (Grèce, Finlande, Irlande...) ont mis en place des structures particulières au niveau national pour traiter de leurs îles ou de certaines d'entre-elles.

- Le processus de construction communautaire pose désormais la problématique des îles dans un contexte qui dépasse leur seul cadre national. Comment, et par quels dispositifs, les Institutions, la législation et les politiques de l'Union peuvent-elles faire preuve, à l'égard de ces territoires, de la flexibilité que justifie leur situation ? Deux scénarios se profilent.
- Dans le premier cas, la Communauté reconnaît la particularité du contexte insulaire. S'inscrivant dans la continuation des politiques mises en œuvre dans nombre de ses Etats, elle met en œuvre des mécanismes qui permettent d'appliquer les politiques communautaires aux îles avec une certaine souplesse, et de les intégrer au grand marché dans des conditions équitables. Elle maintient par ailleurs son effort de solidarité à leur égard, en prenant en compte le caractère durable de leurs contraintes structurelles.
- Dans le second cas, elle privilégie une approche uniformisatrice, et refuse de leur concéder des traitements différenciés, au prétexte que ceux-ci remettraient en cause ses finalités comme son mode de fonctionnement. Dans cette dernière perspective, il devient très difficile de mettre en œuvre des politiques économiques, sociales ou environnementales adaptées à la situation des îles. Plus encore, le processus de construction communautaire se traduit par une érosion croissante de la marge de manœuvre dont certaines îles bénéficient ou pourraient bénéficier, au sein de leur Etat, puisque le droit communautaire s'impose au droit national.
- Ce second scénario est susceptible d'engendrer à moyen ou à long terme des crises dont on ne saurait aujourd'hui mesurer l'ampleur ni les conséquences, tant pour ces régions que pour la Communauté. Rappelons que par le passé, 5 régions insulaires (Jersey, Guernesey, l'Île de Man, les Féroé et le Groenland) ont choisi délibérément de ne pas intégrer la Communauté, voire de la quitter, essentiellement pour ce type de raisons. A lui seul, le départ du Groenland a réduit de 50% le territoire de l'Europe des 12. Alors que s'élabore une Politique Extérieure et de Sécurité Commune, l'Europe peut-elle se permettre d'ignorer ses territoires les plus périphériques, et de laisser se développer à ses frontières des foyers d'insatisfaction ou même d'instabilité ?
- L'attitude de la Communauté a, à ce jour, oscillé entre ces deux options. D'un côté, une certaine reconnaissance de la situation particulière des îles s'est manifestée à l'occasion du Traité d'Amsterdam, avec la modification de l'article 158 relatif à la cohésion économique et sociale, et l'adoption de la Déclaration annexe N°30 reconnaissant leurs contraintes structurelles permanentes. Les conclusions du sommet de Nice ont par la suite réaffirmé la possibilité d'adopter des mesures spécifiques à leur égard. A l'inverse, ces dispositions ou déclarations n'ont à ce jour guère été suivies d'effets concrets dans la législation communautaire, et la rédaction confuse, ambiguë (et même contradictoire selon les langues) de la référence aux îles dans l'article 158 laisse planer tous les doutes quant à son utilité. Les travaux de la Convention européenne fournissent une opportunité pour que des orientations claires soient prises, et que la situation puisse évoluer.

- Inscrire la problématique de la cohésion territoriale parmi les objectifs fondamentaux de l'Union constituerait la base d'une telle évolution. Complémentaire – et non substitutif ou même antagonique – aux principes de cohésion économique et sociale, celui de cohésion territoriale permettrait d'affirmer la volonté de la Communauté de prendre en compte la diversité de ses territoires, de leur conférer une réelle égalité des chances, et de contribuer à leur développement harmonieux et équilibré. Une telle approche aurait des répercussions importantes pour l'Europe dans son ensemble, dans la mesure où elle influencerait sur nombre de politiques communautaires : ainsi les transports avec une meilleure accessibilité des périphéries, l'agriculture et le développement rural avec la lutte contre la dépopulation des campagnes, la recherche et le développement avec une incitation à une meilleure répartition des efforts, etc. Une telle démarche ne serait donc en aucune façon exclusive aux îles mais, cas d'espèce, celles-ci seraient certainement parmi les premières à bénéficier d'une telle évolution.
- En sus de l'inclusion d'une référence à la cohésion territoriale parmi les objectifs fondamentaux de la Communauté, une réécriture du Traité pourrait fournir l'occasion de clarifier la signification de l'article 158, et de réaffirmer avec force les principes évoqués dans la Déclaration annexe N°30 du Traité d'Amsterdam : la reconnaissance de l'existence de contraintes structurelles permanentes et la possibilité d'adopter des mesures spécifiques pour y remédier. A cet égard, les îles sont conscientes qu'elles ne sont pas les seuls territoires de l'Union à être confrontés à de telles contraintes. Les régions affectées par des contraintes démographiques (tels que celles du grand Nord) ou encore les zones de montagnes les plus isolées connaissent des difficultés de ce type. En fait, dans certaines régions, ces facteurs sont parfois cumulés : ainsi dans les îles montagneuses ou dans les îles aux densités de population trop faibles ou trop fortes. Il est donc légitime que les circonstances particulières de ces territoires, qui ont à ce jour fait l'objet de mesures disparates dans les Traités ou dans les politiques communautaires, soient abordées de concert.

## - REGIONS ULTRAPERIPHERIQUES -

Les RUP – dont 6 sont insulaires, souvent archipélagiques, et la 7ème en situation de grand isolement du fait de la forêt amazonienne – jouissent déjà de la reconnaissance juridique au plan constitutionnel dans le droit interne de leurs Etats et dans le droit primaire de l'UE.

- L'article 299.2 constitue la base juridique de l'ultrapériphérie définie comme une réalité spatiale économique et politique distincte et unique pour laquelle un traitement différencié est possible et nécessaire. L'évolution vers une Union à 25 Etats ne modifiera en rien cette réalité des régions Ultrapériphériques et par conséquent ne devra en rien modifier le fondement juridique consacrant leur reconnaissance dans le Traité communautaire.
- Au-delà de cette confirmation juridique, la réalité unique de l'ultrapériphérie justifie une stratégie globale et cohérente pour son développement durable, telle que prônée par le Mémoire des RUP à Cayenne, le rapport de la Commission en mars 2000 sur la mise en œuvre de l'article 299.2 et la contribution des RUP à l'avenir de la politique de cohésion économique et sociale adoptée en février 2002 à Las Palmas.
- La mise en œuvre d'une telle politique nécessite – sur la base des principes de subsidiarité et de bonne gouvernance – un partenariat élargi entre les Autorités Régionales, leurs Etats et les Institutions européennes dans le cadre d'un Forum Permanent de Coopération.

## - EN CONCLUSION -

En donnant à temps une impulsion politique nécessaire, les travaux de la Convention européenne peuvent non seulement contribuer à une plus grande justice et une meilleure équité, mais aussi éviter l'apparition ou l'aggravation de déséquilibres, porteurs de risques réels pour l'avenir de l'Union comme de ses territoires. Les régions insulaires et les régions ultrapériphériques européennes demandent donc à la Convention :

- de proposer l'inscription du principe de cohésion territoriale parmi les objectifs fondamentaux de la Communauté,
- de veiller à ce que ce principe soit décliné dans les diverses politiques communautaires,
- de conforter l'article 299.2 répondant à la situation unique de l'ultrapériphérie dans l'Union européenne,
- de recommander en particulier une réécriture de l'article 158 du Traité afin d'y inclure :
  - d'une part, une référence à la cohésion territoriale aux côtés de la cohésion économique et sociale ;
  - d'autre part une référence explicite à la nécessité de mettre en œuvre des dispositions spécifiques dans les territoires de l'Union qui, comme en particulier les îles, connaissent des contraintes géographiques à caractère permanent.

---

**ANNEXE** (Déclaration finale approuvée par la Commission des Îles à Porto Vecchio, en 2001):

### **Proposition d'Article 158 élargi et modifié**

*Afin de promouvoir le développement harmonieux de l'ensemble de la Communauté, celle-ci développe et poursuit son action tendant au renforcement de sa cohésion économique et sociale et **territoriale**.*

*En particulier, la Communauté vise à réduire l'écart entre les niveaux de développement des diverses régions et le retard des régions ~~ou des îles~~ les moins favorisées y compris les zones rurales.*

**De même, elle prend en compte les handicaps structurels durables qui, tels que l'insularité, l'isolement dû au relief ou les contraintes démographiques, affectent gravement certains de ses territoires.**

**Afin de les intégrer pleinement au marché intérieur dans des conditions équitables, elle met en œuvre des mesures spécifiques proportionnelles à l'intensité des contraintes subies.**

(Adoptée à l'unanimité)

# Communication des Régions insulaires européennes au Conseil des Ministres de l'Environnement de Palma de Mallorca (E)

---

**1.** La relance du processus initié lors du Sommet de Rio en 1992 en faveur d'un modèle de développement basé sur les principes du développement durable est rendue d'autant plus nécessaire et urgent que les risques auxquels doit faire face la planète se sont précisés et amplifiés. Qu'il s'agisse des conséquences dues aux changements climatiques, du maintien de la biodiversité, de la protection des milieux forestiers, de la désertification, de la gestion raisonnée des ressources naturelles et biologiques et de la protection des océans, les progrès accomplis ces dix dernières années se sont avérés insuffisants pour inverser profondément les modes de production et de consommation.

**2.** Dans ce contexte de montée des risques et d'aggravation des pressions sur les ressources, les milieux insulaires sont particulièrement touchés compte tenu de leurs territoires finis, de leur degré élevé de dépendance vis à vis des ressources de la mer, de leur vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux accidents écologiques et des pressions démographiques qu'ils doivent gérer, qu'il s'agisse de l'occupation humaine dans les zones littorales ou des pressions saisonnières dues à l'activité touristique.

**3.** C'est afin de tenir compte de ces particularités que des dispositions spécifiques ont été prises à plusieurs niveaux en faveur des îles, notamment dans le cadre de l'«**Agenda 21**» dont le chapitre 17 souligne la nécessité de porter une attention particulière à ces milieux fragiles et vulnérables. A cet égard les îles se trouvent en grande partie confrontées à des difficultés de même nature que celles auxquelles doivent faire face les zones maritimes dans leur ensemble. Il convient donc de concevoir une relance du processus de Rio qui prenne en considération les difficultés de ces zones maritimes et spécialement les petits Etats insulaires qui sont parmi les plus menacés dans leur survie même.

## **Au plan mondial :**

**4.** A cet égard les régions insulaires européennes se déclarent solidaires des Petits Etats insulaires en Développement (SIDS) et des Etats côtiers de faible altitude qui sont membres de AOSIS (Alliance des Petits Etats insulaires). Elles sont également pleinement conscientes des enjeux uniques auxquels les SIDS doivent faire face et de la nécessité d'une prise en considération particulière de leurs problèmes et de leurs besoins.

**5.** Elles attendent donc de la Communauté Internationale que soit mis en oeuvre les engagements de l'Agenda 21, le programme d'action de la Barbade et la Déclaration du Millenium, et que soit assurée une aide financière et technique adéquate aux SIDS pour permettre la mise en oeuvre totale de ces dispositions.

**6.** La communauté internationale devrait en particulier :

- a) Mettre en place un nouveau partenariat en matière d'énergies renouvelables pour le développement durable dans les SIDS,
- b) allouer de ressources financières et techniques supplémentaires pour renforcer les capacités des SIDS,
- c) faire bénéficier les SIDS d'une assistance financière et technique accrue pour leur permettre d'utiliser au mieux leur situation océanique,
- d) prendre plus particulièrement en considération les SIDS, petites économies vulnérables, dans le contexte de l'OMC,
- e) et développer une coopération technique et financière avec les SIDS afin de leur permettre de réduire leur vulnérabilité face aux chocs extérieurs, aux désastres naturels et aux menaces environnementales telles que les changements climatique.

## **Au plan communautaire :**

**7.** Les îles se félicitent que les principes du développement durable soient appelés de plus en plus à constituer le fondement des politiques menées au niveau communautaire ainsi qu'en témoigne la stratégie adoptée par l'Union européenne lors du Sommet de Göteborg en juin 2001. L'avenir de ces politiques ne pourra plus être conçu en dehors de ce cadre et le projet de réforme de la Politique Commune de la Pêche en cours d'adoption va dans ce sens ; il en sera de même pour la politique de cohésion économique et sociale après 2006.

**8.** Ce mouvement va de pair avec une modification des comportements, une évolution des formes de gouvernance et une intensification de certaines mesures à prendre afin de rencontrer les objectifs du développement durable. Parmi ces mesures, celles à finalité environnementale sont appelées à s'intensifier et à être conçues de façon prioritaire vers la prévention. Les conséquences pour les îles seront une augmentation des surcoûts auxquelles elles doivent déjà faire face, qu'il s'agisse de la gestion des déchets, de la gestion des ressources en eau ou de l'introduction de systèmes énergétiques basés sur les énergies renouvelables. Il apparaît donc nécessaire qu'un surcroît de moyens soit dégagé au titre de la politique de cohésion pour l'après 2006 en faveur des îles pour faire face aux surcoûts engendrés par l'introduction d'un nouveau modèle de développement.

**9.** En complément de ces moyens financiers, les îles doivent aussi pouvoir bénéficier dans le cadre des politiques en leur faveur, de la flexibilité nécessaire pour mettre en œuvre sur leur territoire, des instruments économiques, financiers ou réglementaires adaptés à leurs besoins environnementaux, en particulier dans les domaines de l'énergie, de l'approvisionnement en eau, des déchets ou des transports

**10.** Cet ensemble de dispositions ne saurait être pleinement efficace sans une évolution des modes de gouvernance qui donne aux responsables élus des zones insulaires leur place en matière de conception, de mise en œuvre et de suivi des stratégies, des programmes et des normes réglementaires. Il s'avère en particulier nécessaire de trouver de nouvelles modalités de coopération entre les différents niveaux de gouvernance qui permettent une consultation des responsables régionaux au démarrage des processus décisionnels, qui introduise une plus grande flexibilité dans l'application des réglementations afin de tenir compte des particularités géographiques et des capacités de mise en œuvre, et qui favorise l'application des stratégies d'intégration.

**(Adoptée à l'unanimité)**

# La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : Quels choix pour les îles ?

---

Suite à la publication par la Commission européenne du Livre Blanc « *La politique européenne des transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix* », les régions insulaires estiment nécessaire d'attirer l'attention des Institutions européennes sur leur problématique particulière qui concerne l'ensemble de ces régions et des îles côtières de l'UE.

Si le « Livre Blanc » porte une grande attention à des problèmes tels que le transport ferroviaire, fluvial ou urbain, le désengorgement de certains axes de transport, la sécurité routière, etc., qui sont d'un intérêt indéniable pour la Communauté, et surtout pour ses régions les plus « centrales », il ne consacre toutefois qu'une place modeste à la situation des régions périphériques et omet même de traiter de certaines questions qui présentent un intérêt vital pour ces régions. Les régions insulaires et les îles côtières y sont peu représentées.

Les régions insulaires souhaitent à cet égard, saluer l'action du Comité Economique et Social qui a entrepris la rédaction d'un Avis d'Initiative sur « *Le prolongement des réseaux transeuropéens en direction des îles européennes* ».

## 1°) Les RTE-T : quels financements et pourquoi faire ?

### a) Quels financements ?

L'inscription, ces dernières années, des infrastructures portuaires et aéroportuaires situées dans les îles dans le dispositif des RTE-T a été un élément positif. On peut néanmoins s'interroger sur sa portée réelle dans la perspective de la prochaine réforme des Fonds Structurels et des incidences de l'élargissement.

A ce jour, l'effort communautaire pour le financement d'infrastructures de transport provient de trois sources : le budget spécifique des projets prioritaires en matière de RTE-T (qui représente à peine 10% des financements communautaires), le Fonds de Cohésion et les Fonds Structurels. Le premier instrument n'a - à ce jour - jamais concerné les îles, puisque aucune d'entre-elles ne figure dans la liste de ces actions prioritaires. Seuls le Fonds de Cohésion (pour les Etats qui en sont bénéficiaires) et les Fonds Structurels ont été utilisés pour la construction, la modernisation ou le développement de leurs infrastructures de transport dans ces régions.

Or la disponibilité de ces deux sources de financement est sérieusement remise en question. D'une part, il n'est guère probable que dans le contexte d'une Communauté élargie, des Etats comme la Grèce, l'Espagne ou le Portugal puissent continuer à recourir au Fonds de Cohésion comme ils l'ont fait jusqu'à présent. D'autre part, dans la perspective de l'élargissement, beaucoup d'îles risquent de ne plus être éligibles à l'Objectif 1 du simple fait de la hausse mathématique de leur PIB/habitant - compte-tenu du PIB/h très bas des nouveaux arrivants -. Quant à l'objectif 2 (qui offre d'ailleurs des possibilités beaucoup plus restreintes en matière de financements d'infrastructures de transport), son devenir est à l'heure actuelle des plus incertain.

Il n'est donc pas excessif d'envisager, à partir de 2006, un scénario qui verrait nombre d'îles ne plus pouvoir bénéficier d'aucune forme de soutien de la Communauté pour leurs infrastructures de transport. Quelle serait alors la portée réelle de l'affirmation de l'article 154 du Traité sur la « *nécessité de relier les régions insulaires aux régions centrales de la Communauté* » puisque, dans beaucoup de ces régions, aucun instrument financier communautaire ne serait susceptible de contribuer à sa réalisation ?

Les Régions insulaires de l'Union européenne demandent donc à la Communauté d'envisager les dispositions nécessaires pour permettre la pérennité de ces moyens, soit :

- sous la forme d'une ligne du budget communautaire consacrée spécifiquement aux infrastructures de transport, dont le montant irait bien au delà des financements accordés aux actuels « projets prioritaires » des RTE-T, et qui permettrait en particulier de cofinancer les infrastructures situées dans les régions « *périphériques, insulaires et enclavées* », conformément aux dispositions de l'article 154 du Traité ;
- sous la forme d'un instrument financier spécifique du FEDER (éventuellement sous la forme d'un Objectif 2 rénové), lequel serait destiné aux régions hors de l'Objectif 1 subissant des contraintes géographiques à caractère permanent (îles, zones de montagne isolées, régions à basse densité de population).

## b) Pourquoi faire ?

Le champ d'application de l'intervention communautaire est pour les îles une question tout aussi importante que l'ampleur des moyens financiers qui leurs sont consacrés.

- L'intervention des Fonds structurels a jusqu'à ce jour, exclu le cofinancement des coûts de fonctionnement des compagnies maritimes et aériennes pour l'accomplissement de missions de service public dans les îles. La Communauté peut néanmoins apporter une aide précieuse au développement du principe de « continuité territoriale » en apportant un soutien financier à l'achat d'infrastructures mobiles (navires, avions) qui assurent les dessertes insulaires.

Ce point semble avoir fait l'objet de réactions variables des services de la Commission, de tels financements étant acceptés dans certains cas et à certaines époques, et réprouvés dans d'autres sous prétexte de conflits possibles avec les règles de concurrence.

Les régions insulaires estiment que les navires et les avions qui desservent les îles y jouent un rôle comparable à celui du réseau routier ou ferré sur le continent. L'intervention communautaire ne doit donc pas se limiter aux seules infrastructures fixes (ports, aéroports) mais aussi concerner les infrastructures mobiles opérant dans le contexte de contrats de service public. Les contraintes de l'insularité ayant un caractère permanent, ces dispositions doivent concerner l'ensemble des régions insulaires, ce indépendamment de leur niveau de classification en matière d'éligibilité aux Fonds structurels.

- Les régions insulaires prennent note avec satisfaction de l'intention de la Commission de « *procéder en 2004 à une révision du réseau transeuropéen de plus grande ampleur* », et à introduire la concept « *d'autoroutes de la mer* ». Elles s'inquiètent toutefois du risque de voir le développement « *d'autoroutes de la mer* » limité uniquement à des actions visant à désengorger les transports continentaux (comme le contournement des Alpes ou des Pyrénées).

Les régions insulaires souhaitent que le concept « *d'autoroute de la mer* » prête également une attention particulière à la desserte des îles. Elles soulignent en particulier la nécessité d'encourager le développement de liaisons maritimes à grande vitesse entre les îles et le continent, ainsi que de développer des routes nouvelles entre ces régions et d'autres Etats membres de la Communauté, ou même des pays tiers. Elles demandent à la Commission de réfléchir à des propositions concrètes en ce sens lorsqu'elle entreprendra une révision du RTE-T en 2004, et de procéder à une consultation auprès des autorités nationales et régionales intéressées.

## 2°) Le régime des Obligations de Service Public et ses lacunes

La législation communautaire relative à la libéralisation des transports maritimes et aériens contient diverses dispositions relatives à la desserte des îles. L'expérience des régions insulaires révèle que ces dispositions sont parfois incomplètes ou inadéquates.

A cet égard, les régions insulaires notent que dans le programme d'action du Livre Blanc, la Commission européenne manifeste son intention « *d'aménager les procédures de notification des aides d'Etat, notamment lorsqu'il s'agit de compenser des obligations de service public sur des liaisons avec des régions périphériques de la Communauté et des petites îles* ».

Elles souscrivent à cette démarche, mais estiment que celle-ci doit être l'occasion de procéder à une réforme plus radicale, portant sur les points suivants.

- Dans les procédures d'appel d'offre en matière de transport aérien comme de transport maritime, le recours quasi exclusif au critère du moins-disant peut constituer un obstacle à une appréciation globale du marché des transports et à la prise en compte de son rôle, direct et indirect, selon le fonctionnement de l'économie régionale. Pour la collectivité publique, la participation du transporteur à l'économie régionale, notamment par l'emploi d'insulaires, peut apporter un gain économique global très supérieur au surcoût direct éventuel lié à un choix non fondé sur le prix le plus bas. L'offre la plus intéressante est celle qui apporte la meilleure réponse économique, au sens global du terme, aux besoins exprimés par la collectivité. Par contraste, un critère de sélection s'appuyant essentiellement sur le principe du moins-disant peut favoriser des comportements prédateurs aux conséquences particulièrement néfastes d'autant que, contrairement au cas des transports terrestres, les procédures d'appels d'offres en matière aérienne et maritime ne tiennent pas compte de la dimension sociale de leur aboutissement.

Les régions insulaires demandent à ce que, dans les procédures d'appel d'offres relatives aux transports maritimes et aériens sur leurs dessertes, le seul critère du prix ne soit pas privilégié, et que le meilleur choix économique global, pour l'usager et pour la collectivité soit l'élément déterminant. Elles demandent à ce que dans les critères d'attribution des marchés, les éléments économiques régionaux soient pris en considération pour permettre la sélection du mieux-disant.

- Le Règlement du 7 Décembre 1992 sur l'application de la libre-circulation des services aux transports maritimes régit le cabotage maritime à l'intérieur des Etats membres, mais (contrairement à ce qui prévaut dans le domaine des transports aériens) reste muet sur les liaisons entre Etats-Membres. Or de nombreuses îles gagneraient à établir des obligations de service public sur des routes maritimes les reliant à d'autres pays de l'Union. Ceci est particulièrement criant dans le cas de régions qui sont géographiquement plus proches du territoire d'un autre Etat membre que de leur métropole : cas de Bornholm ou des îles Åland par rapport à la Suède, cas de la Corse avec l'Italie...

Le Règlement du 7 décembre doit être amendé pour reconnaître l'existence d'un espace maritime communautaire, et autoriser explicitement la possibilité d'appliquer des obligations de service public aux liaisons maritimes entre une île un autre Etat membre.

- La durée des contrats de service public imposée par la législation communautaire est de trois années dans les transports aériens, et de cinq années pour les transports maritimes. Cette dernière durée est beaucoup trop courte, particulièrement dans le transport maritime. Les armateurs doivent en effet effectuer des investissements extrêmement lourds et acquérir des navires dont les caractéristiques sont dédiées à une desserte spécifique. La conséquence d'une durée aussi brève est qu'elle favorise les opérateurs en place, ceux dont la flotte est déjà amortie, donc âgée et d'une qualité qui laisse à désirer.

La durée des contrats de service public doit être augmentée à 5 ans dans le domaine aérien, et à dix ans dans le domaine maritime.

- La procédure d'appel d'offre telle que définie par la Commission dans ses lignes directrices sur les aides d'Etat au transport maritime ((1997/C 205/05) prévoit que les compensations versées à un opérateur doivent être calculées sur la base du déficit subi sur chacun de ses services, pris individuellement, en évitant toute forme de compensation ou de subventions croisées entre les différents services.

Cette disposition est de toute évidence inadaptée dans la mesure où elle peut aboutir à un tronçonnement artificiel de la desserte d'une région insulaire, en laissant à l'opérateur public la charge des liaisons déficitaires pour offrir les plus rentables au secteur privé, ce sans tenir compte des synergies existant entre les différents services ( flexibilité dans l'usage de la flotte et du personnel, économies d'échelle, capacité à répondre aux incidents techniques, etc.).

Les régions insulaires demandent à ce que, lorsque les caractéristiques de la desserte le justifient, et que la communauté desservie en exprime le besoin, la notion de « service » puisse être interprétée au sens large comme l'ensemble des routes desservant une même île ou un même groupe d'îles.

### **3°) Le coût des infrastructures**

Le Livre Blanc évoque l'intention de la Commission d'œuvrer en faveur de « *la vérité des coûts pour l'utilisateur* », et de « *proposer en 2002 une Directive-cadre établissant les principes et la structure de tarification de l'usage des infrastructures* ».

Les régions insulaires attirent l'attention de la Commission sur le fait que dans toutes les îles, les activités portuaires et aéroportuaires jouent un rôle essentiel dans pour l'économie régionale. Toute politique de « *réalité des coûts* » qui affecterait de façon négative le fonctionnement de ces infrastructures y aurait inévitablement des répercussions majeures sur le plan économique et social.

En outre, la population généralement limitée des îles implique que les infrastructures portuaires ou aéroportuaires y sont généralement d'une taille disproportionnée par rapport au nombre de résidents. Ceci est tout particulièrement le cas dans les archipels, ou encore dans les îles à caractère fortement montagneux, qui connaissent une situation aggravée en raison du phénomène de morcellement. En outre, les fluctuations brutales engendrées par le trafic touristique, ainsi que son caractère généralement très saisonnier, font du surdimensionnement des infrastructures de transport une nécessité économique.

**Les régions insulaires demandent à ce que toute législation communautaire visant à établir la « *réalité des coûts* » en matière d'usage des infrastructures portuaires ou aéroportuaires prenne en considération leur économie particulière en milieu insulaire, et que les régimes d'aides adéquats soient autorisés pour que ces services puissent être fournis à un prix acceptable.**

### **4°) Fiscalité et droit d'usage**

Le Livre Blanc sur les transports évoque la perspective d'une harmonisation de la fiscalité des carburants, et entre autres la possibilité que le transport aérien puisse être soumis à la TVA.

- Les régions insulaires rappellent que leur situation en matière de transports se différencie fondamentalement de celle du reste de l'UE par le simple fait que leur liberté de choix y est considérablement restreinte. Faute de l'alternative de la route et du rail, leur capacité de circuler au sein de la Communauté – et même parfois au sein de leur propre région, dans le cas des archipels - repose exclusivement sur les transports maritimes et aériens. Cette situation est aggravée plus encore dans les régions ultrapériphériques où le transport des passagers repose exclusivement sur l'aérien. Toute mesure fiscale ayant pour effet d'aggraver les coûts de transports subis par les usagers aura dans ces régions des conséquences majeures pour leurs habitants comme pour leurs activités économiques, et en particulier dans le domaine du tourisme qui est une activité prépondérante dans la plupart des îles.

Les Régions insulaires demandent à ce que la législation communautaire en matière de fiscalité prenne en compte la dépendance particulière des îles par rapport aux transports maritimes et aériens, et à ce qu'elle mette en œuvre des dispositions dérogatoires pour le trafic en provenance ou à direction de ces régions.

- En ce qui concerne la fiscalité appliquée au carburant utilisé par le transport routier, les régions soulignent que l'étroitesse de leur marché signifie, dans bon nombre de cas, des prix à la consommation beaucoup plus élevés que ceux pratiqués sur le continent, et en particulier dans ses grandes zones urbaines. L'application de mesures dérogatoires (telles que des taux réduits) est un instrument particulièrement adapté pour permettre un alignement des prix pratiqués dans les îles sur ceux du continent.

Les régions insulaires demandent à ce que la législation communautaire relative à la fiscalité des carburants ne fasse pas obstacle à l'adoption par les Etats de mesures dérogatoires permettant d'aligner les prix pratiqués dans les îles sur ceux du continent.

- En ce qui concerne le régime des taxes ou droits d'usages (telles que les taxes d'atterrissage aéroportuaires) les régions insulaires observent que la législation communautaire interdit aux Etats membres d'appliquer des taux différenciés entre selon la nature des destinations au sein de la Communauté. Elles considèrent que cette disposition revêt un caractère discriminatoire dans le cas des îles, puisqu'elle interdit l'application d'exonérations ou de taux réduits sur les dessertes insulaires, alors que la situation de ces régions, caractérisée par une dépendance totale à l'égard du transport maritime et aérien, est manifestement différente de celle du reste du territoire de l'Union qui demeure accessible par d'autres moyens.

Les régions insulaires demandent une évolution du droit communautaire, autorisant les Etats membres à appliquer aux dessertes insulaires un régime particulier en matière de taxes ou droits d'usage relatifs aux infrastructures portuaires ou aéroportuaires.

## **5°) Le régime des aides directes visant à compenser le surcoût des transports**

La rupture de charge et l'usage du transport maritime ne sont pas les seuls éléments qui expliquent les surcoûts subis par les entreprises insulaires dans le domaine des transports. Le déséquilibre des flux, entre autres, est un facteur particulièrement important. A cet égard, l'instauration d'un régime d'aides directes aux entreprises peut, plus encore qu'une aide aux transporteurs maritime ou aérien, s'avérer l'instrument le mieux adapté pour prendre en compte ces divers éléments.

- La législation communautaire en matière d'aides d'Etat à finalité régionale -(1998/C 74/06, modifié (2000/C 258/06) - reconnaît cette situation en accordant une telle possibilité aux régions à très basse densité de population. Toutefois, elle ne l'autorise pas dans le cas des îles, hormis celles qui font partie des régions ultrapériphériques.

En outre, et à supposer que les dispositions de la législation précitée soient demain applicables à l'ensemble des îles, il convient d'observer qu'elles sont elles-mêmes limitées en deux domaines :

- Ces dispositions excluent spécifiquement l'octroi de telles aides pour les produits de l'agriculture et de la pêche, qui font l'objet d'un régime particulier dans le cadre de la PAC et de la PCP. Malheureusement, les dispositions de la PAC et de la PCP ne tiennent, à quelques exceptions près, pas compte des surcoûts extrêmement élevés liés aux transports que subissent ces activités lorsqu'elles s'effectuent dans les îles.

- Les aides ne peuvent concerner que les surcoûts de transport occasionnés par les déplacements de marchandises à l'intérieur des frontières nationales du pays concerné. En d'autres termes, ces aides ne peuvent en aucun cas constituer des aides à l'exportation. Or, les îles européennes auraient tout à gagner à pouvoir développer des échanges économiques avec des Etats bordiers de leur espace maritime, autres que leur propre métropole. Le paradoxe est plus vif encore dans le cas des îles qui relèvent du transport transocéanique. La législation actuelle constitue donc un obstacle au désenclavement des régions insulaires, et l'on peut s'interroger sur la pertinence de dispositions qui semblent contredire la notion d'espace communautaire. Il semblerait plus pertinent d'assujettir un tel régime d'aide à la nécessité (exprimée par la Cour européenne de Justice) de « *ne pas affecter les conditions d'échanges à un degré contraire à l'intérêt commun* » ; obligation qui serait plus flexible et sujette à une marge d'appréciation.

Les régions insulaires demandent à ce les lignes directrices en matière d'aides d'Etat à finalité régionale soient modifiées pour autoriser l'octroi d'aides directes aux entreprises permettant de compenser en partie les surcoûts de transport.

Elles attirent l'attention de la Commission sur la nécessité d'étendre (selon des modalités appropriées) ce régime aux produits de l'agriculture et de la pêche, qui constituent généralement une part importante de l'activité de ces régions, dans la mesure où le régime actuel spécifique à ces aides ne prend pas en compte la vulnérabilité particulière des îles aux surcoûts en matière de transport.

Elles estiment enfin qu'un tel régime d'aide doit contribuer à leur désenclavement économique au sein de l'espace communautaire, et ne pas se limiter aux seuls échanges avec leur métropole.

**(Adoptée à l'unanimité)**

# - II -

## RESOLUTIONS ANNEXES

---

### - II.1 -

#### RESOLUTION SUR LA NECESSITE DE DEROGATIONS POUR LES ILES

Présentée par la Région des Shetland



#### Préambule :

- Compte tenu de l'élargissement des 5-10 prochaines années,
- Compte tenu de l'impact négatif possible de la globalisation sur les communautés insulaires,
- Compte tenu du débat actuel sur la cohésion et les Fonds structurels après 2006,
- Compte tenu du débat actuel sur la gouvernance et les propositions contenues dans le livre Blanc de la Commission
- Compte tenu du fait que beaucoup de régions insulaires risquent de perdre leur éligibilité après 2006.

#### La Commission des Iles :

- Demande expressément à la Commission européenne de reconnaître l'importance d'indicateurs de handicaps spécifiques pour les îles dans la réforme des fonds structurels, et de faire en sorte que les îles bénéficient d'un statut indépendant en matière de développement.
- Demande à la Commission de procéder à une révision des aides d'état et des critères utilisés pour déterminer des différents niveaux d'éligibilité ce afin de reconnaître l'insularité comme un critère spécifique tout comme d'autres facteurs tels que les contraintes démographiques.
- Accueille favorablement les éléments qui dans le débat sur la gouvernance favorisent la prise en compte au niveau local des besoins et des avis dans le processus de prise de décision et saluent en particulier les propositions de contrats tripartites mentionnés dans le Livre Blanc.

**(Adoptée à l'unanimité)**

**RESOLUTION SUR LE BIEN-ETRE DES ANIMAUX DURANT LE TRANSPORT**  
**Présentée par les îles écossaises**



**Préambule**

- Au vu du rapport du Comité Scientifique sur la Santé et le Bien-Être des Animaux du 11 mars 2002 (*Comité Scientifique mis en place par la Direction C de la DIRECTION GÉNÉRALE DE LA SANTÉ ET DE LA PROTECTION DU CONSOMMATEUR*) contenant les règles principales suivantes :
  - Le transport peut avoir une influence notable sur le bien-être et la santé des animaux,
  - Les animaux doivent être chargés avec précaution sur des rampes dont la pente ne doit pas excéder 20° dans des véhicules de transport ayant une densité maximale de chargement appropriée et une hauteur de toit minimum. Ils doivent être transportés de manière à pouvoir toujours garder leur équilibre, être nourris, abreuvés et reposés selon leurs besoins.
  - Les animaux ne doivent pas être attachés lors des déplacements du véhicule.
  - La durée maximale de voyage pour les chevaux, les cochons, les veaux et les agneaux est de 8 heures. Des périodes de repos de 6 à 24 heures doivent être respectées.
  - Lorsque les véhicules sont chargés sur des ferries rouliers, des systèmes de ventilation forcée sont obligatoires sous les ponts.
  - Les traversées maritimes ne doivent pas être autorisées si des vents de force 5 ou plus sont annoncés (c'est-à-dire plus de 22 miles/h ou 34 km/h).
- Compte tenu de la résolution du Parlement européen sur le rapport de la Commission sur l'expérience acquise par les Etats membres depuis la mise en application de la Directive du Conseil 95/29 CE modifiant la directive 91/628 CEE relative à la protection des animaux en cours de transport (COM(2000)-CS-0189/2001-2001-2085 (COS), et en particulier :

“C. Attendu que la législation est en partie responsable de la fermeture de beaucoup de petits abattoirs, en particulier dans les zones faiblement peuplées ; et attendu que ceci a encouragé le transport sur de longues distances des animaux destinés à l'abattage”. (Traduction non officielle)
- Etant donné la nécessité d'assurer à l'animal un bien-être maximum à tout moment.
- Etant donné la situation géographique de nombreuses îles, et le fait que les propositions de restrictions sur la durée et les conditions de transport y soulèvent de vives préoccupations.
- Etant donné que si ces propositions étaient toutes adoptées cela signifierait la fin de l'agriculture dans de nombreuses îles.

**La Commission des îles**

- Accueille favorablement toute proposition visant à améliorer le confort des animaux en cours de transport.
- Demande à la Commission européenne d'examiner attentivement ces recommandations avec la plus grande attention et, en particulier leurs implications pour les îles, avant de proposer toute action.

- Demande à ce que la commission européenne n'adopte pas toutes les recommandations précitées, mais qu'elle saisisse à nouveau le Comité Scientifique pour celles qui concernent le transport en navire roulier, afin de fournir des éléments complémentaires susceptibles de justifier ces propositions, et de prendre en compte les réalités pratiques des traversées depuis les îles qui peuvent parfois excéder 12 heures, et se déroulent très rarement dans des conditions maritimes inférieures à force 5.
- Demande à ce que la Commission européenne fasse appel au Comité Scientifique pour qu'il considère également la question du transport maritime des animaux sur des navires cargo et ce dans conteneurs différents de ceux des véhicules routiers.
- Demande à la Commission européenne d'entreprendre une analyse complète des coûts-bénéfices, ainsi que qu'une étude d'impact sur l'agriculture insulaire de pratiques qui auraient pour effet d'induire des charges supplémentaires et de résulter en des conditions encore plus défavorables dans ces régions.
- Demande à la Commission d'examiner la possibilité de promouvoir des petits abattoirs locaux ainsi que des abattoirs mobiles dans les îles y compris par une dérogation sur les aides d'Etat, afin de s'assurer que le temps de trajet jusqu'à l'abattoir soit le plus court possible et que le bien-être des animaux ainsi que la santé publique soit améliorée.

(Adoptée à l'unanimité)

- II.3 -

**RESOLUTION SUR UN PROJET COMPARAISON DES PERFORMANCES (BENCHMARKING)  
DANS LES SERVICES HOSPITALIERS**  
Présentée par la Région de Gozo



Nous savons tous que les services de santé, et en particulier les services hospitaliers, les soins à domicile, les soins aux personnes âgées et vulnérables sont l'un des piliers de notre infrastructure sociale, et qu'ils rencontrent différents types de problèmes, notamment celui d'une sous-utilisation de leurs capacités, avec pour conséquence l'absence de certains services importants. Il ne fait cependant aucun doute que nos régions s'efforcent par tous les moyens disponibles de surmonter ces problèmes, et d'offrir les services les plus efficaces possibles. Nous devrions donc très certainement pouvoir bénéficier des échanges d'expériences dans ces domaines

Il est proposé ici aux régions de la Commission des Iles intéressées de mettre en œuvre une action d'évaluation des performances (*benchmarking*) relatif aux services hospitaliers. Ce projet pourrait aussi faire l'objet d'un financement dans le cadre d'Interreg IIIC, et il semble évident qu'il pourrait s'intégrer dans des actions de type « réseaux », tels que celui envisagé sur la « gestion et le développement des zones insulaires », et qui consistera en des séminaires, conférences, bases de données, voyages d'étude et échanges de personnels, ce afin d'échanger des expériences et transmettre des savoirs faire.

Il n'est pas nécessaire ici d'entrer dans les détails techniques concernant le « *benchmarking* ». Il suffit à ce stade de donner des informations d'ordre général. La comparaison des performances est un outil efficace pour améliorer les résultats en s'inspirant des bonnes pratiques et des moyens de leur mise en œuvre.

Le choix des partenaires est un élément essentiel pour ce travail de comparaison. Les partenaires doivent partager des caractéristiques similaires pour qu'une telle démarche soit pertinente. Ils doivent aussi évoluer dans un contexte comparable. Leur niveau de compétence doit également être prise en compte.

Idéalement, les partenaires devraient être des hôpitaux de taille identique accueillant le même type de population.

La comparaison des performances a une vocation d'ouverture sur l'extérieur, et dans notre cas précis, celle de sortir du contexte de nos îles individuelles pour examiner comment d'autres sont parvenues à des niveaux performants et par quels moyens. De cette façon, la comparaison des performances aide à comprendre les processus qui mènent à d'excellents résultats. Les leçons tirées de cet exercice permettent d'améliorer les performances d'une organisation dans ses fonctions critiques.

La mise en œuvre de la comparaison des performances suppose 4 étapes de base :

- 1/ étudier en détail ses propres processus,
- 2/ analyser ensuite les processus des autres,
- 3/ enfin comparer ses propres résultats avec les autres résultats analysés,
- 4/ finalement, mettre en œuvre les étapes nécessaires pour réduire les écarts de performances.

La comparaison des performances ne doit pas être envisagée comme une action ponctuelle. Pour être efficace elle doit être partie intégrante d'un processus d'amélioration durable, dont le but est de se maintenir au niveau des pratiques les plus efficaces, elles-mêmes en constante évolution.

Initialement la comparaison des performances a été développée par des entreprises industrielles. Cependant, plus récemment des structures telles que les hôpitaux ont découvert ses vertus et l'appliquent afin d'améliorer leurs méthodes et leur organisation. La comparaison des performances favorise une culture d'apprentissage où les connaissances sont partagées pour une meilleure compréhension.

#### **Initiatives pour un partenariat approfondi.**

Le partenariat proposé pourrait être étendu à d'autres domaines de coopération, tels que la formation du personnel à travers des séminaires ou encore des échanges de personnel. Il pourrait également être étendu à d'autres secteurs tels que les services publics et l'éducation et ne pas être seulement limité au secteur de la santé.

**(Adoptée à l'unanimité)**

# - III -

## DECISIONS ADMINISTRATIVES

---

### I. Renforcement des moyens du Secrétariat Exécutif

Suite à la décision du Bureau Politique, la conférence annuelle de la Commission des Iles réunie à Kirkwall le 3 mai 2002, adopte à l'unanimité la proposition suivante :

- Compte-tenu des échéances politiques particulièrement importantes auxquelles les régions insulaires vont être confrontées au cours des prochaines années (conséquences de l'élargissement, réforme de la politique de cohésion, réflexions autour du thème de la gouvernance, etc.), ainsi que des démarches nombreuses qui vont devoir être effectuées auprès des Institutions Européennes ;
- Compte-tenu de l'utilité d'un engagement croissant des îles européennes à l'échelle internationale dans des domaines divers, et en particulier ceux relatifs aux effets du changement climatique ;
- Compte-tenu de la nécessité de promouvoir et développer la coopération interrégionale entre les îles, en particulier en saisissant les opportunités du Programme d'Initiative Communautaire INTERREG IIIC ;
- Le poste de Secrétaire Exécutif de la Commission des Iles, actuellement à mi-temps, devient désormais un poste à temps plein.
- Le budget de la CDI passe de 62.500 Euros à 125.000 Euros. Cette somme couvre la rémunération à plein-temps du Secrétaire Exécutif et un budget pour ses frais de déplacement dans le cadre des missions de la Commission des Iles.
- Les contributions des régions membres (par ailleurs non réactualisées depuis 3 ans en 2002) sont réajustées en conséquence, la contribution de base passant de 2.615 à 5.000 Euros par an.
- Le régime des contributions est révisé pour introduire un élément de proportionnalité par rapport à la taille démographique des régions, à savoir:

Population	Contribution de base	Taux	Contribution effective
< 100.000h	5.000 €	0,76	3.800 €
100.000 à 500.000	5.000 €	1	5.000 €
500.000 à 1.000.000	5.000 €	1,3	6.500 €
> 1.000.000	5.000 €	1,5	7.500 €

Il est convenu que la même règle que pour les cotisations de la CRPM s'applique pour Saaremaa et Hiiumaa – à savoir les régions membres d'un ancien pays de l'Est ne payent que 50% du montant de la cotisation et qu'elles payent ensuite 100% de cette cotisation une fois que leur pays est entré dans l'Union européenne

- L'augmentation de la contribution des régions couvre la rémunération des diverses missions allouées au Secrétaire Exécutif dans le domaine de la coopération interrégionale ; telles que l'animation des réseaux ou projets relevant de la Commission des Iles qui sont susceptibles d'être réalisés dans le cadres d'INTERREGIIIC.
  - Le Bureau Politique de la Commission des Iles décide de ces missions en fonction des objectifs fixés à l'occasion de la conférence annuelle de la Commission des Iles.
  - Au cas où la Commission des Iles serait amenée à entreprendre des actions de coopération bénéficiant d'un cofinancement communautaire, les sommes correspondant au temps passé par le Secrétaire-Exécutif dans l'animation ou la gestion de ces projets seront présentées comme partie intégrante du cofinancement régional, sous réserve des possibilités offertes par la réglementation communautaire en vigueur.

## **II. Bureau Politique de la Commission des Iles de la C.R.P.M. élu à Kirkwall - Orkney (3 mai 2002)**

**Président :** M. Jean BAGGIONI (Corse, France)

**Vice-Présidents :**

M. Knud ANDERSEN (Bornholm, Danemark)  
M. Carlos CESAR (Açores, Portugal)  
Mme Giovana DEBONO (Gozo, Malte)  
M. Hugh HALCRO-JOHNSTON (Orkney Islands, Royaume-Uni)  
M. Hans KLINTBOM (Gotland, Suède)  
M. Effisio SERRENTI (Sardegna, Italie)  
M. Hannes MAASEL (Hiiumaa, Estonie)  
M. Joan MESQUIDA FERRANDO (Balears, Espagne)  
Mme. Ritva SARIN-GRUFBERG (Åland, Finlande)

Le Vice-Président pour la Grèce sera désigné ultérieurement.

---

## **III. DIVERS**

### **Prochaine réunion**

La Région des Baléares (Espagne) accueillera la XXIIIème Commission des Iles en 2002 à une date qui reste à déterminer.