

# Les PME face aux handicaps insulaires

*Enquête auprès des CCI insulaires de l'Union Européenne*

*(juillet 2002)*

RAPPORT DE PRESENTATION

**Délégation Régionale de Corse**



30/10/2002

# SOMMAIRE

<b>Introduction</b> -----	<b>3</b>
<b>Présentation</b> -----	<b>11</b>
I. <i>Des caractéristiques communes à toutes les îles</i> -----	11
I-1- Des économies insulaires faiblement diversifiées et particulièrement vulnérables--	11
I-1-A – l’insularité : un frein structurel au développement économique-----	11
I-1-B- des économies très dépendantes du secteur public-----	14
I-2 – L’insularité, un handicap concret pour toutes les entreprises -----	15
I-2-A- Un marché insulaire limité-----	15
I-2-B – Des surcoûts identifiables-----	16
I-2-C – Des difficultés importantes d’accès au crédit -----	18
I-3- L’insularité, un handicap dont l’intensité varie -----	21
II. <i>L’impact limité des politiques de soutien au développement économique des îles</i> ----	23
II-1- Des dispositifs d’aides directes aux entreprises à améliorer-----	24
II-1-A Des dispositifs d’aides directes relativement développés-----	25
II-1-B- Des dispositifs contre performants-----	26
II-1-C- Des lourdeurs administratives persistantes -----	28
II-2-Des dispositifs fiscaux spécifiques insuffisants-----	29
II-2-A- Des dispositifs fiscaux peu développés -----	29
II-2-B- Un impact au plan économique reconnu -----	30
II-3- Des dispositifs de soutien au financement peu satisfaisants-----	31
III- <i>Les limites de la politique des transports</i> -----	32
III-1 Une offre de transport insuffisante-----	34
III-2 Des niveaux tarifaires très élevés -----	35
III-3 Des infrastructures de bon niveau-----	37
<b>Conclusion</b> -----	<b>38</b>
<b>Annexes</b> -----	<b>39</b>
<b>Remerciements</b> -----	<b>42</b>
<b>Bibliographie</b> -----	<b>43</b>

## INTRODUCTION

Des politiques de développement économique soutenues par les Etat et l'Union Européenne ont été mises en œuvre dans toutes les régions insulaires étudiées.

Mais un événement politique majeur, l'entrée des pays de l'Est dans l'union européenne, a pour effet mécanique immédiat d'abaisser la moyenne communautaire du PIB par habitant.

Dans la perspective d'une **Union Européenne à 27**, seules les DOM, les Açores, les îles Ioniennes et la région Nord Egée resteront classées en Objectif 1.

**Si aucune décision n'est prise avant 2006, toutes les autres régions insulaires de l'Union Européenne en subiront les conséquences :**

- Elles perdront une large part du volume des fonds structurels dont elles bénéficient pour l'instant,
- les plafonds d'intensité d'aides aux entreprises seront diminués de facto, et certaines dérogations existantes seront remises en cause,
- elles subiront de plein fouet la privatisation des services publics, alors même que ce type de service ne saurait être rentable ou concurrentiel à l'échelle des marchés insulaires concernés.

Deux études importantes portant sur les régions insulaires sont (ou seront sous peu) disponibles :

- « **Au large de l'Europe** », étude réalisée par **EURISLES** à l'initiative de la Commission des îles de la CRPM, parue en Juillet 2002, dont vous trouverez plusieurs extraits dans ce rapport,
- « **Analyse des régions insulaires** », étude réalisée par le consortium Planistat Europe et Bradley Dunbar Ass. à l'initiative de la **DG REGIO**, à paraître courant Novembre 2002, dont nous découvrirons les résultats au cours du Forum du réseau INSULEUR pour lequel nous avons réalisé ce travail d'enquête.

Dans ce contexte, il est apparu opportun de compléter, dans le domaine économique, l'analyse développée par les experts en recueillant l'opinion des représentants des entreprises insulaires.

## La démarche et les objectifs d'enquête

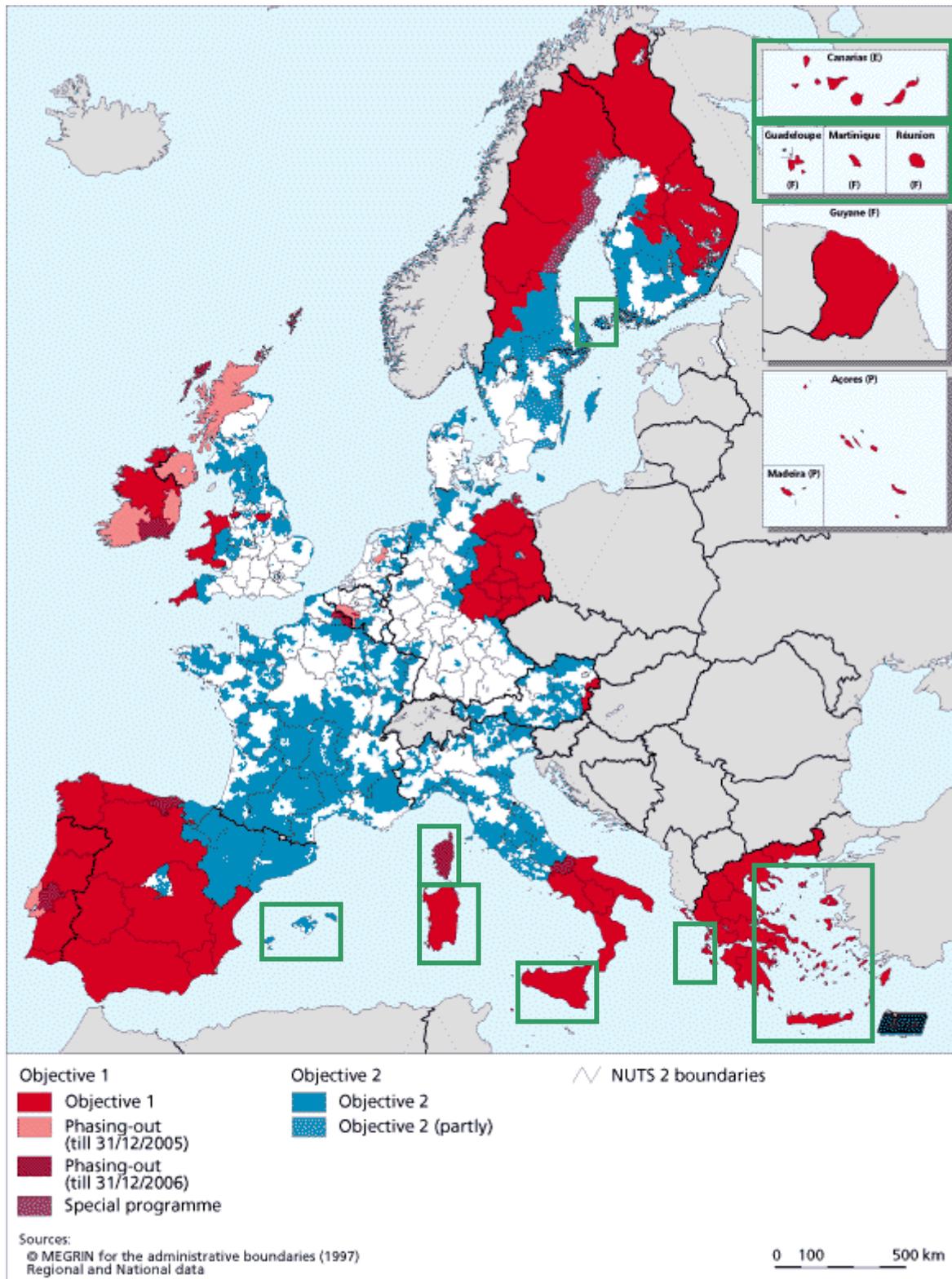
La Délégation Régionale des CCI de Corse a élaboré un questionnaire d'enquête pour recueillir et analyser l'opinion des CCI insulaires de l'Union Européenne, au delà des seuls adhérents au réseau INSULEUR, à travers des questions qualitatives traitant des handicaps de l'insularité auxquels sont confrontés les entreprises.

On peut distinguer 3 grands thèmes de questions :

- nature et importance des handicaps compétitifs,
- adéquation et performance des dispositifs d'aides publiques aux entreprises,
- adéquation de l'offre, du prix et de la qualité des transports extérieurs.

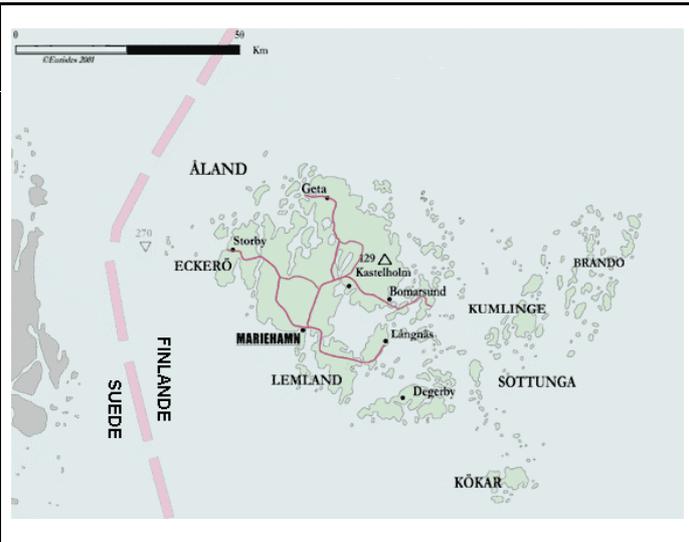
Nous avons pu recueillir à temps **15** questionnaires d'enquêtes qui couvrent un champ géographique de **13** régions insulaires :

- Aland
- Baléares
- Canaries
- Corse
- Crète
- Guadeloupe
- Iles Ioniennes
- Martinique
- Nord Egée
- Réunion
- Sardaigne
- Sicile
- Sud Egée



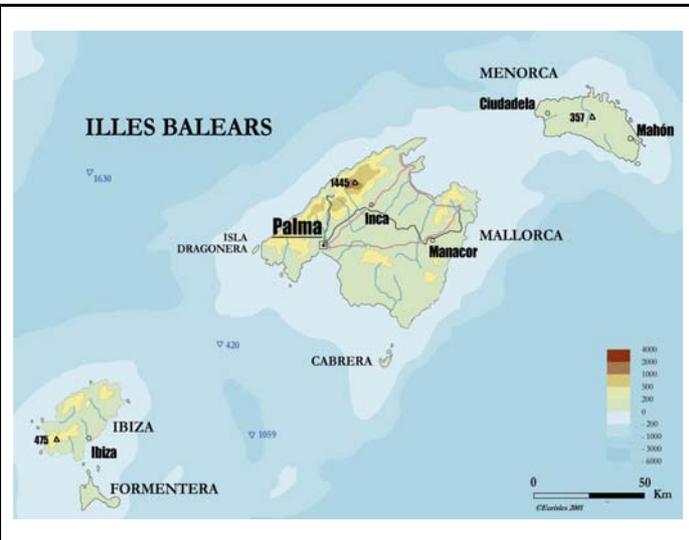
## ÅLAND

Dist. de la capitale :	<b>276 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>26 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>0,5 %</b>
PIB par habitant (1999)	<b>138</b>
PIB/habitant National (1999)	<b>101</b>
	<b>1,3 %</b>
% Chômage (2001):	<b>9,1 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	



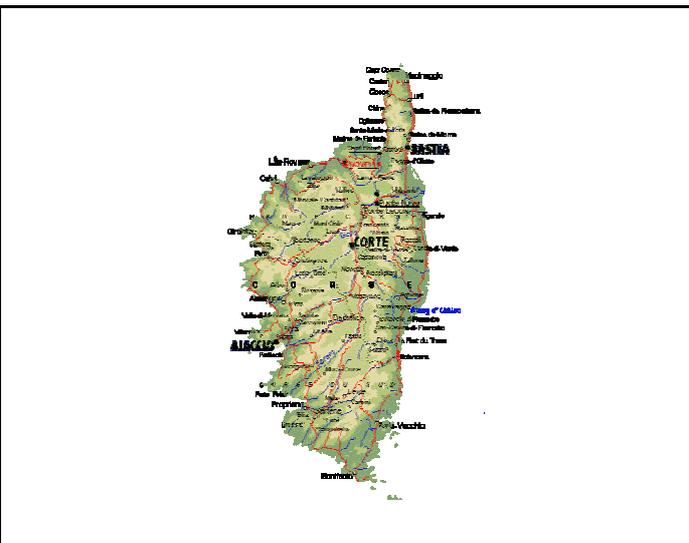
## BALEARES

Dist. de la capitale :	<b>546 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>822 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>2,09 %</b>
PIB par habitant (1999)	<b>101</b>
PIB/habitant National (1999)	<b>82</b>
	<b>6,6 %</b>
% Chômage (2001):	<b>13,1 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	



## CORSE

Dist. de la capitale :	<b>920 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>260 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>0,44 %</b>
PIB par habitant (1999)	<b>81</b>
PIB/habitant National (1999)	<b>100</b>
	<b>12,5 %</b>
% Chômage (2001):	<b>8,5 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	



## REUNION

Dist. de la capitale : **9 180 kms**

Nombre d'habitants : **706 000**

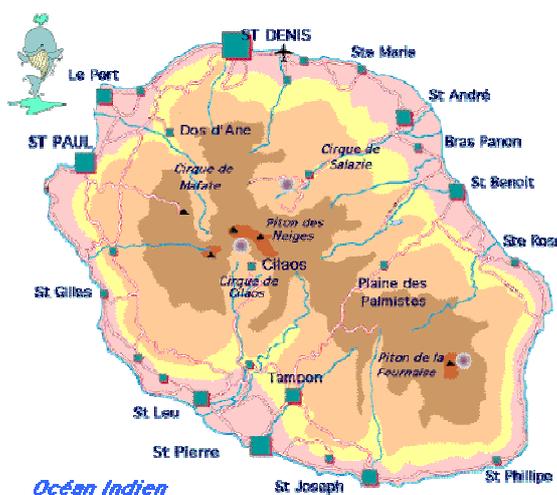
% Pop. Nationale : **1,2 %**

PIB par habitant (1999): **51**

PIB/habitant National : **100**  
(1999)

% Chômage (2001): **33,3 %**

% Chômage Nation. : **8,5 %**  
(2001)



## GUADELOUPE

Dist. de la capitale : **6 800 kms**

Nombre d'habitants : **422 000**

% Pop. Nationale : **0,72 %**

PIB par habitant (1999): **56**

PIB/habitant National : **100**  
(1999)

% Chômage (2001): **29 %**

% Chômage Nation. : **8,5 %**  
(2001)



## MARTINIQUE

Dist. de la capitale : **7 082 kms**

Nombre d'habitants : **381 000**

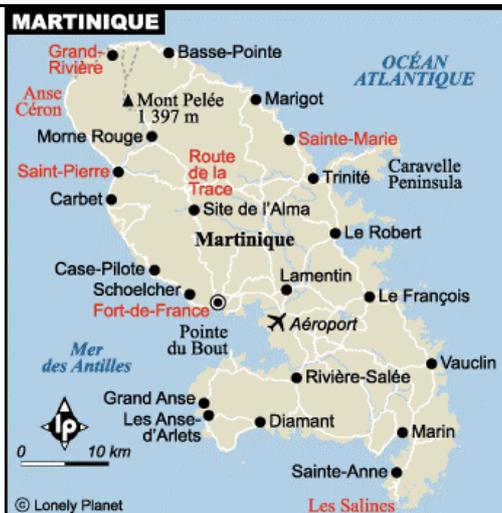
% Pop. Nationale : **0,65 %**

PIB par habitant (1999): **64**

PIB/habitant National : **100**  
(1999)

% Chômage (2001): **26,3 %**

% Chômage Nation. : **8,5 %**  
(2001)



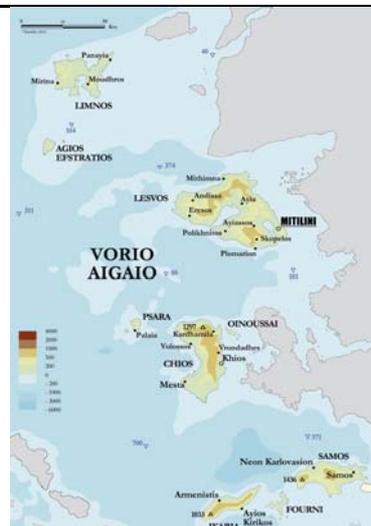
## CRETE

Dist. de la capitale :	<b>321 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>563 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>5,35 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>68</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>68</b>
% Chômage (2001):	<b>5,8 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>10,2 %</b>



## EGEE DU NORD

Dist. de la capitale :	<b>273 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>183 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>1,74 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>64</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>68</b>
% Chômage (2001):	<b>6,1 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>10,2 %</b>



## EGEE DU SUD

Dist. de la capitale :	<b>120 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>271 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>2,58 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>80</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>68</b>
% Chômage (2001):	<b>9,7 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>10,2 %</b>



## ILES IONIENNES

Dist. de la capitale :	<b>375 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>202 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>1,92 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>60</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>68</b>
% Chômage (2001):	<b>6,7 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>10,2 %</b>



## SARDAIGNE

Dist. de la capitale :	<b>405 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>1 652 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>2,87 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>79</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>103</b>
% Chômage (2001):	<b>19,1 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>9,5 %</b>



## SICILE

Dist. de la capitale :	<b>420 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>5 098 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>8,85 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>66</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>103</b>
% Chômage (2001):	<b>20,8 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>9,5 %</b>



## CANARIES

Dist. de la capitale :	<b>1 738 kms</b>
Nombre d'habitants :	<b>1 673 000</b>
% Pop. Nationale :	<b>4,25 %</b>
PIB par habitant (1999):	<b>81</b>
PIB/habitant National : (1999)	<b>82</b>
% Chômage (2001):	<b>13,1 %</b>
% Chômage Nation. : (2001)	<b>13,1 %</b>



## PRESENTATION

### I. Des caractéristiques communes à toutes les îles

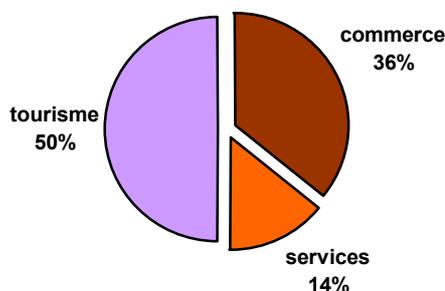
Une première série de questions qualitatives portant sur la nature des handicaps structurels au plan économique permet de dégager des caractéristiques communes à la très grande majorité des îles.

#### I-1- Des économies insulaires faiblement diversifiées et particulièrement vulnérables

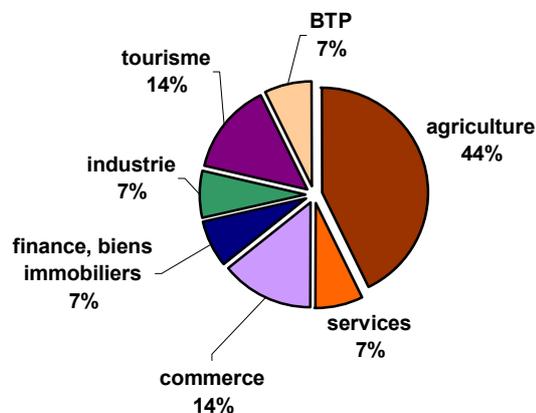
##### ***I-1-A – l'insularité : un frein structurel au développement économique***

Toutes les CCI interrogées estiment que la conjoncture économique régionale est fortement dépendante d'un secteur dominant.

#### Secteur dominant principal



#### Secteur dominant secondaire



Le tourisme s'est à l'évidence imposé dans un très grand nombre de régions insulaires comme l'activité dominante.

Le tourisme, qui « importe » des consommateurs extérieurs, produit un effet d'entraînement important dans les autres secteurs d'activités.

Le commerce, les services, l'agriculture et l'agroalimentaire sont particulièrement sensibles à la conjoncture du secteur touristique.

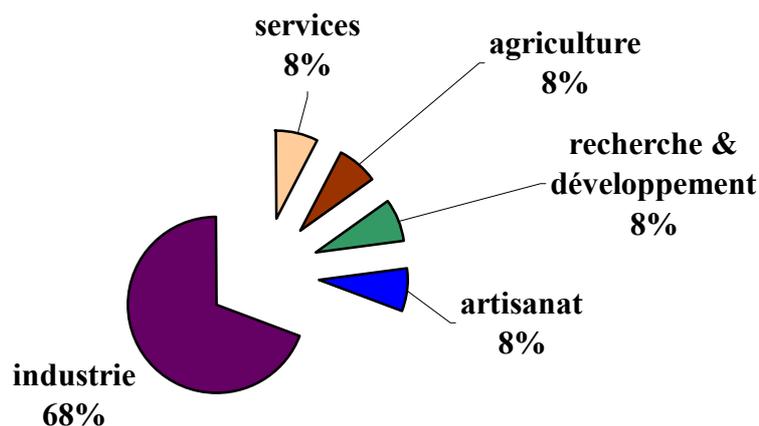
A cet égard, la CCI de KEFALINAS et ITHAKIS (Iles Ioniennes) observe que : « le développement des secteurs du commerce et des services, qui sont en difficulté, est fortement dépendant de la conjoncture touristique ».

La saisonnalité touristique contribue cependant à alourdir les contraintes des acteurs économiques et publics qui doivent souvent se doter d'un niveau d'équipements et d'infrastructures très au dessus des besoins de la population résidente.

Si **14** des CCI considèrent que la spécialisation de leur économie constitue une spécificité insulaire, seulement **2** d'entre elles y voient le fruit d'une politique volontariste (les Baléares, les Canaries).

**13** des CCI interrogées identifient 1 ou 2 secteurs d'activités très faiblement développés voire totalement absent dans la région.

### Secteurs absents ou très faibles



Toutes les CCI qui ont cité un ou deux secteurs absents considèrent que l'insularité freine le développement de ces secteurs .

**14** d'entre elles considèrent que cette absence constitue un handicap économique et social.

La CCI de la Martinique observe à ce sujet que : « l'insularité, le manque de matières premières (autres qu'agricoles) font que l'industrie locale est très concentrée sur le secteur agroalimentaire ».

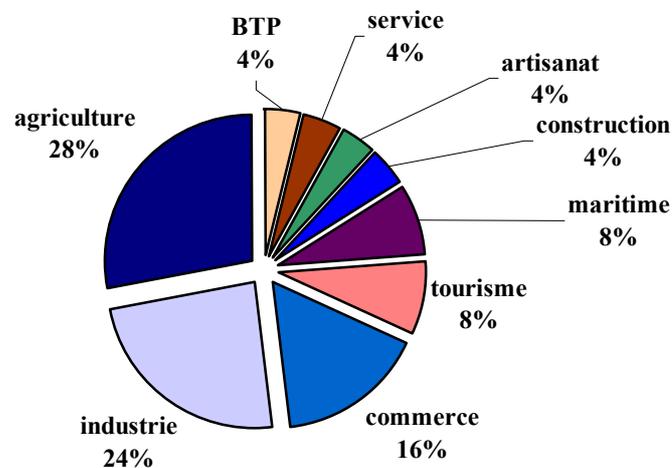
L'opinion exprimée par les CCI rejoint l'analyse développée dans le deuxième chapitre de l'étude « **Au large de l'Europe** », réalisée par EURISLES :

*« Les économies insulaires se caractérisent par leur forte dépendance à une ou quelques activités qui sont le reflet de leurs propres ressources. Ces quasi mono activités peuvent varier dans le temps, mais les îles n'ont jamais la possibilité d'une économie aussi diversifiée que la plupart des régions continentales. »*

© Copyright EURISLES

14 des 15 CCI interrogées citent des secteurs d'activité en difficulté.

#### SECTEURS EN DIFFICULTE



La CCI d'Åland, qui n'a pas cité de secteur en difficulté, représente pourtant une île dont l'économie est excessivement spécialisée et vulnérable, comme le montre cet extrait de l'étude de d'EURISLES.

© Copyright EURISLES

#### PROBLÈMES STRUCTURELS DANS LES PLUS PETITES ÎLES D'ÅLAND

Åland est une province finlandaise autonome qui se trouve à l'embouchure du Golfe de Botnie, entre la Finlande et la Suède. Åland comprend plus de 6 500 îles disséminées sur 6 800 km<sup>2</sup>, dont 65 îles seulement sont habitées. La population totale de l'archipel avoisine 26 000 habitants. La plus grande île, « Fasta Åland », abrite 90 % de la population. À la différence du reste de la Finlande, la seule langue officielle de l'archipel est le suédois.

La zone couverte par l'Objectif 2 englobe toutes les îles de l'archipel, sauf Mariehamn, capitale administrative et principal port maritime. La population couverte atteint donc 15 000 habitants. Le PIB par habitant de la zone éligible était de 70 % de la moyenne de l'UE en 1997 (118 % pour l'ensemble de Åland). Le caractère archipelagique et les obstacles qu'il impose à l'implantation des entreprises rendent certaines activités économiques plus difficiles. Les îles Åland sont de petite taille, éparpillées et privées de liaison

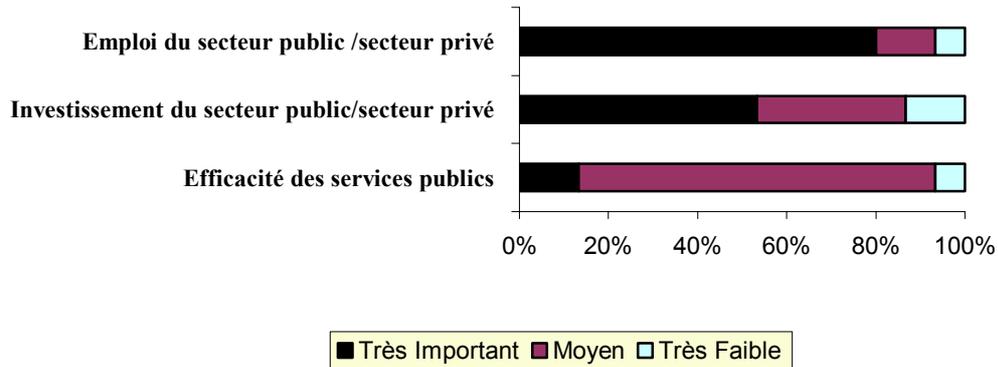
routière fixe. La plupart des entreprises sont des PME aux capacités d'investissement très limitées. Les secteurs public et primaire se taillent la part du lion de l'emploi total de l'île. Les industries primaires, surtout implantées dans les îles externes, emploient plus de 20 % de la main-d'œuvre totale, tandis que le secteur public génère plus de 25 % des emplois. Au cours des cinq prochaines années, 20 % des emplois du secteur primaire devraient disparaître, car plus d'un cinquième des exploitants agricoles sont actuellement âgés de plus de 60 ans.

En 1998, le taux de chômage à Åland était de 4 %. Ce faible niveau s'explique surtout par l'exode de travailleurs vers les grands bassins d'emploi de Finlande et de Suède. Les possibilités de formation supérieure sont limitées sur l'archipel, et les jeunes diplômés rechignent à revenir à Åland (fuite des cerveaux) si la situation économique n'est pas favorable.

**I-1-B- des économies très dépendantes du secteur public**

13 des CCI interrogées considèrent que le poids du secteur public est très élevé dans leur région.

**Poids du secteur public/secteur privé**



La prépondérance du secteur public constitue à l'évidence une caractéristique commune à la plupart des régions insulaires et contribue à rendre « *les îles particulièrement vulnérables à toute politique d'austérité et de réduction des dépenses publiques* », comme le souligne EURISLES dans son étude .

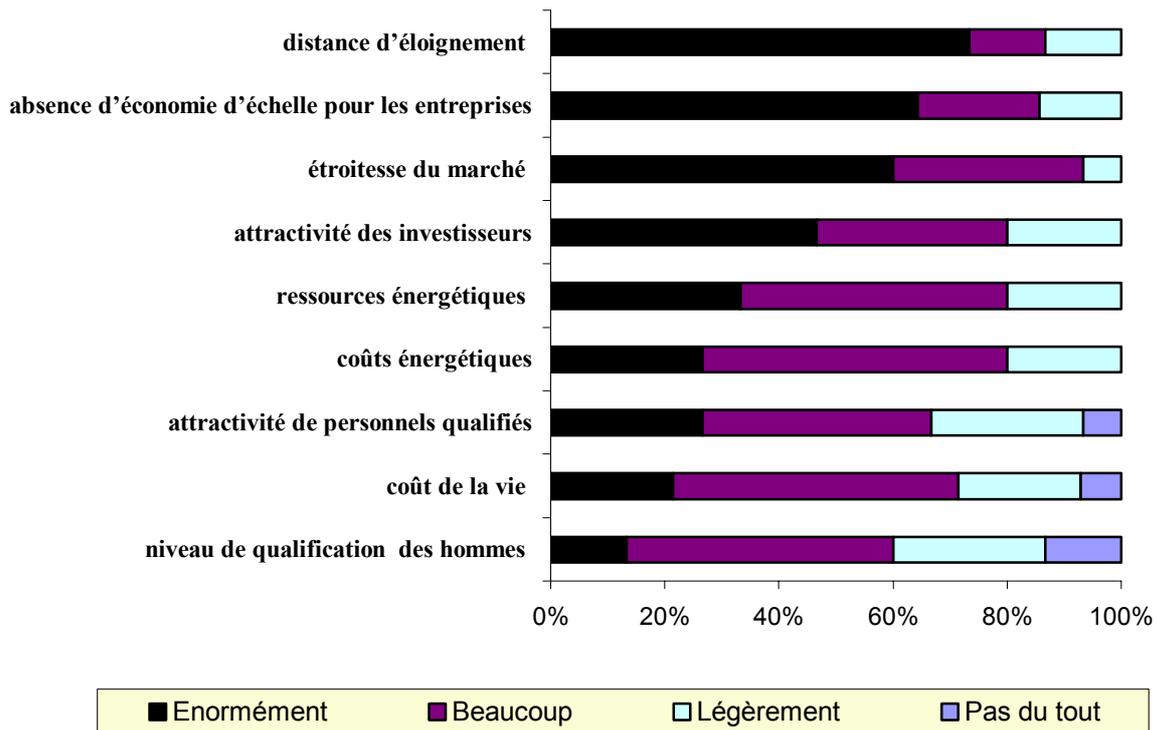
**L'importance du secteur public dans les îles**

	Services publics dans emploi - %
Sardegna	25
<b>ITALIA</b>	<b>19</b>
Saaremaa	26
<b>ESTONIA</b>	<b>20</b>
Illes Balears	17
<b>ESPAÑA</b>	<b>21</b>
Açores	25
<b>PORTUGAL</b>	<b>21</b>
Shetland	17
Isle of Wight	31
<b>UNITED KINGDOM</b>	<b>23</b>
Corse	32
Martinique	34
Guadeloupe	34,6
<b>FRANCE</b>	<b>28,8</b>
Åland	34
<b>SUOMI / FINLAND</b>	<b>31</b>
Gozo	41
<b>MALTA</b>	<b>34,4</b>
Gotland	45
<b>SVERIGE</b>	<b>41</b>

## I-2 – L’insularité, un handicap concret pour toutes les entreprises

13 des CCI interrogées estiment que l’insularité influe énormément ou beaucoup sur la compétitivité de leur territoire.

### Classement des handicaps compétitifs



Si l’insularité constitue à l’évidence un frein global au développement économique, elle exerce également une pression directe sur chacun des acteurs économiques.

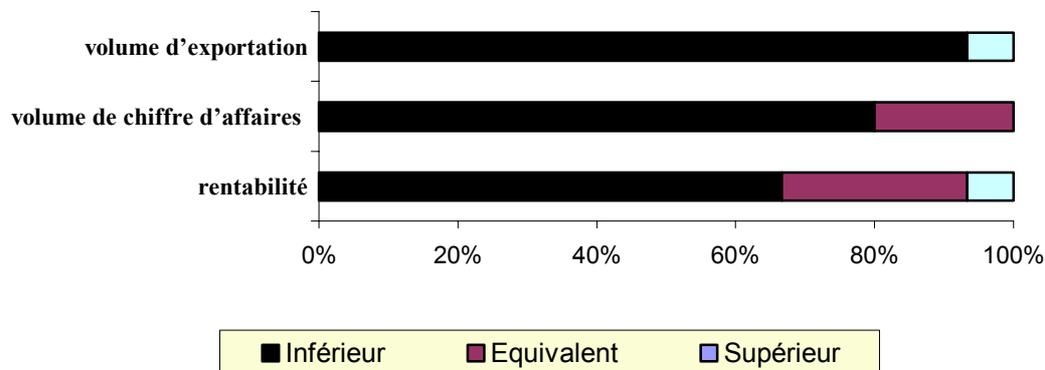
La très grande majorité des entreprises qui exercent leur activité dans une région insulaire est confrontée à des handicaps compétitifs induits par l’insularité.

#### **I-2-A- Un marché insulaire limité**

A l’unanimité, les CCI interrogées estiment que le niveau de performance global des PME locales est inférieur à celui de leurs homologues continentales.

Un premier niveau d’explication réside dans le plafonnement des chiffres d’affaires des entreprises insulaires.

## Performance des PME insulaires/PME continentales



La limitation physique du marché intérieur ne permet pas aux entreprises de réaliser des économies d'échelles, et ce d'autant plus que les tissus économiques sont composés essentiellement de très petites entreprises faiblement exportatrices.

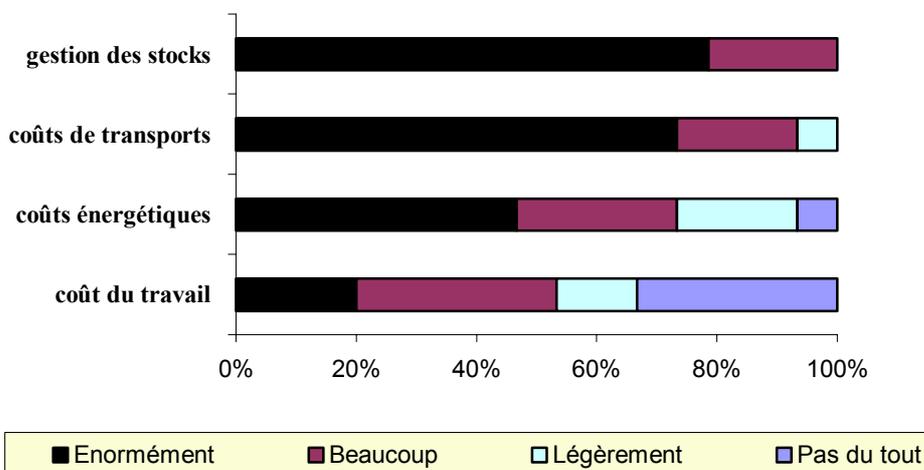
Seule la CCI de Aland, région dont l'économie dépend en grande partie des activités « duty free », estime que la performance à l'export des entreprises locales est supérieure en volume.

Si la plupart des CCI ressentent et expriment le décalage de performance entre les PME insulaires et continentales, aucune d'entre elles ne dispose d'éléments chiffrés pour évaluer les différentiels.

### I-2-B – Des surcoûts identifiables

Les surcoûts induits par l'insularité ne se réduisent pas au seul coût des transports, même si ce dernier constitue le poste le plus facilement identifiable.

## Surcoûts subis par les entreprises insulaires



L'impact de l'insularité sur la gestion des stocks constitue pour toutes les CCI interrogées un facteur de surcoûts presque plus importants que le coût des transports.

Les entreprises insulaires développent en effet des stratégies de gestion spécifiques qui visent notamment à diminuer le coût marginal de transport à travers l'augmentation des volumes d'achats.

Il nous a semblé intéressant d'illustrer ce sentiment exprimé par les CCI à travers un exemple concret et réel.

## Le cas d'une entreprise corse

### ***CORSICA GASTRONOMIA***

*entreprise industrielle de transformation agroalimentaire, emploi 31 salariés.*

**Alors qu'en France continentale, toutes les entreprises de production agroalimentaire sont livrées franco de port par leurs fournisseurs de consommables (bocaux, étiquettes, ...), CORSICA GASTRONOMIA est livrée quai Marseille.**

**En 2001, les coûts de transports atteignent 6.15% du montant des achats de CORSICA GASTRONOMIA, alors même que ses concurrents continentaux n'ont aucun coût de transport sur ces mêmes achats et qu'aucun fournisseur de consommables n'est présent sur la région Corse !**

**Cette entreprise a réalisé un diagnostic « géode », prestation proposée par la Banque de France, qui permet de comparer les ratios de gestion d'une entreprise donnée par rapport à un échantillon national issu des fichiers Banque de France.**

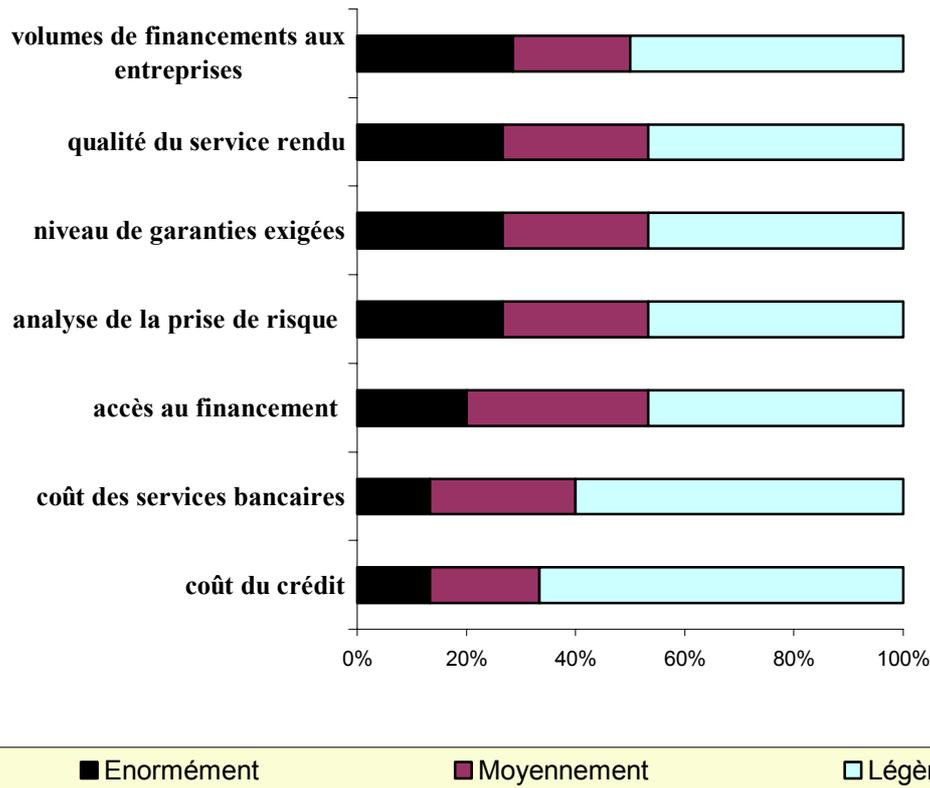
**Sur la base du diagnostic réalisé sur 2001, 2 écarts significatifs témoignent de l'impact de l'insularité pour cette entreprise :**

- son Besoin en Fonds de Roulement est 2 fois supérieur à la moyenne nationale.**
- le nombre de jours de rotation des stocks est 3 fois supérieur à la moyenne nationale.**

**I-2-C – Des difficultés importantes d'accès au crédit**

13 CCI ont des critiques importantes à formuler concernant le système bancaire régional.

**Performance du système bancaire insulaire/national**



Les CCI ne ressentent pas toutes des différences significatives entre le système bancaire régional et national.

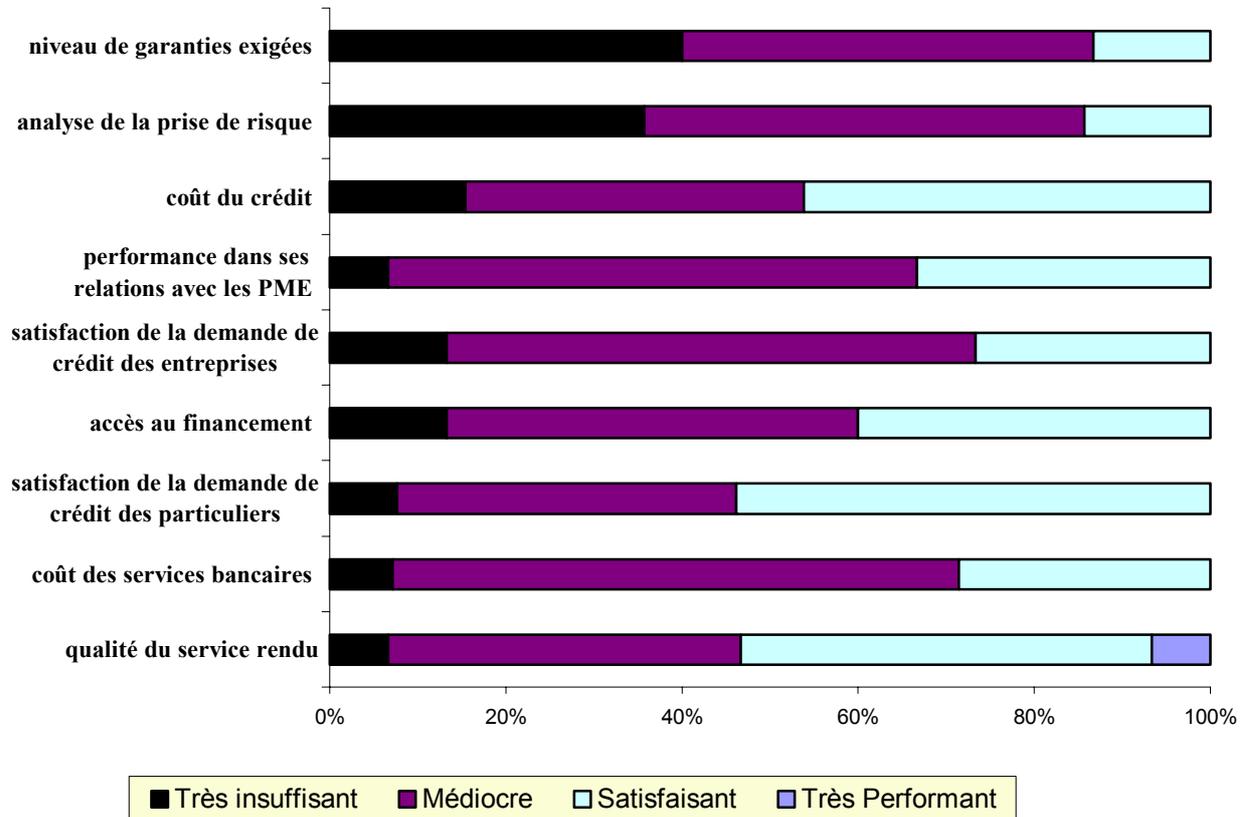
Le financement des Pme constitue en effet un problème important dans toute l'Europe.

Majoritairement, les CCI interrogées jugent la performance du système bancaire régional peu satisfaisante.

Alors que la majorité des CCI ressentent des difficultés importantes, les CCI d'Aland, des Baléares, des Canaries et d'Iraklion expriment un bon niveau de satisfaction sur les prestations de services bancaires .

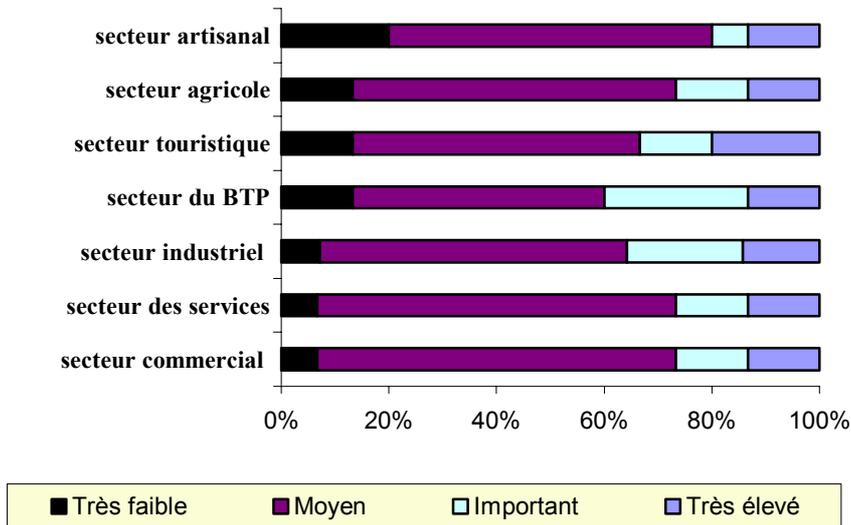
13 des CCI considèrent que la performance globale du système bancaire régional est médiocre ou très insuffisante.

### Nature des problèmes bancaires



11 des CCI jugent globalement le degré de confiance des banques dans les PME locales très faible et moyen.

### Degré de confiance des banques /secteur



Seules les CCI des Baléares et des Canaries jugent le degré de confiance des banques très élevé.

La faiblesse du degré de confiance des banques ressentie par les CCI traduit-elle de l'insuffisance de perspectives de développement des secteurs, du plafonnement des chiffres d'affaires des entreprises, de la faible capacité de remboursement des entreprises insulaires ?

Si notre enquête permet de soulever ces interrogations, elle ne permet pas d'y répondre précisément.

### I-3- L'insularité, un handicap dont l'intensité varie

Toutes les CCI interrogées estiment que la plupart des secteurs d'activités subissent des handicaps compétitifs élevés ou très élevés.

#### Secteurs confrontés à des handicaps concurrentiels importants



Chacune des CCI interrogées situant ses réponses par rapport à son territoire continental de rattachement, les éléments d'appréciation issus de l'enquête ne permettent pas d'établir de hiérarchie entre les îles concernant l'intensité des handicaps subis.

Aussi, l'appréciation des handicaps compétitifs induits par l'insularité, exprimée par les CCI appartenant aux RUP, n'est pas tellement différente des autres régions insulaires.

Cependant, il apparaît clairement dans l'étude d'EURISLES que l'intensité des handicaps atteint des extrêmes dès lors que l'on observe de façon détaillée la situation économique des régions ultra-périphériques.

Quelques éléments issus de l'étude « **Au large de l'Europe** » illustrent cette intensité :

MOYENNE DES TAUX	PIB/hab SPA	Taux de chômage
	(EUR15 =100) 1999	% 1999
Régions insulaires non-ultrapériphériques	85	9,3
Ensemble Régions ultrapériphériques	63	19,1
Ensemble des Régions insulaires UE	78	12,1
MOYENNE UE	100	9,4

Source : Eurisles, EUROSTAT, Offices statistiques régionaux

Si le PIB/habitant et le taux de chômage constituent des critères imparfaits pour juger du niveau de développement et de cohésion économique des régions insulaires (exemple d'Aland 18 points au dessus de la moyenne européenne !), les écarts observés sur ces deux critères entre les RUP et les autres îles européennes témoignent sans doute d'une **extrême intensité** des handicaps auxquels sont confrontées ces régions.

**POUR LES ILES, L'AVION GOMME LES DISTANCES, MAIS PAS LA DUREE NI LES COUTS**

Type d'adresse : Commercial  
Emballage : UPS Pak  
Poids total de l'envoi : 10 kg.  
Origine : Paris, 75883 FR  
Expédition le : Jeudi 30 Août 2001, fin de journée dernier délai

Destination :	Nice, 06000 FR Continent	Bastelicaccia, 20129 FR Corse	Fort de France, 97200 MQ Martinique
Type de service :	TARIFS Prix total (Euro)		
UPS Express	29,63	56,64	nd
UPS Express Plus	40,43	67,44	nd
UPS Express Saver	27,62	54,63	nd
UPS Worldwide Express	-	-	135,98
	DELAIS (Non garantis)		
UPS Standard	Vendredi 31 Août 2001	Lundi 3 Septembre 2001	-
UPS Worldwide Express	-	-	Mercredi 5 Septembre

Source : UPS Copyright © 1994-2001 United Parcel Service of America, Inc.

© Copyright EURISLES

Il apparaît à travers cet exemple que les facteurs temps et coûts des transports sont démultipliés pour les RUP.

## II. L'impact limité des politiques de soutien au développement économique des îles

Une seconde série de questions, portant sur la performance des politiques publiques en matière de développement économique, indique globalement **un sentiment de relative inefficacité des politiques mises en œuvre** dans ce domaine jusqu'à présent.

Une île européenne a pourtant réussi son développement en moins de quinze ans, comme le montre cet extrait de l'étude d'EURISLES :

DEVINETTE

- Cette région insulaire européenne est parvenue à résorber entièrement son écart de développement par rapport à sa métropole, en faisant passer graduellement son PIB/habitant de 57 à 101% de la moyenne nationale en moins de 15 ans.
- Elle affiche un taux de chômage de 0,5%, tout en ayant connu une croissance de population de plus de 25% en l'espace de 25 ans.
- Le salaire moyen de ses habitants est de 96% de la moyenne nationale.
- Elle ne bénéficie d'aucun soutien financier de la part de son Etat.
- Elle ne reçoit aucune aide communautaire.

Quelle est-elle ?



**Réponse :**

**l'île de Man**

Située dans le Canal St Georges entre l'Angleterre, l'Ecosse et l'Irlande, cette île de 76 000 habitants est une « Possession de la Couronne » britannique, jouissant d'une forte autonomie.

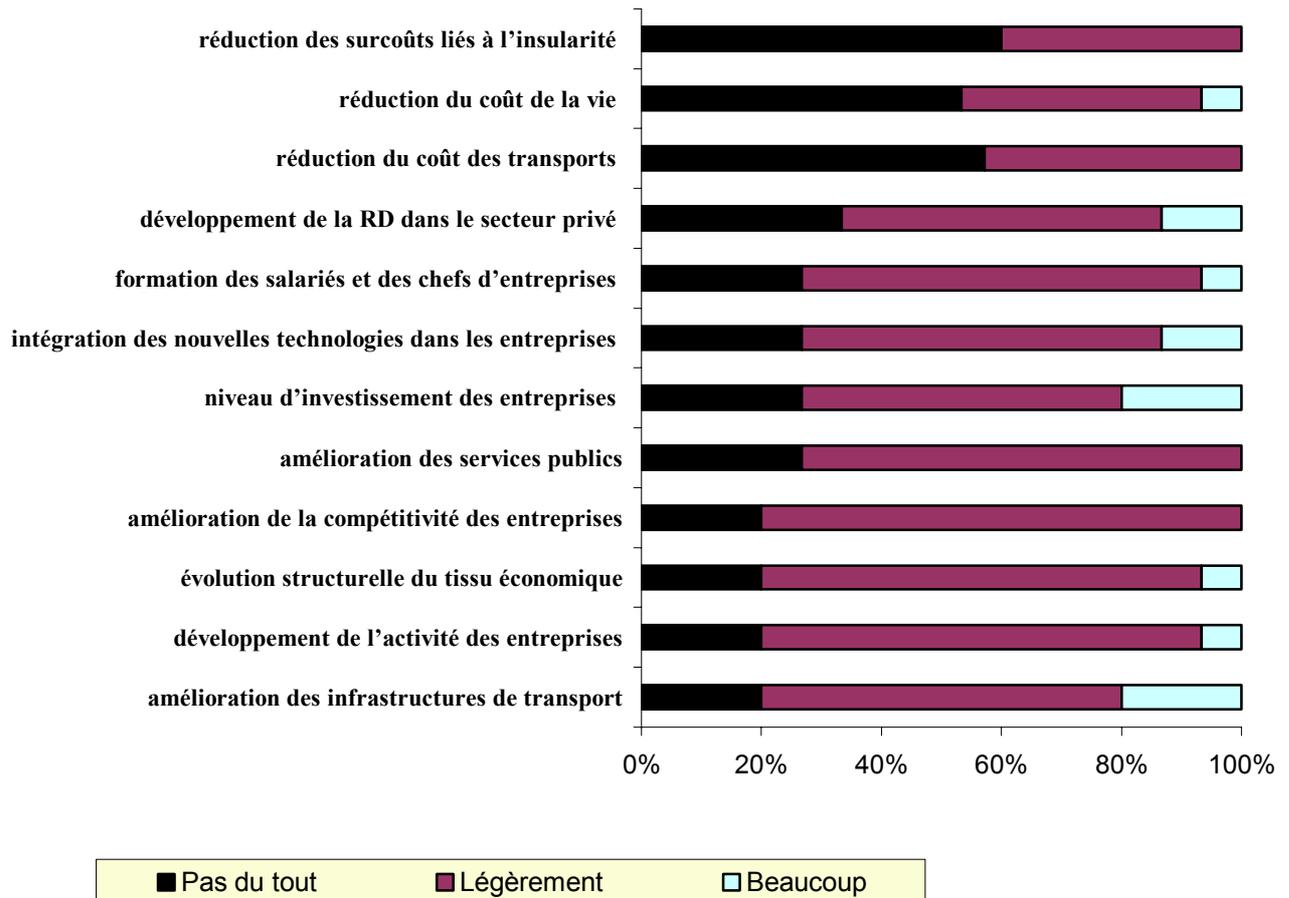
L'île de Man a mis à profit sa situation – et en particulier son régime de « basse fiscalité » - pour développer graduellement des services financiers. Le tertiaire y représente 86 % des activités économiques (41% pour le seul secteur financier).

L'île ne fait pas partie de la Communauté, ayant choisi de ne pas l'intégrer lors de l'adhésion du Royaume-Uni en 1975. Ses rapports avec l'UE, qui sont régis par un protocole particulier de Traité, sont essentiellement limités à la libre circulation des marchandises.

© Copyright EURISLES

Toutes les CCI interrogées émettent une opinion globale plutôt mitigée concernant les résultats des politiques publiques de soutien au développement économique mises en œuvre durant les 10 dernières années dans les régions insulaires, notamment en terme de réduction des surcoûts liés à l'insularité.

### Impact des dispositifs de soutien au développement/10 ans



## II-1- Des dispositifs d'aides directes aux entreprises à améliorer

10 des régions insulaires du champ de l'enquête sont classées en Objectif 1, 1 est en phasing out (Corse) et 2 sont en objectif 2 (Aland et Baléares).

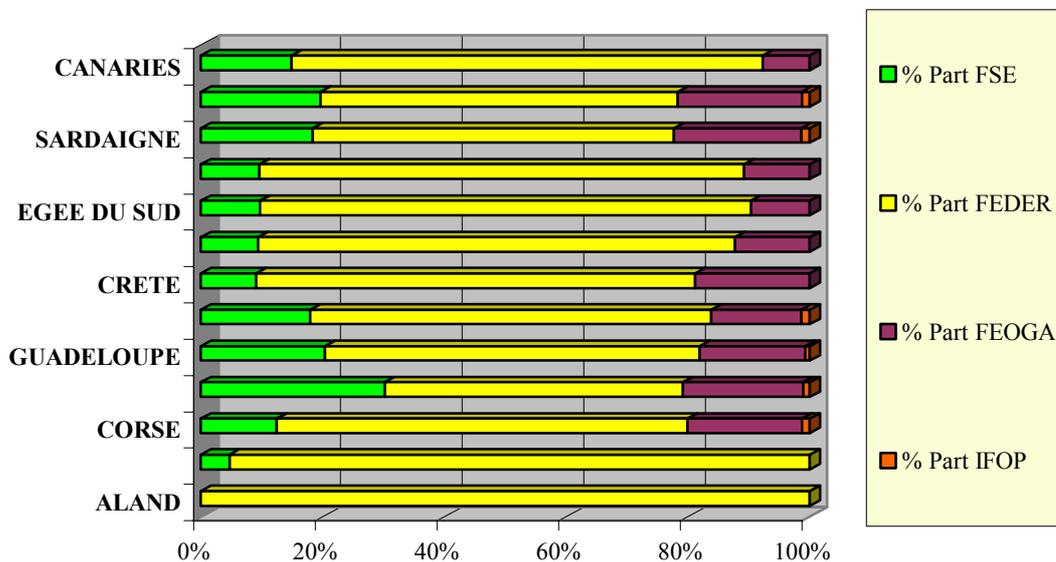
A ces titres, elles bénéficient toutes de l'intervention contractualisée des fonds structurels à travers des Documents Uniques de Programmation ou des Programmes Opérationnels Régionaux.

**II-1-A Des dispositifs d'aides directes relativement développés**

**DOCUP et POI pour la période 2000-2006**

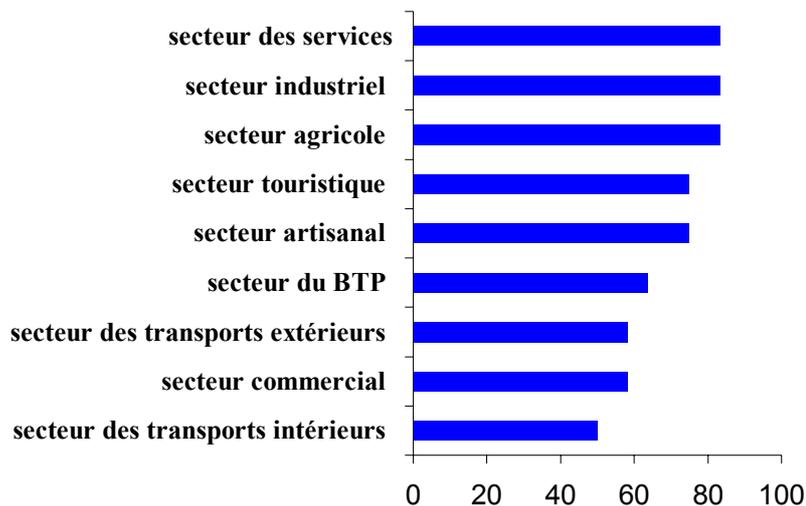
Régions	Coût Total DOCUP ou POI (millions €)	Aides publiques (CE+autres) % du coût total	Participation CE (millions €)	Coût CE /habitant (€)	Coût Total /habitant (€)
ALAND	22,320	51%	4,560	175,38	858,46
BALEARES	186,086	100%	90,464	110,05	226,38
CORSE	365,625	83%	181,000	696,15	1406,25
REUNION	2 878,204	86%	1 516,003	2147,31	4076,78
GUADELOUPE	1 986,389	87%	808,545	1915,98	4707,08
MARTINIQUE	1 681,224	86%	673,783	1768,46	4412,66
CRETE	730,310	85%	467,745	830,81	1297,18
EGEE DU NORD	547,905	88%	361,592	1975,91	2994,02
EGEE DU SUD	609,510	81%	372,219	1373,50	2249,11
ILES IONIENNES	375,146	87%	244,685	1211,31	1857,16
SARDAIGNE	4 685,698	83%	1 946,229	1178,10	2836,38
SICILE	9 415,495	81%	3 857,946	756,76	1846,90
CANARIES	2 819,696	100%	1 846,129	1103,48	1685,41

**Répartition des fonds structurels**



Sur 9 secteurs d'activités, les CCI interrogées identifient en moyenne 7 secteurs éligibles à des aides contractuelles.

Secteurs éligibles aux programmes régionaux par ordre croissant en nombre de réponse positive

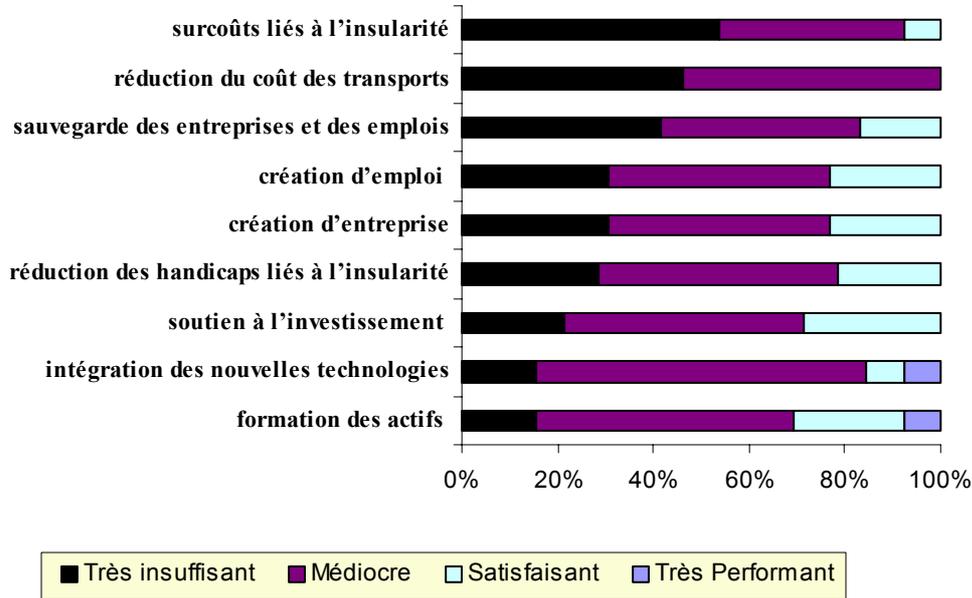


Au regard du nombre de secteurs d'activités ciblés par les dispositifs d'aides existants, ils paraissent relativement diversifiés dans la plupart des régions incluses dans le champ de l'enquête.

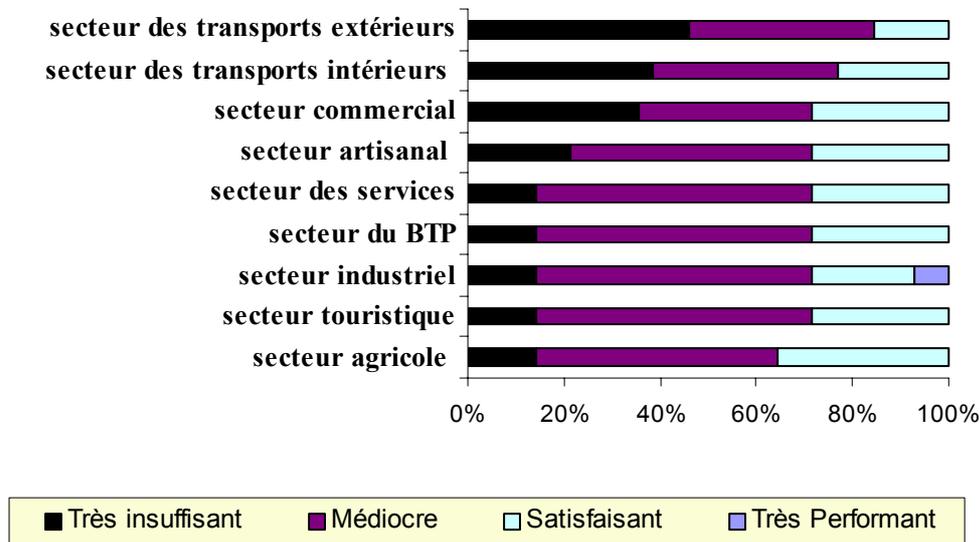
**II-1-B- Des dispositifs contre performants**

11 des CCI interrogées jugent la performance globale des dispositifs d'aides directes médiocre ou très insuffisante.

### Impact des Aides directes aux PME insulaires



### Impact des Aides directes aux PME insulaires par secteur



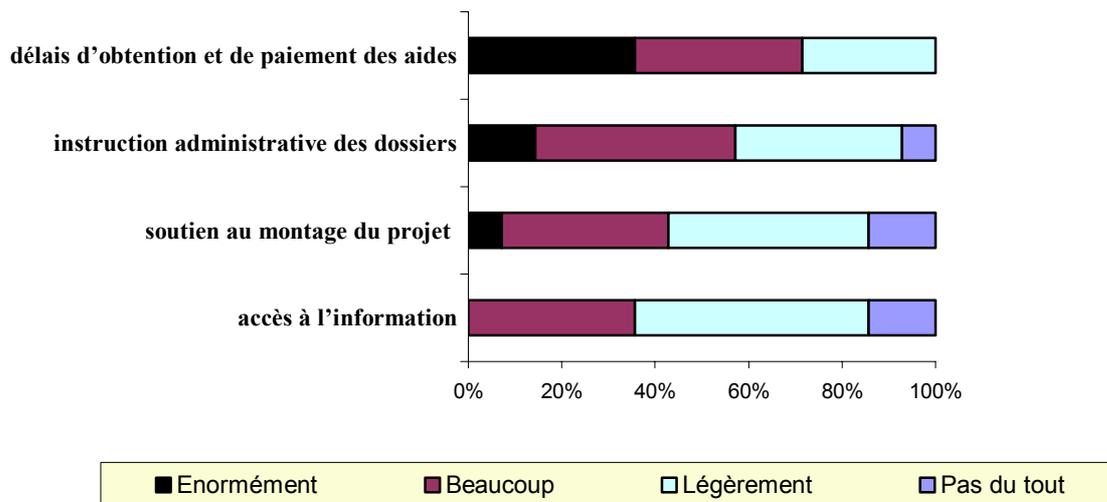
L'opinion exprimée par les CCI interrogées est très sévère.

Elle rejoint l'analyse de l'évolution des indicateurs structurels de développement présentée dans l'étude d'EURISLES (voir Annexe).

**II-1-C- Des lourdeurs administratives persistantes**

11 des CCI interrogées estiment que les PME locales rencontrent beaucoup de difficultés pour accéder aux programmes communautaires et aux aides contractualisées.

**Nature des difficultés identifiées par ordre décroissant d'insatisfaction**



Si l'on observe un bon taux de satisfaction concernant l'accès à l'information, d'énormes progrès restent à faire dans chacune des étapes administratives de mise en œuvre des politiques.

L'étape ultime d'obtention et de paiement de l'aide doit en effet intervenir dans un délai raisonnable pour constituer un véritable levier de développement pour l'entreprise.

La CCI de la Martinique observe de ce point de vue que : « le dispositif est globalement satisfaisant mais trop complexe, il décourage le chef d'entreprise ».

Les CCI de Grèce sont les plus satisfaites sur toutes les étapes de la mise en oeuvre des aides.

## II-2-Des dispositifs fiscaux spécifiques insuffisants

On observe un recours peu développé à la fiscalité pour compenser les handicaps de l'insularité, alors même que ce type de mesure évite la plupart du temps l'obstacle administratif dans sa mise œuvre.

### II-2-A- Des dispositifs fiscaux peu développés

Certaines îles européennes bénéficient d'une fiscalité spécifique, fruit de leur l'histoire et des politiques passées.

6 des régions insulaires du champ de notre enquête bénéficient de dérogations fiscales :  
Aland, les Canaries ; la Corse, la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion.

### Dispositions fiscales dérogatoires dans les régions du champ de l'étude

Région	Fiscalité particulière à l'importation et à la production	Régime de la TVA et des Accises	Possibilité de Zone France	Autres mesures significatives
<b>Martinique</b> <b>Guadeloupe</b> <b>Réunion</b>	Octroi de Mer	Hors champ D'application des directives  Taux réduits appliqués	Oui  Perfectionnement	Loi de défiscalisation  Quelques taxes particulières
<b>Canaries</b>	APIM	Hors champ d'application des directives. TVA locale appliquée	actif autorisé	Régime économique et fiscal
<b>Corse</b>		Quelques taux réduits Régime transitoire	Oui. Uniquement allègement de charges Sociales ou fiscales	Régime fiscal de la Corse
<b>Aland</b>		Hors champ d'application des directives. Régime garanti par protocole. TVA identique dans les îles mais « duty free » maintenu sur les navires s'y rendant.		

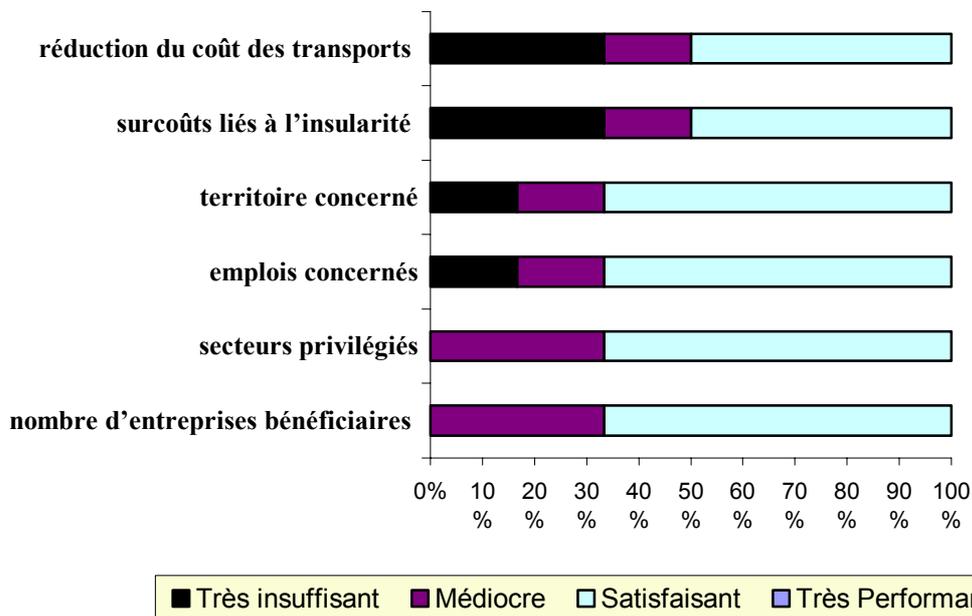
© Copyright EURISLES

**II-2-B- Un impact au plan économique reconnu**

4 CCI sur les 6 concernées par des dispositions fiscales spécifiques sont globalement satisfaites des mesures en vigueur.

**Performance du dispositif fiscal et social spécifique**

**( Aland, Corse, Guadeloupe, Las Palmas, Martinique, La Réunion)**



Les CCI de Corse et de Guadeloupe sont relativement insatisfaites de leurs dispositions fiscales.

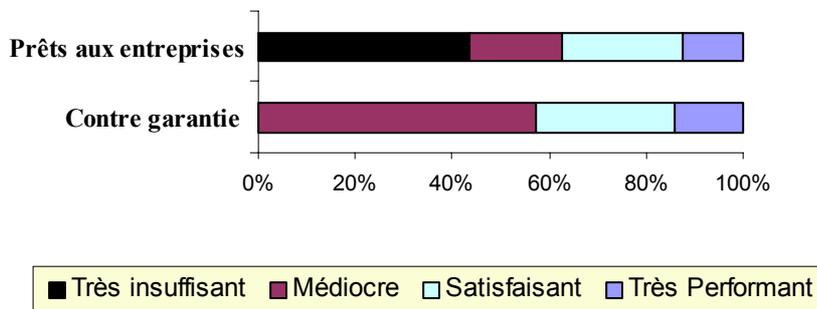
Pour la Corse, l'arrêt brutal de la Zone Franche de Corse, qui est remplacée par un crédit d'impôt à l'investissement depuis le début de l'année 2002, constitue une régression très importante pour les entreprises tant au niveau des taux d'exonération que des modalités d'application des nouvelles mesures.

### II-3- Des dispositifs de soutien au financement peu satisfaisants

La plupart des régions du champ d'enquête disposent de dispositifs de soutien au financement des entreprises :

- **12** des CCI interrogées témoignent de l'existence de prêts à caractère public
- **8** des CCI interrogées témoignent de l'existence de dispositifs de contre garantie
- **8** des CCI interrogées témoignent de l'existence d'autres outils de soutien publics (bonification de taux d'intérêts, avances remboursables...)

#### Performances des dispositifs d'accès aux crédits



Si des politiques et des moyens sont mis en œuvre dans les régions insulaires pour améliorer le financement des PME, le niveau de satisfaction des CCI est relativement faible quant à leur performance.

Ceci constitue également un frein important dans la mise en œuvre des politiques d'aides aux entreprises.

Des opérateurs de capital risque sont présents dans la plupart des régions insulaires étudiées. Pour autant, le nombre d'interventions de ces opérateurs reste relativement limité du point de vue des CCI interrogées : 50% estiment que des opérateurs interviennent rarement, 50% estiment que des opérateurs interviennent régulièrement.

Quelles que soient les régions insulaires, très peu d'entreprises sont en effet présentes dans les secteurs à très haute valeur ajoutée qu'exige ce type d'investisseur.

### III- Les limites de la politique des transports

Une troisième série de questions qualitatives portant sur l'adéquation des systèmes de transports aériens et maritimes permettent de dégager **une attente très forte d'amélioration de la politique de transport dans les îles.**

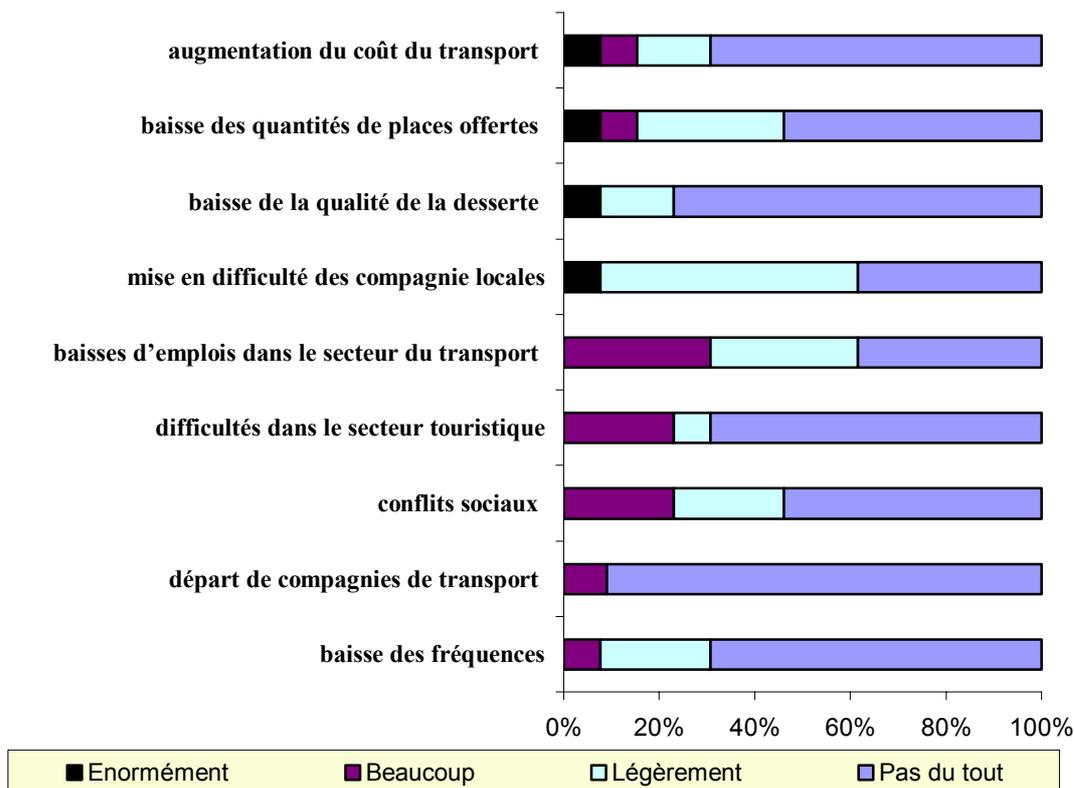
La performance de la politique des transports est un **enjeu essentiel** pour les îles. Quelles que soient l'importance et la qualité de la politique économique mise en œuvre dans une région insulaire, elles ne sauraient avoir d'impact significatif en terme de développement sans une politique adaptée dans le domaine des transports.

**Le développement économique des îles passe nécessairement par l'augmentation des flux et la baisse du coût des transports.**

Les résultats de l'enquête montrent que la libéralisation des transports a permis quelques avancées dans ce domaine.

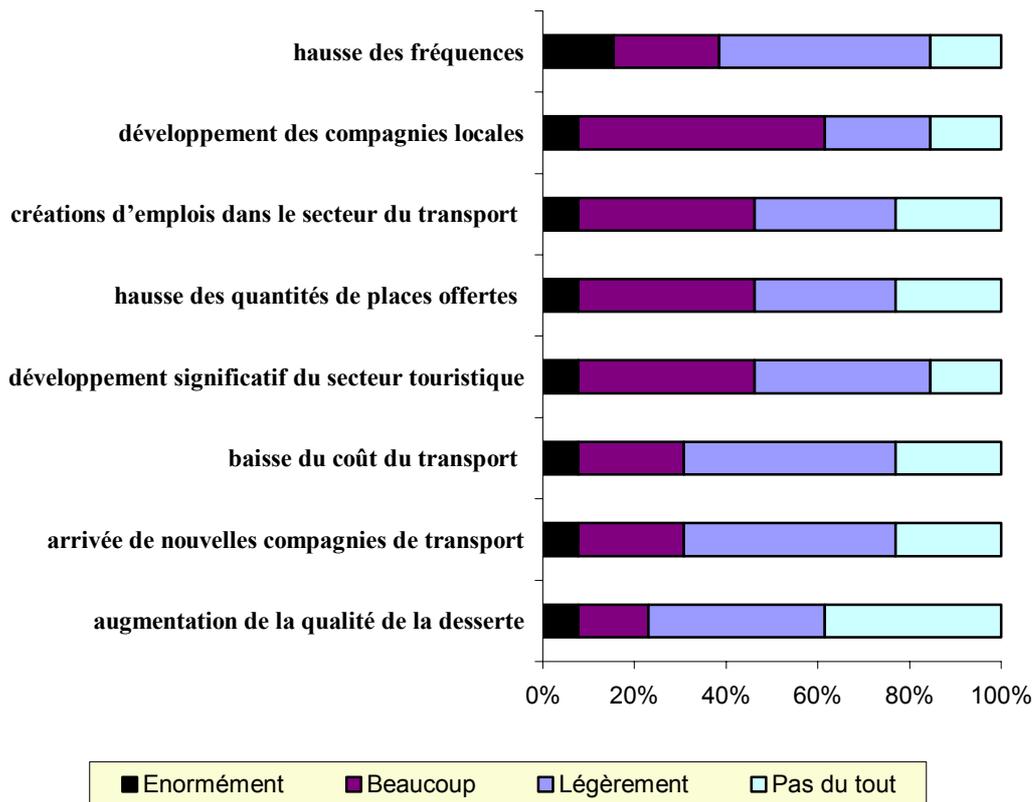
La majorité des CCI interrogées estime globalement que la libéralisation des transports n'a pas posé de problèmes importants.

#### Nature des problèmes posés par la libéralisation des transports par ordre décroissant d'importance



8 des CCI interrogées estiment globalement que la libéralisation des transports a eu des conséquences plutôt positives dans leur région.

### Nature des améliorations apportées par la libéralisation des transports par ordre décroissant d'importance



**Pour autant, l'appréciation portée par les CCI sur la performance des systèmes de transport est très critique, qu'il s'agisse de l'aérien ou du maritime.**

10 des CCI interrogées jugent globalement le système des transports aériens de passagers très insuffisant ou médiocre.

11 des CCI interrogées jugent globalement le système des transports aériens de marchandises très insuffisant ou médiocre.

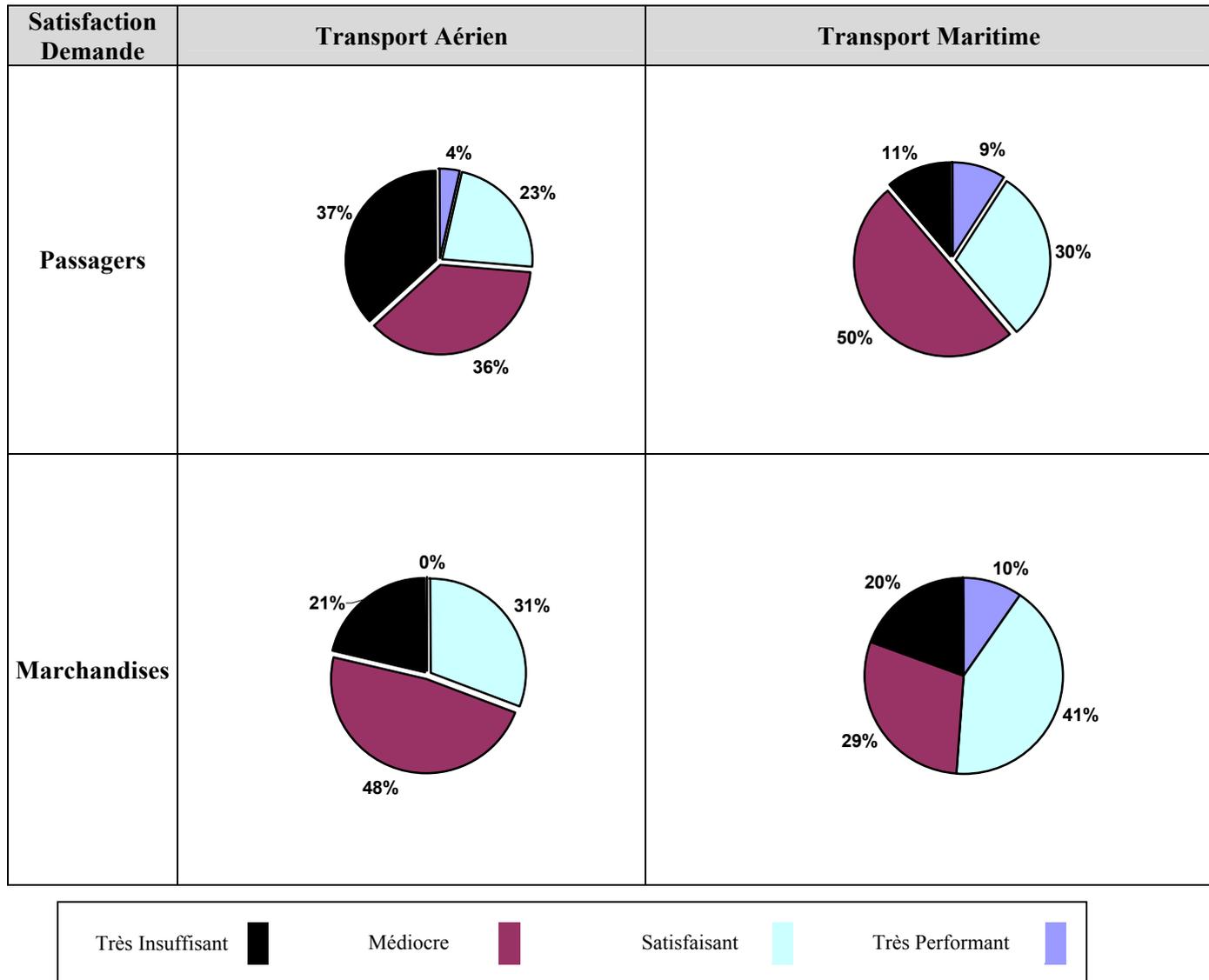
9 des CCI interrogées jugent globalement le système des transports maritimes de passagers très insuffisant ou médiocre.

9 des CCI interrogées jugent globalement le système des transports maritimes de marchandises très insuffisant ou médiocre.

Les effets positifs de la libéralisation des transports demeurent insuffisants, notamment sur les questions tarifaires.

### III-1 Une offre de transport insuffisante

Quel que soit le mode de transport concerné, le niveau de satisfaction de la demande est plutôt insuffisant pour la majorité des CCI interrogées.



L'insuffisance de l'offre de transport exprimée par les CCI constitue un frein au développement pour les entreprises insulaires.

La saisonnalité touristique provoque des phénomènes de saturation des transports qui ralentissent les déplacements des professionnels insulaires, qu'il s'agisse du maritime ou de l'aérien.

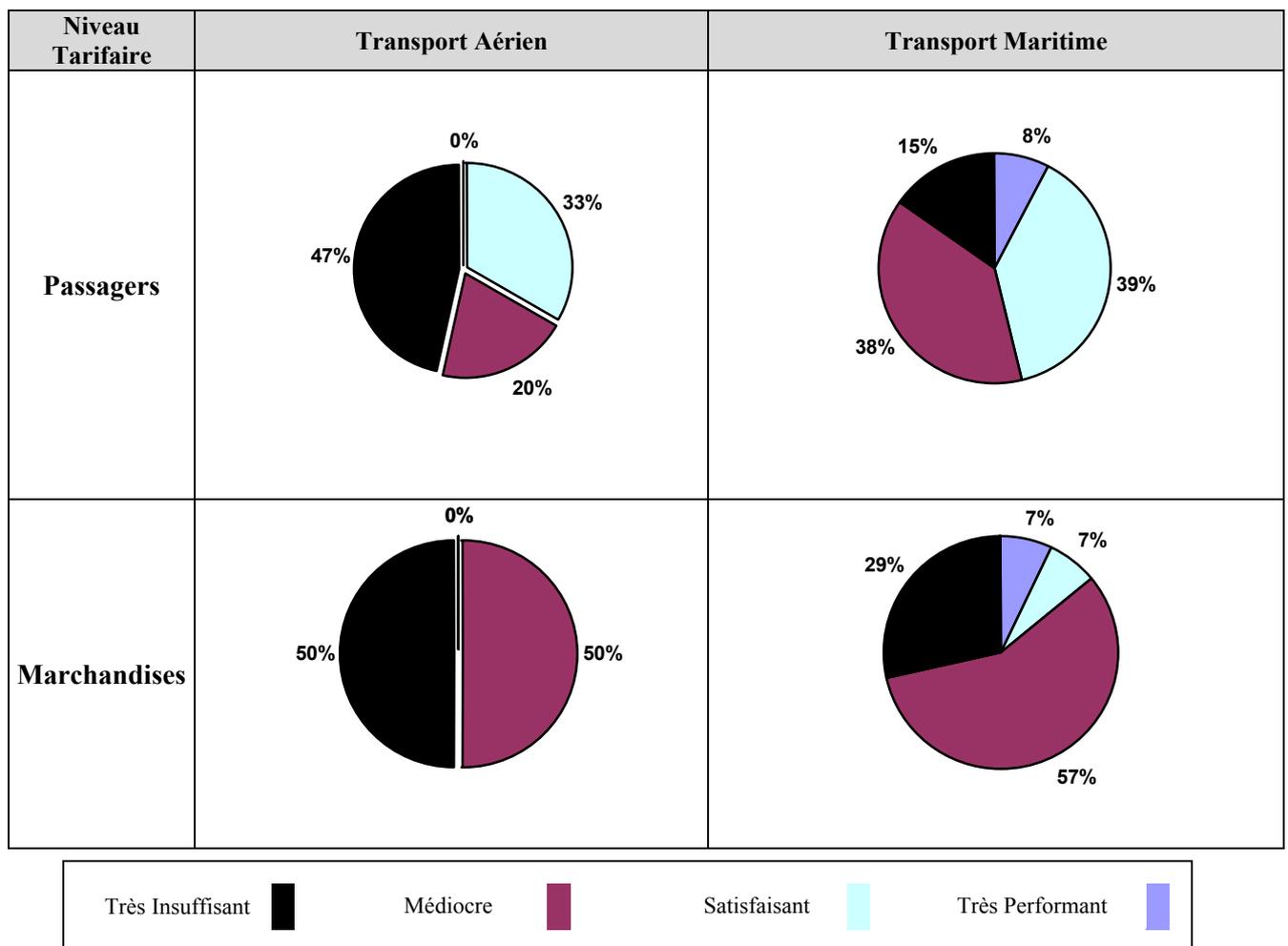
La CCI de la Martinique, qui considère que les quantités de places offertes pour les passagers aériens sont très insuffisantes, observe :

« l'évolution du système de transport après la libéralisation se décompose en 2 phases :

- Phase 1 : ouverture à la concurrence  $\Rightarrow$  + de sièges, baisse des prix, +d'emplois, + de compagnies, amélioration du service
- Phase 2 : conjoncture internationale difficile  $\Rightarrow$  - de sièges, hausse des prix, pertes d'emplois, départ de compagnies. »

### III-2 Des niveaux tarifaires très élevés

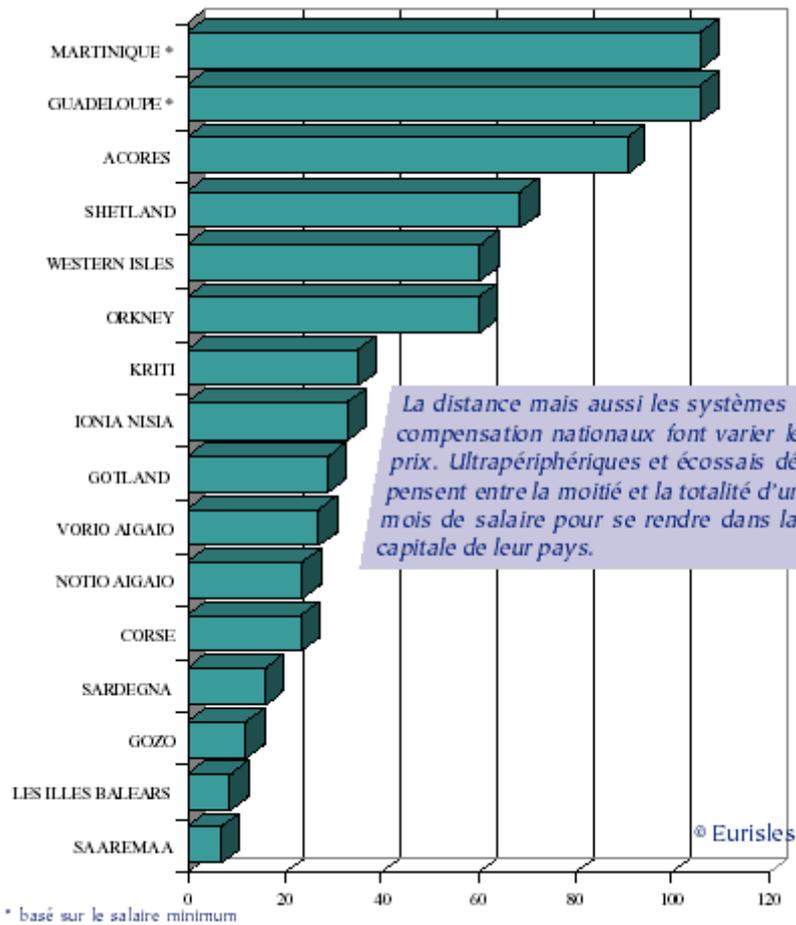
Quels que soient les modes de transports, le niveau d'insatisfaction des CCI est encore plus élevé en ce qui concerne les niveaux tarifaires.



De grands progrès restent sans doute à réaliser en matière de tarifs de transports de marchandises ou de passagers.

Ce problème concerne également tous les résidents insulaires, et parfois dans des proportions très élevées comme le montre cet extrait de l'étude « au large de l'Europe »

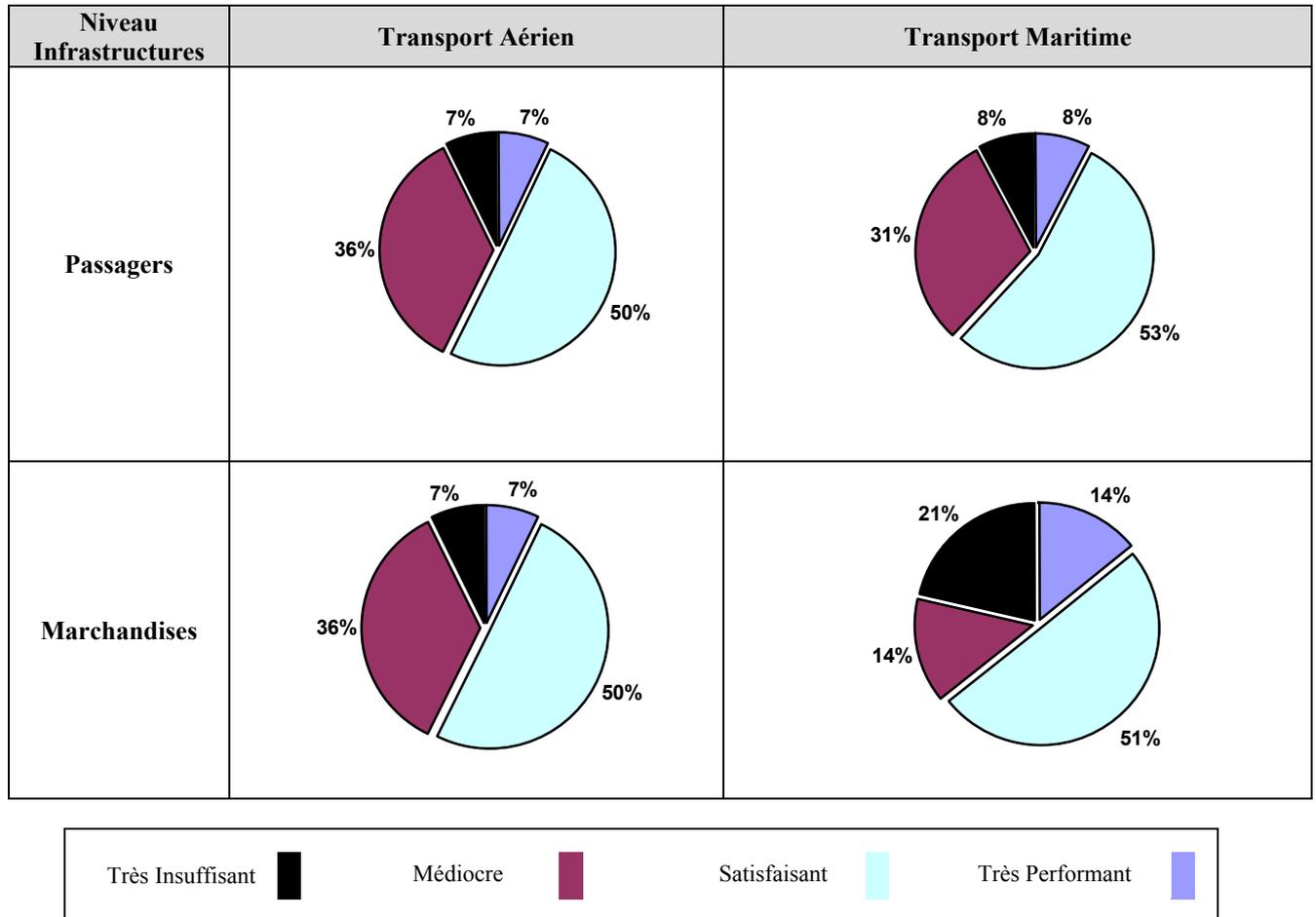
PART DU SALAIRE NÉCESSAIRE POUR UN DÉPLACEMENT VERS  
LA CAPITALE NATIONALE



© Copyright EURISLES

### III-3 Des infrastructures de bon niveau

La majorité des CCI interrogées se déclare plutôt satisfaite du niveau d'équipement des infrastructures de transports portuaires et aéroportuaires.



Sans doute les efforts financiers importants consentis dans ce domaine, notamment dans les politiques contractuelles Etat/Région/Europe, ont-ils produit des effets significatifs durant ces dernières années.

## CONCLUSION

Spécialisation économique, étroitesse du marché, prépondérance du secteur public, surcoûts des transports, surcoûts de la production des biens et des services, difficultés d'accès aux financements, **l'insularité pénalise toutes les entreprises et tous les secteurs d'activités.**

L'enquête montre qu'au delà de la diversité des situations économiques, toutes les entreprises insulaires sont confrontées **aux mêmes natures d'handicaps compétitifs.**

Au regard de l'insatisfaction exprimée par les CCI concernant l'efficacité des politiques régionales en matière de compensation des handicaps compétitifs pour les entreprises, la sortie de l'objectif 1 programmée pour 2006 ne peut qu'aggraver les déséquilibres structurels des économies insulaires.

Dans cette perspective, il est indispensable de poursuivre notre démarche commune pour proposer rapidement :

- la définition d' **un objectif insulaire**, qui prenne en compte d'autres critères que les seuls PIB par habitant et taux de chômage, et qui autorise les Etats Membres à **déroger pour les îles à un certain nombre de directives** existantes (et à venir), notamment dans le domaine des aides aux entreprises, de la fiscalité et des transports,
- des **améliorations concernant les procédures administratives** européennes, nationales et régionales dans la mise en œuvre des aides aux entreprises,
- la mise en place d'un **observatoire des PME insulaires** permettant d'effectuer les ajustements utiles et nécessaires dans la mise en œuvre des politiques sur chacun des territoires.



## ANNEXES

## LES ÎLES ONT-ELLES BÉNÉFICIÉ DE LA POLITIQUE DE COHÉSION MISE EN ŒUVRE PAR LA COMMUNAUTÉ ?

Il y a plusieurs niveaux de réponse à cette question. Mais en reprenant strictement l'analyse de la Commission, on peut aborder le problème à travers le prisme des PIB et du montant des Fonds structurels. L'analyse des 10 dernières années, période pendant laquelle le montant des Fonds Structurels a substantiellement augmenté pour atteindre 0,46% du budget communautaire en 1999, indique que leurs retards sont loin d'avoir été comblés.

Si en en croit le « Deuxième rapport sur la cohésion économique et sociale (2001) » :

« ... il s'est produit une forte convergence (entre les régions) entre 1988 et 1998. Dans les 10% des régions du bas de l'échelle, le PIB par habitant est passé de 55% de la moyenne de l'Union à 60%, tandis que pour les 25% situées en bas de l'échelle, il est passé de 66% de la moyenne à 68% seulement. (Ces augmentations ne sont pas aussi spectaculaires que celles mentionnées dans le Sixième rapport périodique, où les régions du haut et du bas de l'échelle étaient définies par le nombre de régions seul et non par la population couverte.) »

Ce que la Commission explique, c'est qu'elle a changé de méthode de présentation entre les deux documents cités. Qu'en est-il pour les régions insulaires selon les deux méthodes ?

Dans le contexte de l'élargissement, la venue d'un certain nombre de pays d'Europe Centrale ou Orientale dont les PIB sont très inférieurs à la moyenne communautaire posera le problème d'une redistribution de ces Fonds. Les trois quart au moins des régions bénéficiant actuellement de l'Objectif 1 ne bénéficieront plus de cette éligibilité une fois l'élargissement réalisé<sup>1</sup>, une évolution du même type affectant probablement les régions de l'Objectif 2. Les îles ne seront pas épargnées par ce processus. La situation diffère si on regarde les îles selon leur situation géographique et institutionnelle.

### Les régions ultrapériphériques

La situation des régions ultrapériphériques est explicitement reconnue par le Traité d'Amsterdam. Les quatre départements français d'outre-mer (Guadeloupe, Martinique, Guyane et la Réunion), les îles espagnoles des Canaries et les îles portugaises des Açores et de Madère sont très éloignées du continent européen, ce qui complique leur intégration dans le marché unique européen. Elles génèrent un PIB très inférieur à la moyenne communautaire (58%), ont un taux de chômage élevé, et une économie s'appuyant sur un nombre limité de secteurs. Enfin, elles subissent une concurrence très rude, en termes

de coût de la main-d'œuvre, de la part des pays situés dans leur entourage.

Du fait de leur retard considérable, leur évolution est, en général, tendanciellement plus rapide que celle de leur Etat Membre respectif, mais elle reste plus lente que celle de la moyenne des Etats membres ayant des îles (+11,5% contre +14,6%). Quant au rattrapage avec la moyenne de l'ensemble de l'UE, il est très loin d'être atteint. En l'état actuel, et en se basant sur la tendance mécanique des 10 dernières années, il ne serait un objectif concevable... qu'à l'horizon des 60 prochaines années<sup>2</sup>, sans tenir compte des effets de l'élargissement...

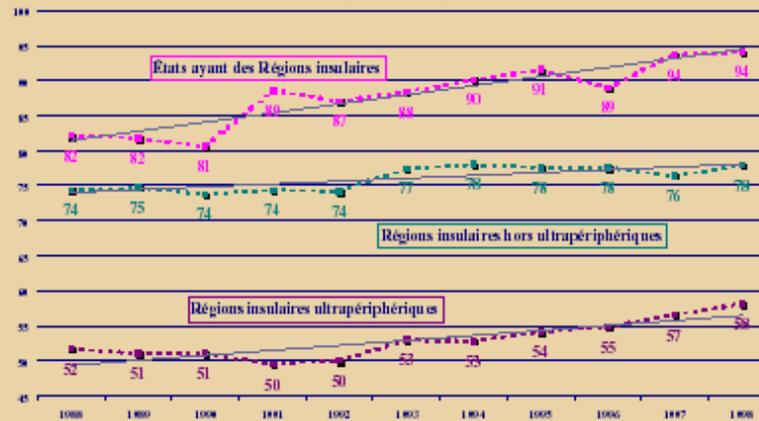
Bien que très important, l'effort financier consenti pour les RUP par l'ensemble des Fonds Structurels, doit donc non seulement être maintenu, mais encore approfondi par un ensemble de mesures spécifiques cohérentes. Une adaptation des règlements actuels en faveur des RUP est un axe supplémentaire nécessaire à l'effort financier, car même le régime de régions les plus aidées ne suffirait pas à combler le retard et les contraintes de leur environnement.

mission elle-même (PIB par habitant SPA), à quel point l'exclusion éventuelle des régions insulaires de l'Objectif 1 ne peut qu'aggraver les tendances lourdes qui ont marqué ces dix dernières années.

Les chiffres révèlent que le rattrapage des îles grecques, qui partaient d'un niveau très faible, est à ce jour le plus rapide. C'est vrai surtout pour celles avec un fort potentiel touristique comme les grandes îles de la région Sud Egée (Rodos, Kos...) et pour la Crète (qui a déjà dépassé la Grèce continentale) En revanche, la situation est moins brillante pour les îles Ioniennes et même préoccupante pour celles de la région Nord Egée. Pour leur part, la Sardaigne, Gotland, Bornholm ou les trois archipels écossais à des titres divers ont connu des évolutions favorables, quoique toutes inférieures à celle de leur Etat Central.

Il faut enfin signaler que, dans le cas de quatre régions insulaires, les évolutions se sont avérées négatives sur les 10 dernières années : il s'agit des baisses connues par les régions de Sicile (-4,6%), de Corse (-2,6%), d'Åland (-14%) et de l'Isle of Wight (-1,3%). Soit une situation d'Objectif 1, une de « pha-

Evolution comparée de la moyenne du PIB/hab. SPA  
(base UE=100)



Source: PIB ELERSTAT (sauf estimation quand données non publiées au niveau régional commun en 1997)

### Les régions insulaires non ultrapériphériques

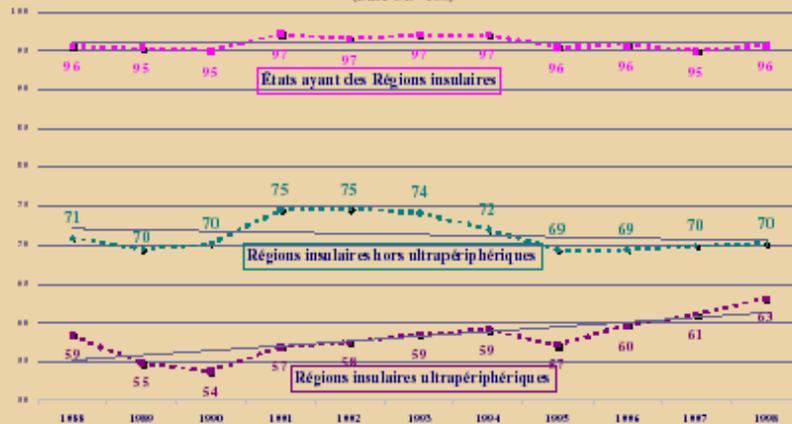
En ce qui concerne les régions insulaires non ultrapériphériques, le rattrapage mécanique par rapport à la moyenne de l'UE serait de 33 ans. Là encore une telle évaluation (qui n'est qu'une moyenne reposant sur des réalités diverses) n'a pas grande signification, mais elle montre bien, avec les outils utilisés par la Com-

mission «, une d'Objectif 2, et une de région de niveau NUTS III n'ayant bénéficié d'aucun classement. Il semble difficile de trouver des explications communes aux évolutions de la région insulaire la plus peuplée de la Communauté, et d'un archipel parmi les moins densément habités et les plus écartés... sauf que l'outil ne semble guère performant<sup>3</sup>.

Par rapport aux autres régions de l'Union européenne, les 21 Régions insulaires ne sont pas, en terme de PIB, systématiquement les plus pauvres. Toutefois environ la moitié (10), parmi les plus peuplées, ont un niveau inférieur à 75% de la moyenne communautaire alors que les 11 autres ont un niveau égal ou supérieur. Seulement 3 régions insulaires ont un PIB par hab. égal ou supérieur à la moyenne communautaire de 100. Encore faut-il distinguer les régions ultrapériphériques, qui ont un PIB moyen égal à 58% de la moyenne communautaire, des autres dont la nature et l'ampleur de leurs problèmes sont différents.

La convergence au sein des Etats membres, mesurée par le PIB/habitant, est une réalité qui a un sens au niveau national. Les écarts sont, à ce niveau, d'une amplitude de 1 à 2. Au niveau NUTS II les disparités sont de 1 à 6 et au niveau NUTS III, elles sont de 1 à 12. Ce simple constat montre à quel point l'outil PIB/habitant trouve ses limites à des niveaux de zonage de moins de 100 000 habitants et qu'il devient un peu dérisoire de fonder une politique sur ce seul indicateur.

Evolution comparée de la moyenne du PIB/hab en SPA pondérée par la population.  
(base UE=100)



Source: PIB ELERSTAT (sauf estimation quand données non publiées au niveau régional commun en 1997)

<sup>1</sup> CRPM - Les futures politiques de l'UE : d'une stratégie de rattrapage vers une Europe équilibrée - 1997 <http://www.crpm.org>

<sup>2</sup> Une stricte prolongation de la courbe de tendance 1988/1998 ne signifie pas grand chose sur le plan économique, compte tenu des effets structurels des évolutions des PIB. Toutefois, elle donne un ordre de grandeur d'une vision caricaturale d'une politique basée sur le seul PIB.

<sup>3</sup> Institut des PIB insulaires, Dossier : [http://www.cci-haute-corse.fr/tp-public/cu/niveaux/dossier/PIB\\_fr.pdf](http://www.cci-haute-corse.fr/tp-public/cu/niveaux/dossier/PIB_fr.pdf)

### INDICE DE VULNERABILITE DES NATIONS UNIES

La réflexion sur la vulnérabilité de certains territoires est une problématique assez ancienne pour les Nations Unies, puisqu'elle a commencé à la fin des années 80. Elle est due en partie au fait que l'Onu compte un grand nombre de petits Etats, dont beaucoup sont des îles ou des archipels (environ le quart, sur plus de 200 membres). Cette problématique a également concerné diverses autres structures internationales comme le Commonwealth Secretariat, le Fonds Monétaire International, la Cnuced. Celles-ci ont, en parallèle avec l'Onu, engagé des réflexions sur la situation de ces petits Etats, et en particulier sur celles des Petits Etats en Développement (SIDES). Ces travaux ont eu pour but d'évaluer l'intensité de divers problèmes spécifiques de façon plus scientifique à l'aide d'« indicateurs complexes de vulnérabilité »<sup>1</sup>. De façon générale, ces organisations s'accordent pour constater que les petits Etats, et surtout les Petits Etats Insulaires (PEI), ont en commun un certain nombre de caractéristiques qui posent des problèmes de développement particuliers. En bref, ils sont particulièrement vulnérables aux événements extérieurs, notamment aux catastrophes naturelles, qui déstabilisent fortement le revenu national ; beaucoup subissent nombre d'incertitudes et de difficultés économiques dues à l'évolution du régime commercial international ; et ils sont handicapés par le manque de capacités, tant dans le secteur public que dans le secteur privé.

Cette notion de vulnérabilité est intéressante dans le sens où elle ne se limite pas aux indicateurs socio-économiques classiques (tels que le PIB), mais intègre d'autres aspects et notamment la dimension environnementale. Certains Etats sont donc jugés comme « vulnérables » en dépit d'un PIB élevé.

Les indices complexes de vulnérabilité sur lesquels ont travaillé les chercheurs et universitaires, de Malte à Maurice en passant par le Pacifique, ont reposé sur des indicateurs tels que<sup>2</sup> :

1. l'ouverture commerciale (exports, imports, ramenés au Pib) ;
2. la concentration des exportations ;
3. la périphéricité (coûts de transport en relation au commerce extérieur) ;
4. la dépendance énergétique (ratio entre énergie importée et énergie consommée) ;
5. la dépendance financière (dette financière dans le Pib) ;
6. la fragilité aux catastrophes naturelles (coûts des cyclones ou des éruptions volca-

niques) ;

7. la fragilité aux activités anthropogéniques (gestions de déchets, tourisme...)

8. les conséquences de l'effet de serre (coûts de protection du littoral contre la montée des eaux)...

La problématique particulière des petits Etats, et surtout des PEI, est apparue clairement dans divers domaines.

**Eloignement et isolement.** Les petits Etats sont pour la plupart des pays isolés, dont certains sont des archipels très dispersés, d'autres sont enclavés, et d'autres encore sont éloignés des grands centres commerciaux. Le coût élevé du transport fait qu'un grand nombre de PEI, comme ceux du Pacifique, ont du mal à exporter pour compenser l'étroitesse de leur marché domestique. La taille réduite du marché intérieur, combinée à l'éloignement des marchés extérieurs, limite le jeu de la concurrence, ainsi que son effet d'aiguillon sur l'efficacité et l'innovation.

**Ouverture.** Une large ouverture au reste du monde constitue un avantage. Mais pour de petites économies, cela signifie être exposées aux événements qui surviennent sur les marchés mondiaux et à l'évolution du régime commercial international, autant d'éléments sur lesquels elles n'exercent guère, voire aucune, influence. Les petits Etats ont également tendance à taxer davantage les importations pour se procurer des recettes, d'où des difficultés lorsqu'ils doivent abaisser les tarifs.

Vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux changements environnementaux.

La plupart des petits Etats sont situés dans des régions sujettes aux catastrophes naturelles telles qu'ouragans, cyclones, sécheresse et éruptions volcaniques, qui touchent généralement l'ensemble de la population et de l'économie. Certains sont menacés par les changements environnementaux de portée planétaire. Les événements défavorables étant généralement ressentis par l'ensemble de la population, il n'est pas possible de répartir les risques à l'échelon national.

**Diversification limitée.** Du fait de la taille réduite de leur marché intérieur, les petits Etats ont par définition une production et des exportations relativement peu diversifiées. Lorsqu'une activité dominante est en perte de vitesse, elle est généralement remplacée par une autre activité dominante. Ce qui explique que ces pays soient encore plus vulnérables aux changements extérieurs.

**Faiblesse des capacités.** La faiblesse des capacités, tant dans le secteur privé que dans

le secteur public, pose un problème majeur à la plupart des pays en développement, mais plus particulièrement à ceux de petite taille. La situation est encore plus grave dans les pays où les distances intérieures sont grandes et la population dispersée, comme les îles du Pacifique. Côté public, les petits Etats sont confrontés à des déséconomies d'échelle dès lors qu'il s'agit de fournir des services publics ou d'exercer des fonctions gouvernementales, ce qui explique que la taille du secteur public y soit généralement plus importante que dans d'autres pays en développement. Lorsqu'ils essaient de surmonter les obstacles et de saisir les opportunités dont s'accompagne la mondialisation, les petits Etats découvrent également qu'ils ne disposent pas des capacités institutionnelles suffisantes pour participer pleinement aux négociations financières et commerciales qui se déroulent au plan international, lesquelles peuvent avoir de profondes répercussions sur leur économie. Comme indiqué plus haut, le manque de diversification et l'absence de concurrence à l'échelon national peuvent entraver l'épanouissement du secteur privé.

La vulnérabilité particulière des petits Etats, et le facteur aggravant que constitue l'insularité, ont été illustrés, entre autres, par une étude entreprise par le Commonwealth Secretariat en 1988.

Reposant sur un échantillon de 111 pays en développement (34 petits pays et 77 grands pays) pour lesquels on disposait de données applicables, celle-ci a conclu que<sup>3</sup> :

- Sur les 28 pays jugés les plus vulnérables, 26 sont des petits Etats, et 18 des Etats insulaires.
- Sur les 28 pays de vulnérabilité forte à moyenne, 6 sont des petits Etats, et 6 des Etats insulaires.
- Sur les 27 pays de vulnérabilité moyenne à faible, seulement 2 sont des petits Etats.
- Les 28 pays peu vulnérables sont tous de grands pays.

On peut, intuitivement, supposer que l'application d'un tel instrument d'analyse aux îles européennes révélerait des conclusions similaires. Malheureusement, si ce type de travail est réalisable dans le cas d'Etats (et encore, dans la mesure où ceux-ci disposent d'un outil statistique national d'une qualité suffisante...), il ne l'est pas dans le cas d'autorités régionales où certaines données, comme celles relatives au commerce extérieur, font défaut.

<sup>1</sup> Les pionniers de ces travaux sont :

François Doumenge : « La viabilité des Etats insulaires » Cnuced 1989

Lino Briguglio : « Study on the construction of an Index ranking countries according to their economic vulnerability » Cnuced 1992

<sup>2</sup> Rapport de l'ONU sur l'indice de vulnérabilité des petits Etats insulaires : <http://www.unep.ch/islands/d98-vul.htm>

Lino Briguglio : « Small Island Developing States and their Economic Vulnerabilities » : <http://www.geic.or.jp/docs/lino.html>

<sup>3</sup> Jonathan Atkins, Sonia Mazzi, Christopher D Easter, « A Commonwealth Vulnerability Index for Developing Countries », July 2000, Stylus Publishing, LLC.

## REMERCIEMENTS

Ce travail a pu être réalisé grâce à la collaboration active des personnes suivantes, à qui nous adressons nos plus vifs remerciements :

**- Les CCI qui ont répondu au questionnaire de l'enquête :**

Aland Islands  
Basse Terre  
Cagliari  
Chios  
Cyclades  
Iraklion de la Crète  
Kefalinias & Ithakis  
Lasithi – Crète  
Las Palmas  
La Réunion  
Madère, (*auprès de laquelle nous nous excusons de n'avoir pu exploiter les réponses à temps*)  
Mallorca, Eivissa, Formentera  
Martinique  
Palermo  
Réthymne

**- Les membres du Comité Technique du Réseau INSULEUR :**

M. MAMBRINI, Président de la CCI de Cagliari.  
M. FRONTINI, Unioncamere.  
M. ASSONITIS, Expert auprès de l'Union des Chambres de Commerce Hélienne  
M. LLANOS, Consejo Camaras Espana.  
M. LEMERLE, ACFCI.  
M. GIOURGAS, Expert.  
Mr CZMAL, ACFCI.

**- M. Michel BIGGI**, Directeur Technique d'EURISLES

**- Mme Mireille CHABROL**, Chef de Projet Senior Systèmes d'Information & NTIC.

## BIBLIOGRAPHIE

### Textes officiels des Institutions communautaires

#### CONSEIL DE L'UE

Décision du Conseil du 20 juin 2002, relative au régime de l'impôt applicable aux Iles Canaries, 2002/546/CE, JOCE n° L179 du 09/07/02.

Règlement (CE) n°579/2002 du Conseil du 25 mars 2002 modifiant le règlement (CE) n°1587/98 instituant un régime de compensation des surcoûts induits par l'ultrapériphéricité pour l'écoulement de certains produits de la pêche des Açores, de Madère, des Iles Canaries et des départements français de la Guyane et de la Réunion, JOCE n° L089 du 05/04/2002.

#### COMMISSION EUROPEENNE

Etude commandée par la Direction Générale *Société de l'Information* de la Commission Européenne, sur l'impact des TIC sur les régions ultrapériphériques de l'Europe, 17/09/2001.

Rapport de la Commission sur les mesures destinées à mettre en œuvre l'article 299 §2 – les régions ultrapériphériques de l'Union Européenne, COM/2000/0147 final/.

#### COMITE ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN (CESE)

Avis du CESE sur « Les PME dans les régions insulaires de l'Union européenne », CES 525/2002, 25/04/2002.

Avis du CESE sur « Le prolongement des réseaux transeuropéens en direction des îles européennes », CES 524/2002, 25/04/02.

Avis du CESE sur la « Stratégie d'avenir pour les régions ultrapériphériques », CES 682/2002, 29/05/2002.

## Publications

*Commission des Iles de la CRPM, « Quel statut pour les îles d'Europe ? », Ed. l'Harmattan, Mai 2000.*

Fernando FERNÁNDEZ MARTÍN, « Iles et Régions ultrapériphériques de l'Union Européenne », Ed. de l'Aube, La Tour d'Aigues, 1999.

EURISLES, « 35 îles, infrastructure et services de base », dossier, 1999.

EURISLES, « Les régions insulaires et le prix du transport de marchandise intra-communautaire, technical report, 1998.

EURISLES, « Les indicateurs statistiques des disparités régionales engendrées par l'insularité et l'ultrapériphéricité », technical report, 1997.