AU LARGE DE L'EUROPE

Euriles – European Islands System of Links and Exchanges

L'ultrapériphérie, une dimension à part

«Tels des navires, qui partirent pour les îles ensoleillées, mais jamais ne revinrent au rivage. »

Thomas KIBBLE HERVEY (1847)

Six des vingt et une régions insulaires de l'UE (Açores, Madère, Canaries, Martinique, Guadeloupe et Réunion) sont des «régions ultrapériphériques », définies comme telles par l'Article 299.2 du TCE.

Un éloignement extrême par rapport au continent européen, un cadre spatial totalement différent, une forte dépendance économique, des conditions économiques et sociales généralement très difficiles, une vulnérabilité particulière aux aléas climatiques... L'ultrapériphérie est une dimension à part.

Un éloignement absolu

L'éloignement des régions ultrapériphériques par rapport à leur métropole dépasse au minimum le millier de kilomètres et atteint jusqu'à 9 400 km (cas de la Réunion). Ceci explique, qu'à l'exception des Canaries, ces régions ne disposent pas de liaisons maritimes régulières et continues pour le transport des passagers. Elles sont donc totalement ou au mieux massivement, tributaires du transport aérien pour rallier l'Europe, ce qui les distingue des régions insulaires plus proches du continent européen.

Les régions ultrapériphériques sont définies par l'Article 299.2 du TCE, qui évoque « ...la situation économique et sociale structurelle des départements français d'outre-mer, des Açores, de Madère et des îles Canaries, qui est aggravée par leur éloignement, l'insularité, leur faible superficie, le relief et le climat difficiles, leur dépendance économique vis-à-vis d'un petit nombre de produits, facteurs dont la permanence et la combinaison nuisent gravement à leur développement ». Pour de plus amples précisions sur la dimension ultrapériphérique, on renverra ici à la lecture des divers documents ou analyses réalisés sous l'égide de la Conférence des Présidents des RUP (Mémoire de Cayenne, mars 1999 ; Première Contribution à l'avenir de la Cohésion économique et sociale, Las Palmas, février 2001).

Cette situation a des incidences multiples. Les choix en termes de moyens de transport ou de compagnies de transport, y sont encore plus réduits. Pour les passagers, le prix minimum à acquitter pour pouvoir accéder à la région ou la quitter y est plus élevé, faute d'alternative « bon marché » et dans certaines de ces régions, il équivaut à près d'un mois de salaire minimum. Pour les marchandises, l'usage prédominant de cargos ou de porteconteneurs oblige généralement à des temps de chargement et de déchargement beaucoup plus longs que pour des liaisons desservies par navire « Roll-on/Rolloff ». Vu la longueur des traversées, la durée des acheminements se mesure en jours et non en heures : il faut ainsi 12 jours pour livrer des marchandises de métropole aux Antilles. Ceci n'est pas sans conséquences pour les commerces et les entreprises de ces régions, qui doivent procéder à des stockages très importants.

Accessibilité des Pays Tiers

Il y a une dizaine d'années, la Martinique était reliée au continent européen et principalement à la France / Paris. Ce trafic transatlantique était le premier pourvoyeur de passagers avec 63 % du trafic – par cinq compagnies aériennes en moyenne. Assuraient cette desserte : Air France ; Minerve ; Aéro-maritime ; Air Liberté ; Air Martinique ; Corsair ; Star Europe ; Aérolyon. Aujourd'hui, le nombre est réduit à trois, en raison des restructurations intervenues dans le secteur : Air France ; Corsair et AOM/Air Liberté qui ont fusionné récemment. La compagnie Charter Aérolyon a d'ores et déjà annoncé l'arrêt de la desserte des Antilles Martinique-Guadeloupe à compter d'avril 2001. Toutefois, cette restructuration en nombre de compagnies ne s'est pas accompagnée d'une perte en nombre de sièges.

Un cadre spatial très différent

L'« éloignement » des régions ultrapériphériques n'est toutefois pas exactement de même nature selon les cas. Les Dom et les Canaries sont éloignés de l'Europe et de leur métropole mais appartiennent à d'autres espaces (Caraïbe, Océan indien), avoisinent d'autres continents (Afrique, Amérique) ou même jouxtent des pays tiers (Brésil, Surinam) ; alors que les Açores et Madère connaissent l'isolement océanique. Mais dans tous les cas de figure, ces régions sont éloignées de plusieurs centaines voire plusieurs milliers de kilomètres de toute grande zone urbaine industrialisée et développée, qui pourrait leur servir de zone d'achalandage ou de marché de proximité. La forêt amazonienne, le désert saharien, des archipels dispersés et généralement peu peuplés sont leurs plus proches voisins, ce qui les distingue fondamentalement des régions insulaires plus proches du continent européen.

Délimitation et Protection des Zones de Pêche [Guadeloupe]

Les arraisonnements des bateaux de pêche guadeloupéenne, ces deux dernières années, dans des zones qui sembleraient hors des eaux territoriales françaises par les autorités des îles avoisinantes ont mis en lumière les carences qui existaient en matière de délimitation des zones de pêche dans l'Arc des Petites Antilles. Toutefois, il est à noter que l'étroite imbrication géographique des îles de l'Arc des Petites Antilles rend particulièrement difficile une délimitation des eaux territoriales et des zones économiques exclusives. Cependant, ce problème de frontières maritimes devra être nécessairement posé entre ces pays et nos autorités compétentes afin d'identifier les zones de pêche possibles, les zones de cantonnements, les zones de reproductions... Le préalable à de telles négociations serait que ces îles voisines définissent clairement leurs prétentions et les revendications qui demeurent pour la majorité d'entre elles assez floues. A cet effet, il serait peut-être judicieux de mener une négociation globale par la mise en place d'une coopération régionale avec ces pays tiers, prévoyant en ce qui concerne la partie pêche : - une harmonisation de la réglementation de la pêche dans cette zone qui serait éventuellement nécessaire à la délivrance de licence de pêche, - une préparation de carte de prévisions de zones préférentielles pour l'exploitation de certaines espèces, - un échange de technique et de savoir-faire, - une mise en place d'une stratégie cohérente permettant d'avoir des moyens de contrôle adaptés : par exemple, la localisation des navires et la connaissance de leur capture.

Le devenir de ces régions est, à plusieurs titres, étroitement lié au droit et aux relations internationales. Ainsi, l'imbrication des îles des Antilles françaises au sein de la Caraïbe et leur voisinage du continent américain affectent les domaines les plus divers de leur existence. L'exploitation des ressources de pêche de la zone (souvent conflictuelle, vu la raréfaction des stocks) implique des accords entre Martinique, Guadeloupe, Sainte-Lucie, Dominique, Venezuela et Antilles néerlandaises.

L'association des Etats de la Caraïbe [Martinique]

Le Conseil Régional est associé aux travaux de l'Association des Etats de la Caraïbe (AEC) tendant à faire adopter une stratégie régionale dans le domaine de l'Environnement dont l'objectif principal est de « préserver la Mer des Caraïbes comme élément unificateur et centre du développement durable des peuples de la Caraïbe ». Cette stratégie environnementale s'inscrit dans la même logique que la préparation par l'AEC d'un Protocole d'accord pour la création de la Zone de Tourisme Durable de la Caraïbe, ou de l'Accord sur la coopération régionale en matière de catastrophes naturelles. Car il s'agit principalement, à travers la mise en oeuvre de cette stratégie environnementale : « de mettre en place des processus pour la prise de décision, la coordination de mécanismes et la coopération entre Etats membres de l'AEC, entre les organisations gouvernementales et non gouvernementales ou en encore les organismes compétents en matière de préservation de l'environnement et des ressources naturelles ; d'autres organismes oeuvrant dans le domaine de la gestion et de la réduction des effets des catastrophes susceptibles d'affecter le Bassin-Caraïbe, sont également associés à cette opération.» Les domaines prioritaires de la stratégie sont les suivants : I. prévenir, réduire et contrôler la dégradation environnementale, côtière et maritime ; II. prévenir, réduire et contrôler la pollution des zones côtières et maritimes par des activités et sources terrestres ; III. élaborer et mettre en oeuvre des mesures pour adapter et réduire les effets des changements climatiques, notamment la hausse du niveau de la mer, compte tenu des initiatives et expériences régionales telles que le Projet caraïbe pour l'adaptation aux changements climatiques (CPACC) ; IV. promouvoir des politiques et la mise en oeuvre de mécanismes pour la préservation in situ et ex situ, conformément aux législations nationales et internationales sur la biodiversité de la région, notamment les espèces marines et côtières ; V. promouvoir le développement et la mise en oeuvre de méthodologies pour l'évaluation économique des ressources naturelles, ainsi que les différents services environnementaux que ces dernières peuvent offrir, en mettant l'accent sur la diversité biologique ; VI. soutenir les efforts réalisés en vue du développement et de l'utilisation des indicateurs de vulnérabilité et de développement durable dans la région ; VII. améliorer les échanges d'expériences et la coopération intra et extra-régionale afin de minimiser les effets des phénomènes naturels et des catastrophes écologiques qu'elles soient accidentelles ou anthropiques ; VIII. aborder les causes sous-jacentes de la pauvreté qui provoquent la détérioration environnementale et freinent le développement durable ; IX. élaborer des politiques visant à endiguer les processus de détérioration des sols et le déboisement, processus qui se traduisent par la désertification, et qui portent atteinte au développement durable. Des projets de coopération fonctionnelle sont à l'étude dans ce contexte, comme par exemple : « L'Etude et Protection des écosystèmes côtiers en tant que base du développement touristique durable » dont l'objectif général est de créer une base scientifique pour le développement touristique durable dans la caraïbe, en se servant des capacités scientifiques existant dans les pays de la Région, afin d'identifier les conditions de gestion des écosystèmes côtiers. Un processus régional de gestion des ressources, prévu dans ce cadre, devrait permettre d'assurer le maintien de la biodiversité des écosystèmes et de leur taux de productivité. L'élaboration d'une proposition pour assurer la reconnaissance internationale de la Mer Caraïbe comme Zone spéciale dans le contexte du développement durable, qui a donné lieu à l'adoption de la résolution A/Res/54/ 225 des Nations Unies. Ce dernier projet renvoyant à un mécanisme plus global de protection et de gestion de la Mer caraïbe.

De même l'organisation des transports aériens dans l'Arc Antillais met en présence les compagnies régionales des régions françaises d'Amérique, les compagnies nationales françaises, les compagnies régionales des divers pays de la Caraïbe (BWIA, LIAT, Jamaica Airways...) et même les compagnies américaines et leurs filiales. Il ressort de cet écheveau complexe et toujours changeant (crises, fusions ou synergies variables) que les grandes compagnies aériennes se limitent à l'exploitation des routes les plus rentables et laissent les autres aux petites compagnies régionales, financièrement très fragiles. L'espace caribéen

fait voisiner côte à côte des îles aux statuts les plus divers : Etats souverains, territoires associés, autorités régionales... Pour traiter de problèmes intéressant l'ensemble de la zone (environnement, énergies renouvelables, échanges économiques, action culturelle etc.), ces différences institutionnelles doivent pouvoir être surmontées. La Martinique et la Guadeloupe s'efforcent donc de multiplier leur participation aux structures de coopération, ce qui pose des problèmes politiques lorsque les circuits d'échanges, de négociation ou de décision passent par les Etats et leurs administrations et que le niveau régional se voit « ourt-circuité » ou simplement ignoré. Aux Açores l'absence d'un tel voisinage ne signifie pas, bien au contraire, une position en marge des questions internationales. L'isolement océanique permet ainsi à l'archipel de bénéficier, en vertu du Droit de la Mer, d'une zone économique exclusive considérable de 958 000 km². Celle-ci donne aux habitants la possibilité d'exploiter des ressources halieutiques comme le thon mais pose aussi d'énormes problèmes de contrôle, que ce soit pour la pêche comme pour le rejet de déchets en haute mer.

Fonctions et Utilité de la Diaspora [Açores]

Le départ d'habitants vers d'autres centres économiques a des répercussions sur l'économie insulaire qui, aujourd'hui seulement, font l'objet d'une étude. Le rassemblement de personnes originaires des Açores dans des communautés constituées à l'étranger a permis la conservation de l'identité culturelle (diasporas), qui suscite une envie de retour. Le retour d'une partie de cette population signifie l'entretien des maisons et des terres, ou leur acquisition ultérieure, et donc l'injection de capitaux. Ce lien permanent avec ces communautés à l'étranger génère un échange de connaissances et d'expérience précieux pour les Açores à plus d'un titre : par exemple une adaptation plus rapide à la modernité, qui sinon serait difficile compte tenu des distances et du faible niveau d'industrialisation (eu égard au facteur d'obsolescence). Une fois revenues sur l'île, ces populations peuvent expliquer et enseigner l'utilisation des nouvelles technologies et des nouveaux concepts, et les transmettre aux insulaires.

La position de l'archipel au cœur de l'Atlantique lui confère également une importance géostratégique de premier plan pour le contrôle des routes entre l'Amérique et l'Europe. La base aérienne américaine de Lajes, dans l'île de Terceira, a longtemps été considérée par le gouvernement des USA, avec celle de Keflavik en Islande, comme l'une des installations extérieures les plus importantes pour la sécurité de ce pays. Récemment ces équipements ont permis le ravitaillement en vol des appareils de l'US Air Force et l'intervention rapide des moyens militaires américains sur le théâtre de conflits au Proche et au Moyen-Orient, notamment pendant les opérations de la guerre du Golfe.

Les Déchets d'emballages en Guadeloupe

L'incidence de l'insularité et du caractère d'archipel de la Guadeloupe lui confère des handicaps majeurs. On notera un ratio d'ordures ménagères très élevé, notamment 413 kilogrammes par habitant et par an, soit un chiffre supérieur au ratio national (378 Kg/hab./an). Ce chiffre intègre, en effet, une partie des déchets d'emballages du commerce et des artisans (qui constituent l'essentiel du tissu économique de la Guadeloupe) dont les déchets sont collectés avec les ordures ménagères. Ce qui ne manque pas d'augmenter le ratio par habitant. A l'inverse, et pour les mêmes raisons, le ratio de déchets industriels banals (131 Kg/Hab.) qui correspond aux seuls déchets industriels banals collectés réellement par les entreprises, est faible. Proposition d'actions communes Sensibiliser davantage les institutions européennes non seulement sur la situation insulaire de nos régions, mais aussi sur leur caractère archipelagique. Moduler certaines directives européennes de façon à prendre en compte les contraintes particulières liées à l'insularité. Octroyer une aide spécifique aux régions ultrapériphériques pour le transport des déchets vers des unités de traitement ou de stockage ultime. D'autre part, considérant l'absence totale d'équipement initial en Guadeloupe ; considérant que le plan d'élimination des déchets ménagers et assimilés est lourd tant en investissement qu'en fonctionnement ; vu la situation financière des collectivités compétentes en matière de collecte et traitement des déchets ménagers en Guadeloupe, il est important que soit pris en compte : - Un échelonnement des investissements relatifs au traitement des fumées (près de 30% de l'investissement total) dans les usines de traitement d'ordures ménagères. - Un mode de financement du fonctionnement lors de la mise en place des équipements du PDMA durant les cinq premières années sur les équipements lourds.

La dimension internationale des régions ultrapériphériques ne se limite pas aux questions diplomatiques ou stratégiques mais se manifeste également à travers le phénomène des « diasporas ». Celles-ci sont composées d'habitants de ces régions ou de leurs descendants qui se sont établis (parfois depuis plusieurs générations) au-delà des mers tout en conservant des liens étroits avec leur patrie d'origine. Certaines de ces communautés se sont installées dans les anciennes colonies de leur Etat, d'autres ont été poussées par la pauvreté vers des pays ou des régions très délimitées du Nouveau Monde, d'autres enfin ont cherché un emploi sur le sol même de la métropole. On trouve ainsi des Açoréens au Canada ou à Rhode Island, des Madériens en Angola ou en Afrique du Sud, des Canariens au Venezuela ou des Antillais en grand nombre en France métropolitaine. A l'inverse, certaines régions ultrapériphériques ont parmi leurs habitants des diasporas venues d'autres pays ou d'autres continents (exemple des communautés hindoues ou chinoises dans les Dom)

Une forte dépendance économique

L'économie des régions ultrapériphériques se caractérise par l'étroitesse de leur base productive, qui repose lourdement sur un petit nombre de produits agricoles bruts (historiquement l'industrie laitière aux Açores ou la banane et le sucre aux Antilles). Elle est affectée par de nombreux facteurs tels que les déséquilibres du tissu économique local, la faible capacité d'absorption du marché de proximité, les problèmes de dimensionnement des équipements, les coûts et temps d'approvisionnement, l'importance des stocks, la fragilité financière des entreprises etc. Les possibilités de développement et d'expansion sont étroitement limitées.

Faible Ouverture aux Pays Tiers et Difficulté d'accès aux Marchés Caraïbes

Un cadre juridique et commercial disparate dans la Caraïbe Il existe différents systèmes juridiques dans la Caraïbe dérivant du droit civil français et espagnol, du droit coutumier britannique. En outre, l'existence de régimes commerciaux spécifiques est défavorable aux échanges : d'un côté, les produits des pays ACP (Afrique Caraïbe Pacifique) jouissent d'un libre accès au marché de la communauté suivant un principe de non-réciprocité des obligations commerciales définies dans le cadre des accords de Lomé. D'un autre côté, les DOM bénéficient de l'octroi de mer (« sorte de droit de douane » sur les produits importés) qui gêne quelque peu les exportations des pays ACP. Par ailleurs, face aux listes négatives (inventaire des produits en provenance des DFA (Départements Français d'Amérique) fortement taxés à l'entrée du territoire des Etats caribéens voisins) les potentialités exportatrices de la Guadeloupe sont réduites à peu de choses. Enfin, l'absence d'harmonisation entre les régimes applicables aux investissements étrangers constitue un obstacle aux flux d'investissement : la double imposition des bénéfices des entreprises, l'absence de régime de protection des investissements et de conventions fiscales entre les DFA et les pays de la zone, limitent les initiatives des investisseurs guadeloupéens. Des obstacles tarifaires et non tarifaires Outre les quotas tarifaires, les mesures non tarifaires sont nombreuses. L'absence d'harmonisation technique, le problème des règles d'origine ou les mesures sanitaires et phytosanitaires, sont autant de moyens susceptibles d'entraver plus ou moins fortement les échanges. Des obstacles propres à l'environnement spatio-économique - l'étroitesse des marchés : faiblesse des structures productives en Guadeloupe, voire dans les autres pays caribéens. Dès lors, des économies d'échelle sont difficilement réalisables, compte tenu de la petite dimension des îles. Ainsi, à quelques exceptions près (Haïti, Porto Rico, Trinidad et Tobago), ces pays ne dépassent pas le million d'habitants. Cela limite d'autant la taille du marché local et les performances économiques. - les coûts : autre handicap de la Guadeloupe, les autres pays caribéens bénéficient de coûts de production moindre du fait de la faiblesse du coût de la main d'oeuvre. D'autre part, la Guadeloupe, de par son insularité est tributaire des transports aériens et maritimes pour son approvisionnement. Ce qui ne va pas sans générer des coûts de transport et d'affrètement particulièrement élevés. Or, la faiblesse des échanges régionaux ne permet pas un prix du fret compétitif vers les pays voisins. Seul un développement significatif des flux commerciaux pourrait réduire le coût du transport des marchandises. Mais encore faudrait-il vaincre l'obstacle financier. - l'obstacle financier : l'absence de convertibilité directe du franc français avec le dollar Eastern Caribbean et le passage obligé par le dollar américain est un inconvénient majeur et ne facilite en rien l'ouverture aux pays caribéens. En résumé, dans l'étude de l'Union Economique des Régions Ultrapériphériques¹ les entrepreneurs, notamment guadeloupéens, interrogés sur les obstacles à l'accès aux marchés extérieurs citent parmi les cinq premiers obstacles aux échanges : le coût du transport (éloignement), le coût du suivi commercial, le coût de la publicité et de promotion, le coût de prospection, le manque de compétitivité/coût. En tout état de cause, l'enjeu aujourd'hui pour la Guadeloupe, c'est de trouver des débouchés suffisants à l'extérieur, d'une part afin d'utiliser pleinement ses capacités de production, d'autre part, afin de réduire sa vulnérabilité aux importations. La Guadeloupe a une carte à jouer comme pays relais ou intermédiaire entre les pays de la région Caraïbe et de l'UE. 1 « Initiative de coopération interrégionale pour le développement des secteurs productifs des régions ultrapériphériques : l'accès aux marchés extérieurs », UPEC - Novembre 1999

Sur leur marché local, les producteurs de ces régions doivent se montrer compétitifs par rapport aux producteurs européens qui bénéficient d'économie d'échelle sans commune mesure avec eux. A partir d'un certain seuil, qui varie selon les marchandises, les coûts d'acheminement ne suffisent pas à contrebalancer la différence des coûts de production. Il est ainsi fréquent que des produits agroalimentaires importés d'Europe supplantent les productions locales, même les plus banales, sur les étagères des magasins. Sur le marché de leur zone de proximité, les entreprises de ces régions doivent non seulement tenter de vendre des marchandises et des services produits avec des coûts sociaux et salariaux européens mais aussi surmonter des barrières douanières, tarifaires ou non, qui peuvent leur être imposées par les pays tiers. Enfin, par rapport au marché européen, les producteurs des régions ultrapériphériques sont difficilement compétitifs. Soit ils sont confrontés à la production de leurs voisins, beaucoup moins chère car les coûts sociaux et salariaux y sont plus bas ou les échelles de production plus grandes (cas de la banane, du sucre ou des produits tropicaux) ; soit ils sont confrontés aux producteurs établis sur le continent européen, qui ne sont pas assujettis à leurs contraintes en matière de transport et dont le marché de proximité est infiniment plus grand. Une des conséquences de cette situation est que les flux commerciaux sont fortement déséquilibrés en faveur des importations. Ils privilégient massivement les échanges avec la métropole ou avec le continent européen pourtant très éloigné, alors que ceux avec les pays tiers restent marginaux y compris dans la zone immédiate de proximité. On pourrait à titre de comparaison, imaginer la situation de la Sicile, de la Normandie ou du Jütland si ces régions étaient sous la souveraineté des Etats-Unis, de l'Islande ou du Canada et que, pour des raisons similaires, 90% de leurs échanges commerciaux s'effectuent non avec l'Europe mais avec une métropole située de l'autre côté de l'Océan Atlantique.

Les effets de cette situation se reflètent dans les indicateurs économiques et sociaux de ces régions, qui sont, dans la plupart des cas, parmi les plus bas de l'UE.

Une vulnérabilité exceptionnelle aux risques naturels

En raison de leur position géographique, la majorité des régions ultrapériphériques sont dans des situations de grande vulnérabilité par rapport aux risques naturels. Les risques sismiques ou volcanologiques ont par le passé occasionné des dégâts spectaculaires. La destruction totale de la ville de Saint-Pierre (alors capitale de la Martinique) et de sa population par l'éruption de la Montagne Pelée en 1902 ; ou la destruction partielle de la ville d'Angra do Heroísmo aux Açores, en 1980, avec quelques 574 millions d'Euros de dégâts, en sont des exemples parmi les plus connus. Situées sur des failles sismiques, les Açores comme la Martinique et la Guadeloupe peuvent à tout moment subir des désastres majeurs. Les probabilités statistiques de tels événements sont relativement élevées et leurs conséquences potentielles sur les personnes et les biens d'autant plus considérables que la densité de population dans les zones urbaines s'est accrue au cours des décennies passées. La présence de volcans actifs aux Antilles, aux Açores et à la Réunion est un facteur d'attractivité sur le plan touristique mais c'est aussi une menace potentielle pour ces régions et parfois une réduction significative de leur surface habitable. Alors que les îles de la Macaronésie (Groupe formé par les quatre archipels de l'Océan Atlantique : les Açores, les Canaries, les îles du Cap-Vert et Madère) connaissent les fortes tempêtes de l'Atlantique, la Guadeloupe, la Martinique et la Réunion subissent épisodiquement des tempêtes tropicales, voire des cyclones. Avec des vents pouvant atteindre 300km/h, ceux-ci interrompent toute activité et occasionnent des dégâts considérables. L'Océan Indien et Atlantique étant plus sensibles à l'élévation du niveau des mers que les mers fermées comme la Baltique ou la Méditerranée, ces régions sont, sur le long terme, plus vulnérables aux conséquences prévues de l'effet de serre. Cet ensemble de facteurs, brièvement évoqués, fait de l'ultrapériphéricité une dimension à part, justifiant un traitement différencié de la part des politiques communautaires.

L'Ultrapériphérie : un Espace Distinct

« L'Ultrapériphérie est caractérisée par deux éléments spécifiques – dimension et isolement . Il en résulte que les régions ultrapériphériques n'ont pas d'accessibilité aux grands centres auxquelles elles sont liées au niveau politique, économique et historique, ou aux autres centres mondiaux. (...) Leur taille réduite rend ces régions complètement dépendantes vis-à-vis de l'extérieur en ce qui concerne les ressources, les marchés et les services et leur très grand éloignement renchérit de manière significative leurs coûts, les vouant à un isolement extrême. » Première contribution au futur de la cohésion économique et sociale , Conférence des présidents des RUP, à Las Palmas en Février 2002. De même la Conférence des Présidents des RUP, à Funchal, le 31 Mars de 2001 insiste pour que "l'application des politiques communes ne compromette pas la croissance des activités économiques de base de chaque région ultrapériphérique, mais au contraire les favorise en s'appuyant sur leurs avantages comparatifs". L'avis d'initiative du CES Européen sur les régions ultrapériphériques (rapporteur M. LópezAlmendáriz) va dans le même sens.