

Commission des Iles ▶ Islands Commission ▶ Ö-kommissionen ▶ Επιτροπή των Νησιών

Comisión de las Islas ▶ Comissão das Ilhas ▶ Commissione delle Isole

Saarte Komisjon ▶ Kummissjoni ta'Gúejjer ▶ Ø Kommission

## COMPTE-RENDU DE DISCUSSIONS AVEC LA DG TREN

### SUR LE 5<sup>ème</sup> RAPPORT SUR LE CABOTAGE MARITIME

Octobre 2009

Le Règlement Communautaire N°3577/92 portant sur le Cabotage maritime exige de la Commission que cette dernière publie des rapports sur cette question tous les deux ans.

Courant 2009, la Commission a ainsi publié le projet de son 5<sup>ème</sup> Rapport sur le cabotage maritime, et l'a soumis en consultation préalable à un nombre restreint d'organisations dont la CRPM (les autres étant l'European Shipowners Association, la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports, l'European Sea Ports Organisation et ESIN).

En réponse, la Commission des Iles de la CRPM (CDI) a soumis à la Commission Européenne (DG TREN) une note consacrée spécifiquement aux transports maritimes insulaires, note rédigée après une consultation avec les Régions.

Le 16 Septembre 2009, une réunion a eu lieu à Bruxelles entre le Secrétaire Exécutif de la Commission des Iles et la DG TREN représentée par M. Theologitis, Chef de l'Unité Transport Maritime, et Mme Warnel, Policy Officer.

Cette rencontre s'est déroulée dans une atmosphère très positive et M. Theologitis s'est déclaré très intéressé par la note remise par la CDI, en particulier par le fait que celle-ci relevait d'une approche pragmatique et non dogmatique. A l'occasion de cette discussion, les points suivants ont été évoqués :

1°) Le 5<sup>ème</sup> Rapport sur le Cabotage devrait sortir à l'automne et être discuté au sein de la Commission en interservices, pour être publié en début d'année prochaine. Il semble qu'il y ait un certain consensus de la part de l'ensemble des parties concernées pour ne pas remettre en question le fondement du Règlement Cabotage, qui semble désormais « stabilisé ». Modifier celui-ci de façon sensible serait, en effet, prendre le risque d'ouvrir une boîte de Pandore.

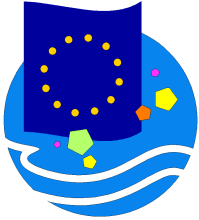
2°) Toutefois, s'il est peu probable que le Règlement *stricto sensu* évolue, une marge de jeu importante existe à travers ses Communications interprétatives<sup>1</sup>. En effet, le texte du Règlement est assez succinct, ce qui laisse à la Commission une liberté d'action non négligeable par le biais de ces instruments – dans les limites dudit Règlement, évidemment. A titre d'exemple, c'est par de telles Communications que la Commission a autorisé une procédure d'appel d'offre simplifiée en matière de contrats de service public pour les petites liaisons insulaires (d'abord de <100,000 pax/an, puis de <300,000 pax /an).

---

<sup>1</sup> - Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social et au Comité des Régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) COM(2003) 595 final ;

- Communication C(2004) 43 de la Commission. Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (2004/C 13/03) ;

- Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Economique et Social et au Comité des Régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) COM(2006) 196 final.



**A cet égard, et dans la perspective du séminaire sur les transports que la CDI organisera à Bornholm les 17 et 18 Février 2010 (auquel la DG TREN s'est déclarée prête à participer), il a été proposé de demander préalablement aux Régions insulaires de réfléchir aux modifications desdites Communications interprétatives qu'elles pourraient être amenées à souhaiter afin d'en discuter avec la Commission. Il importe donc que les Régions insulaires commencent dès à présent à travailler sur cette question.**

3°) Nombre de Régions insulaires ont évoqué la lourdeur et parfois même (dans certains cas où le marché est notoirement insuffisant pour générer une concurrence réelle) le caractère inutile de la procédure d'appel d'offre au niveau communautaire prévue dans le cadre des CSP. Ne convient-il pas d'assouplir la législation ? M. Theologitis s'est déclaré ouvert à des discussions pour trouver une solution pragmatique à ce problème complexe.

Une piste qui a été évoquée – de façon tout à fait informelle – lors de ces échanges a été celle d'un accroissement du seuil de 300,000 pax/an en deçà duquel une procédure simplifiée pourrait s'appliquer. La possibilité a aussi été évoquée de mettre en œuvre un deuxième seuil, plus élevé, où ces mêmes règles simplifiées pourraient être appliquées sous certaines conditions (tel qu'un audit préalable de l'opérateur historique, accompagné d'une évaluation des capacités du marché).

4°) Par ailleurs, la DG TREN a confirmé verbalement que les conclusions de l'Arrêt ANAV de la Cour Européenne de Justice s'appliqueraient bien aux transports maritimes insulaires. Rappelons que selon cet arrêt, si un certain nombre de circonstances sont réunies (telles que le fait que l'opérateur concerné soit possédé à 100% par les pouvoirs publics, et qu'il opère sous l'autorité directe de ces derniers), la procédure d'appel d'offre ne serait pas obligatoire. On notera toutefois que l'Arrêt ANAV fait référence à un service de transport routier, et non aux transports maritimes insulaires qui relèvent d'une législation spécifique. Les commentaires informels de la DG TREN mériteraient donc d'être testés par une démarche formelle concernant un cas concret.

5°) En ce qui concerne l'application d'OSP ou de CSP sur des liaisons entre une île et un autre pays de l'UE, la DG TREN a confirmé l'évolution de la législation, et déclaré ne pas s'opposer à de telles initiatives.

L'obstacle potentiel en la matière semble être davantage lié aux règles relatives aux pavillons des Etats concernés (chaque Etat pouvant avoir des Règles particulières en matière d'équipage, de structure des navires, etc., et qui peuvent s'avérer conflictuelles).

Par ailleurs, concernant le Short Sea Shipping, il semble que la Commission soit disposée à accepter son extension aux liaisons entre les RUP et des pays tiers de leur zone géographique.

6°) La DG TREN estime que la publication biannuelle de rapports sur le cabotage ne se justifie plus dans la mesure où la législation est bien établie. Il semble qu'à l'avenir, ces rapports seront publiés de façon épisodique et lorsque de besoin, en cas d'évolution majeure.

La DG TREN entend poursuivre ses consultations avec les parties intéressées, telle que la CRPM, mais ce de façon ponctuelle plus que permanente, et en bilatéral plus qu'en multilatéral.