

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

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

Saarte Komisjon ▶ Kummissjoni ta'Gúejjer ▶ Ø Kommission

**Consultation sur le soutien de l'UE à des services de transport maritime étendus pour les îles  
Madeira, le 1 décembre 2009**

**« L'INTÉGRATION DES ÎLES DE L'UE DANS LES AUTOROUTES DE LA MER »**

**Document de consultation**

**par**

**Jean-Didier Hache**

**Secrétaire exécutif, Commission des Îles de la CRPM**

1. Le rêve et la réalité
2. Pourquoi les îles sont-elles des cas à part ?
3. La politique de l'UE est-elle adéquate ?
4. Quelques propositions de débat



Commission des Îles c/o CRPM ▶ 6, rue Saint-Martin ▶ FR-35700 RENNES

Tel : +33 (0)2 99 35 40 65 ▶ Fax : +33 (0)2 99 35 09 19

Email : [islands@crpm.org](mailto:islands@crpm.org) ▶ Web : <http://www.crpm.org>

## 1. Le rêve et la réalité

Le concept d'« autoroutes de la mer » est porteur d'une image idyllique des futurs transports de l'Union européenne, car il propose non seulement une solution à l'encombrement et aux goulots d'étranglement qui bloquent la circulation routière et portent préjudice à l'environnement, mais implique aussi que l'Union abandonne son traditionnel schéma centre/périphérie au profit d'une structure véritablement polycentrique. Grâce à elles, les périphéries côtières et les territoires insulaires pourraient bénéficier d'une meilleure accessibilité au « Pentagone » de l'Europe, à moindre coût et en polluant moins, avec en plus la possibilité de stimuler leur développement par des échanges commerciaux directs entre elles ou avec les pays voisins.

Si l'on se rappelle l'époque révolue où les moyens de transport les plus rapides passaient en Europe par la mer, bien plus que par la terre, cette vision ne peut manquer de séduire les régions périphériques maritimes et insulaires, et ce d'autant plus que le principe en est apparemment entériné par le Traité et la législation de l'UE.

Ainsi, l'article 170 (ex154) §2 du Traité sur les réseaux transeuropéens insiste sur le fait que : « *Dans le cadre d'un système de marchés ouverts et concurrentiels, l'action de la Communauté vise à favoriser l'interconnexion et l'interopérabilité des réseaux nationaux ainsi que l'accès à ces réseaux. Elle tient compte en particulier de la nécessité de relier les régions insulaires, enclavées et périphériques aux régions centrales de la Communauté.* »

Dans la même veine<sup>1</sup>, l'article 5 des orientations communautaires sur le RTE-T indique parmi les « priorités » : « *b) l'établissement et le développement d'infrastructures qui encouragent l'interconnexion de réseaux nationaux afin de relier plus facilement les régions insulaires ou les régions assimilées aux îles, ainsi que les régions enclavées, périphériques et ultrapériphériques aux régions centrales de la Communauté, notamment afin de réduire les coûts de transport élevés dans ces régions.* »

L'article 12 bis du même texte, qui traite en particulier des autoroutes de la mer, souligne : « *Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes à vocation logistique, de manière à améliorer les liaisons maritimes existantes qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre États membres ou à en établir de nouvelles, afin de réduire la congestion routière et/ou d'améliorer la desserte des États et des régions périphériques et insulaires. Les autoroutes de la mer ne devraient pas exclure le transport combiné de personnes et de marchandises, à condition que le fret soit prédominant.* »

Malheureusement, cette noble ambition et cet arrière-plan juridique apparemment ferme ne semblent pas s'être concrétisés par des politiques efficaces.

Outre les instruments financiers classiques (tels que le Fonds de cohésion, le FEDER, la BEI...), la mise en place des autoroutes de la mer de l'Europe repose sur deux instruments : la priorité n° 21 pour les projets de RTE-T et le programme Marco Polo.

Une rapide enquête révèle toutefois que les îles en ont jusqu'à maintenant à peine bénéficié.

- Le financement de projets RTE-T, qui est de toute façon très modeste par rapport aux investissements requis, se concentre surtout dans les régions centrales de l'UE, au détriment de ses périphéries, et encore plus de ses îles (voir la carte en Annexe I).

- Le programme Marco Polo n'a presque pas soutenu la mise en place de liaisons incluant des îles, à l'exception de celle qui passe par la Sicile (voir la carte en Annexe II).

En bref, les îles de l'UE sont les grandes absentes des principaux instruments censés stimuler le développement des autoroutes de la mer.

Cette situation est-elle due à un manque d'intérêt des transporteurs ou des îles elles-mêmes (que ce soit de la part de leurs autorités nationales ou régionales) ?

Ou est-elle due aux difficultés que soulève la législation actuelle ?

---

<sup>1</sup> Décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

## 2. Pourquoi les îles sont-elles des cas à part ?

Rappelons tout d'abord que les îles de l'UE sont généralement petites, en surface comme en population. En tout, quelque 21 millions de citoyens de l'Union habitent dans une zone entourée d'eau en permanence sans lien fixe avec le continent. Environ 7 millions vivent dans des États insulaires tels que l'Irlande<sup>2</sup>, Malte ou Chypre. Environ 14 millions vivent dans l'une des 24 régions insulaires de l'UE ou dans les milliers de petites îles côtières.

Hormis l'Irlande, seule une île a plus de 5 millions d'habitants (la Sicile) ; quatre ont une population supérieure à un million (Chypre, la Sardaigne, les îles Canaries et les Baléares) et deux autres (la Crète et la Réunion) ont une population comprise entre 500 000 et un million. Toutes les autres se situent en dessous de ce seuil. En Europe du Nord, à l'exception de l'île de Wight, aucune île n'a plus de 100 000 habitants et beaucoup sont en dessous des 50 000. En outre, ces chiffres ne doivent pas cacher que beaucoup de régions insulaires sont en fait des archipels, dont la population est extrêmement dispersée (c'est le cas par exemple des Baléares, des îles Canaries, des Açores, des îles de la mer Égée, etc.).

Ce facteur de taille est bien entendu un élément-clé pour comprendre leur trafic maritime, mais on doit aussi prendre en compte la nature même du transport insulaire.

- Commençons par rappeler l'évidence : la plupart des biens importés dans une île ou exportés circulent toujours par la mer, ce qui signifie que l'ensemble du trafic insulaire ne contribuerait probablement pas beaucoup à réduire l'encombrement ou les goulots d'étranglement de la circulation routière de l'UE. De même, en raison de leur taille limitée, les îles ne sont pas concernées par les questions relatives à l'accès à l'arrière-pays.
- Il semble qu'il n'y ait que deux cas où l'inclusion des îles dans les autoroutes de la mer pourrait réduire l'encombrement ou les goulots d'étranglement de la circulation de l'UE. Le premier se présenterait si la quantité de biens exportés vers une île ou importés de cette île en provenance ou à destination d'un autre État membre de l'UE (ou d'un pays tiers) devenait suffisamment importante pour justifier la mise en place de services maritimes directs, afin d'éviter le transit par la métropole. Le second serait celui où l'utilisation d'une île à des fins de transbordement ou de redistribution aiderait à éviter l'encombrement des ports du continent.
- En outre, et bien que chaque île soit un cas à part, le trafic maritime insulaire tend à être d'une nature particulière pour plusieurs raisons :
  - Il est généralement très déséquilibré, les importations dépassant largement les exportations (dans une proportion habituellement au-dessus de 8 à 2, si ce n'est 9 à 1). Ce déséquilibre est l'une des principales causes des surcoûts de l'insularité, puisque les habitants des îles doivent payer eux-mêmes la plus grande part du trajet retour des bateaux.
  - Dans certaines îles, les principales exportations sont des biens qui ne peuvent être expédiés par des services de transport normaux (pétrole ou gaz, bétail, etc.), et qui requièrent des navires spécialisés. Cela signifie que le trafic est déséquilibré dans les deux sens.
  - Le trafic insulaire est souvent saisonnier, soit en raison de l'impact du tourisme sur la consommation (avec une augmentation des importations pendant la saison touristique), soit parce que les exportations de l'île sont constituées de produits agricoles saisonniers.
  - Enfin, pour de nombreuses raisons (historiques, linguistiques, commerciales, etc.), les îles tendent à commercer principalement avec leur métropole<sup>3</sup>. À l'exception du fret très spécialisé (par exemple l'exportation de pétrole ou de gaz à partir de terminaux pétroliers ou de raffineries), le commerce avec d'autres pays de l'Union européenne, ou avec des pays tiers, représente rarement un volume important.
- Tous ces facteurs rassemblés signifient que le besoin de mettre en place des services de transport réguliers entre une île et un autre pays de l'UE ou un pays tiers est très limité, et que, excepté pour les îles les plus grandes, de tels services sont peu susceptibles de se révéler rapidement rentables.
- Cependant, lorsque le besoin de transport vers ce type de destinations existe, il est généralement satisfait soit par un cabotage ponctuel, soit en passant par des services de transport réguliers vers la

---

<sup>2</sup> L'île irlandaise regroupe bien sûr la République d'Irlande et l'Irlande du Nord.

<sup>3</sup> Malte, Chypre et l'Irlande constituant à ces égards des cas particuliers.

métropole, qui fonctionnent bien souvent dans le cadre d'une obligation de service public (OSP) ou d'un contrat de service public (CSP). Il existe toutefois certains cas où les services de transport insulaires avec un pays voisin de l'UE se font dans le cadre d'une OSP ou d'un CSP (par exemple les liaisons de Bornholm avec la Suède et de la Corse avec l'Italie).

- Dans un tel contexte, on comprend que l'implication des îles de l'UE dans les autoroutes de la mer est forcément une question à long terme, qui exige une approche coordonnée entre la stratégie de développement économique locale et la stratégie des transports. Si l'absence de services de transport directs vers d'autres États membres de l'UE ou vers des pays tiers peut empêcher le développement économique d'une île, il n'est pas moins vrai que fournir des services de transport maritime sans aucune certitude quant au volume potentiel de biens à transporter est une proposition irréaliste. Dépasser ce paradoxe de l'œuf et de la poule est le nœud du problème, mais cela demandera un effort soutenu et concerté.
- Néanmoins, inclure les îles dans les autoroutes de la mer pourrait s'avérer plus vite profitable pour celles qui ont des atouts naturels tels qu'une situation géographique appropriée et un mouillage en eaux profondes, ou encore des infrastructures et des installations portuaires adéquates, et qui pourraient les exploiter pour développer des activités de transbordement.
- Le succès d'un tel schéma dépend pourtant fortement de l'état de l'économie mondiale du transport. Si une période de croissance soutenue du trafic, conduisant à un risque de saturation des ports continentaux, rendrait le transbordement par les îles attractif, toute baisse du trafic aurait des conséquences négatives sur cette évolution. Dans les îles Orcades, par exemple, un plan ambitieux a été envisagé pendant quelques années pour développer un grand pôle conteneurs dans la baie de Scapa Flow, mais la crise bancaire, les récentes évolutions dans l'industrie des transports par conteneurs, ainsi que dans les plans de développement des ports en Europe, ont conduit à revoir le projet (voir l'annexe III).

### 3. La politique de l'UE est-elle adéquate ?

Comment la législation de l'UE sur les services de transport maritime peut-elle répondre aux défis que nous venons de décrire ?

Il est clair que ni la priorité 21 du RTE-T, ni le programme Marco Polo ne sont adaptés à cet égard.

- La priorité 21 du RTE-T offre une aide aux investissements de démarrage pour les services « *qui réduisent la congestion routière et améliorent l'accessibilité de pays périphériques ou insulaires* »<sup>4</sup>, mais cette aide est limitée à une période de seulement deux ans, avec un plafond de 30 %. On peut douter que de telles contraintes favorisent la création de nouvelles liaisons internationales vers les îles, si l'on considère la difficulté de cet exercice, sans parler du fait que le niveau des financements de l'UE reste relativement modeste pour un tel objectif (310 millions pour la période 2007-2013, destinés à couvrir les infrastructures portuaires, etc.).
- Le programme Marco Polo II apporte un soutien pour « *les actions relatives aux autoroutes de la mer visant un service porte-à-porte qui, au lieu de faire circuler les marchandises par la route sur de longues distances, le font passer par une série de courtes liaisons maritimes et par d'autres modes de transport. Les actions de ce type sont innovantes au niveau européen en termes de logistique, d'équipements, de produits et de services rendus, impliquent des services de transport fréquents d'une grande qualité, déplacent souvent de très gros volumes de marchandises et incluent, de préférence, l'utilisation de modes de transport plus respectueux de l'environnement, tels que les voies fluviales et le rail pour le transport de marchandises dans l'arrière-pays et les services porte-à-porte intégrés.* »<sup>5</sup> Marco Polo n'est pas par conséquent un instrument ayant les îles pour priorité, bien qu'il puisse profiter à des liaisons répondant à ce critère et qui desserviraient une ou plusieurs îles.

---

<sup>4</sup> Bien que ces deux objectifs y soient mentionnés, le RÈGLEMENT (CE) n° 680/2007 du 20 juin 2007 déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens de transport et d'énergie semble suggérer une certaine inclinaison à éliminer les goulets d'étranglement. Les îles et les périphéries sont considérées comme des « projets prioritaires », mais l'article 5.2(b) met l'accent sur les « projets destinés à éliminer les goulets d'étranglement, en particulier dans le cadre de projets prioritaires ».

<sup>5</sup> Marco Polo II Work Programme 2009

Marco Polo fournit une aide pour les frais de fonctionnement pendant cinq ans maximum, à un taux de 2 € par 500 tonnes-kilomètres de fret transféré, avec un plafond de l'aide de 35 %, et son budget est un peu plus important que la priorité 21 (69 millions d'euros en 2009, mais pour tous les types d'actions). Cependant, il existe des contraintes qui font que seuls des projets d'une certaine taille seront éligibles : seuls les ports de catégorie A (c'est-à-dire les ports dont le trafic total annuel n'est pas inférieur à 1,5 million de tonnes de marchandises ou 200 000 passagers) sont éligibles, et le seuil indicatif de subvention minimale est de 25 millions de véhicules-kilomètres ou 500 millions de tonnes-km. Même si ce seuil a été récemment réduit, on voit que seules les îles relativement grandes sont susceptibles d'être concernées par Marco Polo.

En outre, il faut insister sur le fait que la priorité 21 du RTE-T et Marco Polo sont tous deux partiellement ou totalement inadaptés pour les régions ultrapériphériques (RUP). Non seulement ces régions ne sont pas incluses dans la planification et dans les cartes du RTE-T, mais leur situation n'est pas traitée de manière cohérente par les différents instruments. Les projets relevant de la priorité 21 définissent ainsi un certain nombre de liaisons maritimes à proximité des côtes européennes, mais excluent beaucoup de régions ultrapériphériques. On remarque par ailleurs que les pays situés aux frontières externes de l'UE et intégrés à la Politique européenne de voisinage ne sont pas les pays voisins de ces régions ultrapériphériques, avec lesquels elles seraient donc susceptibles d'établir des liaisons. En résumé, « *la définition des orientations sur le RTE-T s'inscrit dans une logique clairement focalisée sur le réseau du continent européen, sans tenir compte de l'objectif de faciliter l'accès et d'établir des connexions avec les RUP visant à réduire les coûts élevés de transport dans ces régions.* »<sup>6</sup>

- Cependant, le principal instrument utilisé pour les services de transport maritime dans la plupart des îles n'est ni le règlement RTE-T, ni le programme Marco Polo, mais bien le règlement UE n° 3577/92 sur le cabotage maritime<sup>7</sup>, qui contient des dispositions spécifiques au cabotage avec les îles (article 4).

Avec ces dispositions sur le cabotage avec les îles, un État membre peut imposer une OSP ou conclure un CSP sur une liaison insulaire. Chaque fois que c'est nécessaire, il peut, par la procédure appropriée, offrir une compensation financière à un transporteur pour exécuter cette obligation de service public, c'est-à-dire « *les obligations que, s'il considérait son propre intérêt commercial, l'armateur communautaire en question n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions* ».

On notera que les dispositions du règlement n° 3577/92 ont deux avantages majeurs par rapport à celles de la RTE-T et du programme Marco Polo :

- elles ne sont pas limitées dans le temps, car un contrat de service public peut être renouvelé indéfiniment, sous réserve que la procédure d'appel d'offres soit respectée ;
- le montant de la subvention versée n'est pas limité par un pourcentage fixe (comme 30 ou 35 %), mais par ce qui est jugé nécessaire et justifié pour exécuter l'obligation de service public.

Du point de vue d'un État membre, l'utilisation du règlement n° 3577/92 a toutefois l'inconvénient de reposer entièrement sur des ressources nationales, alors que la priorité 21 et le programme Marco Polo reçoivent une aide communautaire.

**Les dispositions de la législation de l'UE sur le cabotage insulaire peuvent-elles être considérées comme un outil possible pour promouvoir des lignes de navigation maritime internationales avec les îles ?**

Au départ, la portée du cabotage insulaire était strictement réservée aux services de transport maritime entre une île et sa métropole, ou à des services entre les îles d'un même État membre, mais cette règle a finalement été assouplie pour permettre à certaines îles d'avoir une OSP ou un CSP sur une liaison à destination d'un État membre voisin. La Commission admet ainsi, dans les orientations communautaires sur les aides d'État pour le transport maritime (2004/C 13/03), paragraphe 9, que :

« *lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics, des OSP peuvent être imposées, ou des CSP peuvent être conclus, à condition que toute compensation soit soumise auxdites règles et procédures prévues par le traité.* »

<sup>6</sup> Pour plus d'informations à ce sujet, voir le « Document de synthèse de la contribution des régions ultrapériphériques au Livre Vert sur les Réseaux Transeuropéens de Transport (RTE-T), COM (2009) 44 final du 4 février 2009 ».

<sup>7</sup> RÈGLEMENT (CEE) n° 3577/92 DU CONSEIL du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime).

Les besoins « *impératifs* » n'ont jamais été clairement définis, mais on peut estimer que cela signifie une liaison relativement courte, qui peut desservir une destination plus proche de l'île que la métropole, et en aucun cas une traversée relativement longue comme celles qui peuvent être mises en place dans le cadre des autoroutes de la mer.

#### 4. Quelques propositions de débat

Que peut-on faire pour permettre aux îles d'intégrer les autoroutes de la mer et d'en bénéficier ?

- **Pour commencer, on devrait étudier la situation des régions ultrapériphériques comme un cas à part.** Elle demande en effet que l'on prenne en considération leur caractère extrêmement lointain, leur situation stratégique sur le globe et leur proximité avec d'importantes voies de circulation, la nature très différente de leur environnement, ainsi que leur potentiel en ports de redistribution vers des pays tiers dans les Caraïbes, en Amérique du Sud ou en Afrique. On doit alors concevoir l'intégration des régions ultrapériphériques dans les autoroutes de la mer dans cette perspective, au lieu de les considérer (ou plutôt de les déconsidérer) comme des annexes étranges aux lignes de navigation côtières de l'Europe.
- Quant les îles en général, la question est de savoir si des instruments tels que l'aide au démarrage dans le cadre de la priorité 21 du RTE-T ou l'aide au fonctionnement dans le cadre du programme Marco Polo doivent être modifiés pour prendre en compte leur situation (que ce soit en rallongeant la durée de l'aide et en augmentant son plafond dans le premier cas, ou en réduisant en plus le seuil minimum dans le second), ou si un autre mécanisme, plus adapté, doit être mis en œuvre.

En se basant sur l'expérience acquise dans le domaine du cabotage avec les îles, on peut plaider en faveur de la deuxième option.

Les îles ont maintenant presque 18 ans d'expérience du règlement n° 3577/92, et bien que ses dispositions, ou leur mise en œuvre, ne soient pas irréprochables<sup>8</sup>, le système est du moins bien rôdé et a été généralement accepté. En outre, le règlement lui-même est plutôt succinct, ce qui laisse la place à une certaine flexibilité par le biais des communications interprétatives sans qu'il soit nécessaire d'entreprendre des changements législatifs conséquents.

**Dans ce contexte, une possibilité serait d'autoriser que l'inclusion des îles dans les autoroutes de la mer soit soutenue par des contrats de service public conformes au règlement n° 3577/92.**

Dans les limites fixées par le règlement n° 3577/92, ces contrats peuvent être relativement flexibles quant à leur durée ou aux obligations qu'ils imposent (ports à desservir, régularité, continuité, fréquence, capacité à prester le service, tarifs à appliquer, etc.), et comme ils sont normalement attribués après un appel d'offres au niveau de l'UE, ils ne risquent pas de fausser la concurrence. On pourrait ainsi tailler sur mesure des CSP pour les autoroutes de la mer, afin de s'adapter à chaque situation, sans fixer de plafond à l'aide ni de contrainte temporelle, suivant les caractéristiques de la liaison ou de l'île desservie.

Rappelons que l'imposition d'une OSP ou la conclusion d'un CSP sur une voie de transport entre deux États membres est courante dans le domaine du transport aérien, et est devenue une possibilité ces dernières années dans le cas des services de transport insulaires.

Trois obstacles devraient pourtant être surmontés :

- a) Les orientations communautaires sur les aides d'État pour le transport maritime (2004/C 13/03) devraient être légèrement modifiées pour lever toute barrière à la conclusion de CSP sur des liaisons internationales de moyenne ou longue distance desservant des îles.

Cela pourrait se faire soit en supprimant le mot « impératifs » au paragraphe 9, dans la mesure où ce mot donne une idée de proximité ou d'urgence qui ne correspond pas nécessairement à la mise en place de nouvelles liaisons dans le cadre des autoroutes de la mer.

Cela donnerait :

---

<sup>8</sup> Voir « Consultation sur le 5<sup>e</sup> rapport relatif au cabotage maritime. Commentaires de la Commission des Îles de la CRPM. » Juin 2009.

« lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des **besoins impératifs de transports publics**, des OSP peuvent être imposées, ou des CSP peuvent être conclus, à condition que toute compensation soit soumise auxdites règles et procédures prévues par le traité. »

Une autre option serait de conserver la formulation actuelle mais d'ajouter une référence explicite aux autoroutes de la mer, telle que :

« lorsqu'un service de transport international est nécessaire pour répondre à des besoins impératifs de transports publics, **ou pour contribuer à l'intégration d'une île aux autoroutes de la mer**, des OSP peuvent être imposées, ou des CSP peuvent être conclus, à condition que toute compensation soit soumise auxdites règles et procédures prévues par le traité. »

b) La question de l'équipage devra trouver un consensus

Actuellement, le règlement stipule (article 3) que, pour le cabotage continental, toutes les questions relatives à l'équipage relèvent de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon), alors que pour les navires effectuant du cabotage avec les îles, elles sont de la responsabilité de l'État dans lequel le navire offre un service de transport maritime (État d'accueil). Toutefois, pour les navires de transport de marchandises jaugeant plus de 650 tonnes brutes et pratiquant le cabotage avec les îles, lorsque le voyage concerné suit ou précède un voyage à destination ou à partir d'un autre État, toutes les questions relatives à l'équipage relèveront de la responsabilité de l'État dans lequel le navire est immatriculé (État du pavillon).

Cela signifie qu'un État membre devra accepter que les règles de l'État du pavillon prévalent sur les règles de l'État d'accueil si un CSP est conclu pour ouvrir une liaison internationale à destination ou en provenance d'une de ses îles.

c) Les États membres devront obtenir une aide de l'UE lorsqu'ils concluront un CSP dans le cadre des autoroutes de la mer

À cet égard, on peut suggérer que la **décision n° 884/2004/CE du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport** soit modifiée pour inclure une aide financière destinée aux États membres mettant en place des obligations de service public sur des liaisons insulaires, lorsque cette aide contribue à la priorité 21 du RTE-T. Par exemple :

« 8) L'article suivant est inséré:

Article 12 bis

Autoroutes de la mer

(...)

5. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer:

- portent sur des équipements et des infrastructures qui composent le réseau des autoroutes de la mer,  
- peuvent inclure, sans préjudice des articles 87 et 88 du traité, des aides au démarrage si, à la suite de la mise en concurrence visée au paragraphe 4 du présent article, un soutien public est jugé nécessaire pour assurer la viabilité financière du projet. Les aides au démarrage sont limitées à deux ans et sont octroyées uniquement pour aider à couvrir des frais d'investissement dûment justifiés. Elles ne peuvent pas dépasser le montant minimal estimé nécessaire pour le démarrage des liaisons concernées. Les aides ne peuvent pas entraîner sur les marchés concernés de distorsions de la concurrence qui nuiraient à l'intérêt commun,

**- peuvent aussi apporter une aide financière à un État membre qui, selon les termes du Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil sur le cabotage maritime, a conclu des contrats de service public ou imposé des obligations de service public sur une liaison internationale desservant une ou plusieurs de ses îles, à condition que l'objet de telles obligations soit d'inclure les îles en question à un réseau plus large d'autoroutes de la mer. Cette aide sera accordée pour (X) ans maximum, avec un plafond de (X) %.** »

De même, et à des fins similaires, le **règlement (CE) n° 1692/2006 du 24 octobre 2006** devrait être modifié pour rendre les États membres éligibles à l'assistance fournie dans le cadre du programme **Marco Polo** lorsque, en ouvrant une ligne de cabotage internationale vers une île par une OSP ou un CSP, ils contribuent à réduire l'encombrement de la circulation sur le continent européen. Cette mesure doit viser en particulier à encourager l'utilisation des îles à des fins de transbordement ou de redistribution.

- **Enfin, il ne faut pas oublier que l'intégration des îles dans les autoroutes de la mer exige que l'on veuille à fournir des infrastructures portuaires adéquates.** Cette nécessité est actuellement reconnue par le projet prioritaire n° 21 du RTE-T, mais le budget effectivement disponible reste faible.

Les ports des îles requièrent une amélioration, une mise à niveau constantes, parfois des réparations pour les plus exposés, et doivent rester éligibles à une aide financière importante de l'UE, que ce soit par le RTE-T, par les fonds structurels ou par tout autre instrument.

Cette question doit être traitée dans le cadre des futures négociations budgétaires de l'UE et de la politique de cohésion après 2013 en particulier.

Dans ce contexte, on doit faire attention aux éventuelles synergies entre les travaux portuaires nécessaires au développement d'exploitations en mer des énergies renouvelables et ceux nécessaires à une meilleure intégration des îles dans les autoroutes de la mer (par exemple en construisant des installations de transbordement ou de redistribution).



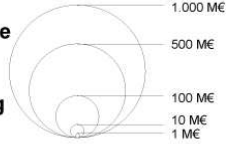
# Trans-European transport network Projects\* monitored by the TEN-T Executive Agency



### Status of the projects

- Study/Work
- Study
- Work

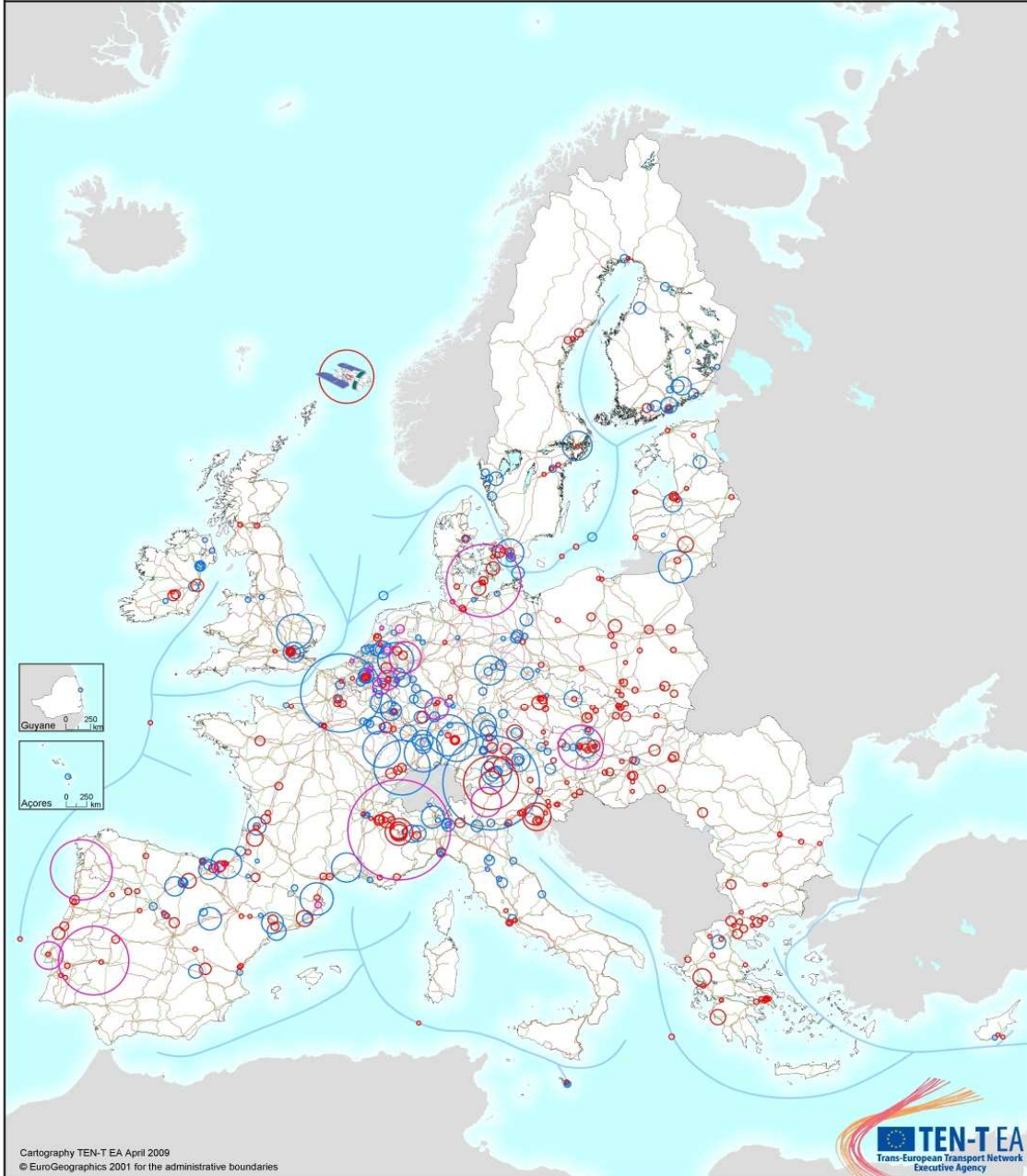
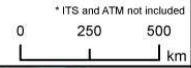
### Location of the projects and level of TEN-T funding



### TEN-T network

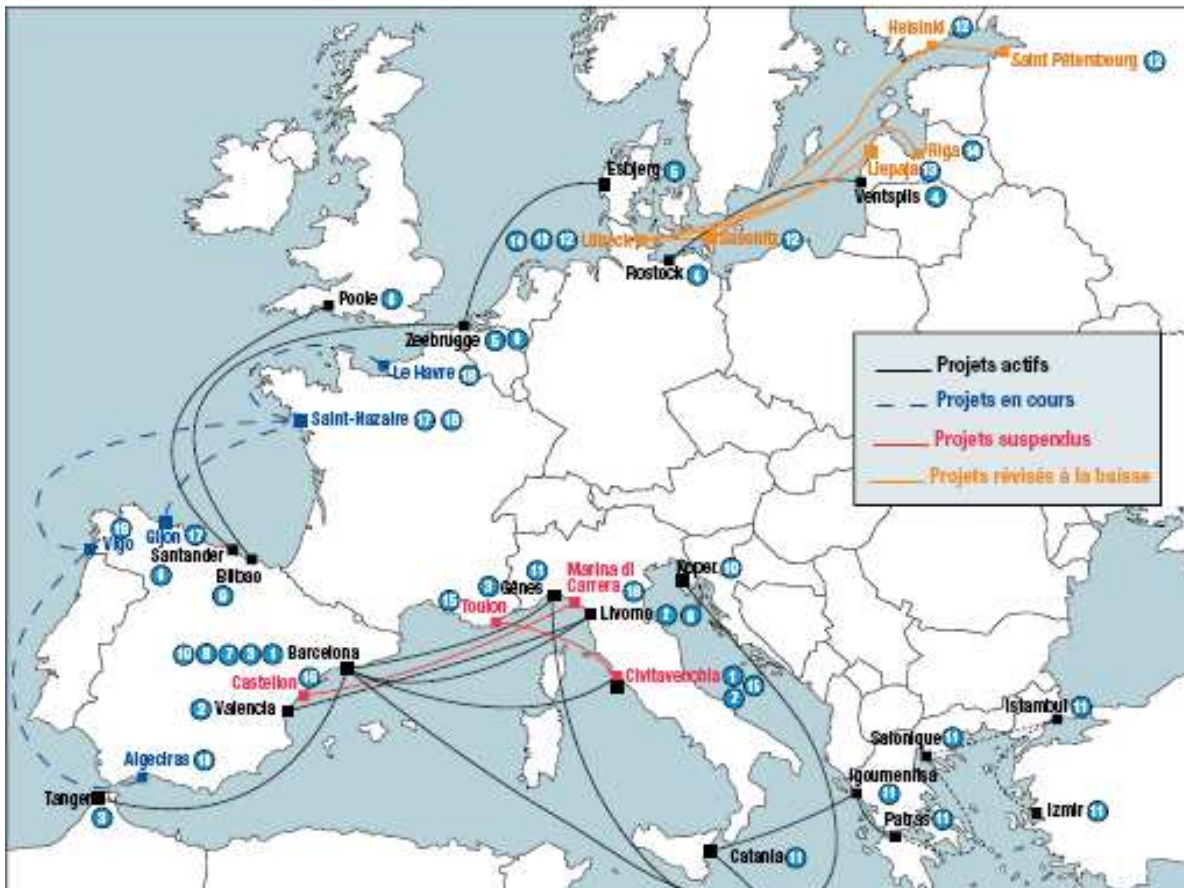
- Roads
- Railways
- Inland waterways
- Motorways of the seas

April 2009



Cartography TEN-T EA April 2009  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries





Lignes bénéficiant du programme Marco Polo depuis 2003 (*Le Marin*, 16 octobre 2009)

Exemple de pôle insulaire de transbordement/redistribution : les îles Orcades

