

## CONCLUSIONS DU SEMINAIRE

### **LES TRANSPORTS MARITIMES ET AERIENS DANS LES ILES de L'UE 10/ 11 Mars 2005**

Réalisé à l'initiative de la Commission des Iles de la CRPM, et accueilli par la région des Western Isles, le séminaire de Stornoway sur les transports maritimes et aériens insulaires tenu en Mars 2005 a rassemblé des participants des Açores (Portugal), de Bornholm (Danemark), de Gotland (Suède), du Ministère de l'Egée et des questions insulaires (Grèce), de Gozo (Malte), des Western Isles, des Shetland, des Orcades, des régions d'Argyll & Bute et des Highlands (Ecosse). Etaient également représentés : la Commission Européenne (DG Transport), Highlands and Islands Airports Ltd, HITRANS.

Des communications de la Sardaigne et de la Corse, absentes, ont par ailleurs été présentées.

S'inscrivant dans la continuation de réunions sur le thème des transports insulaires tenues à Bornholm et Ajaccio en 2002 et 2003, ce séminaire était essentiellement consacré aux problèmes posés par la mise en oeuvre dans les îles de la législation communautaire libéralisant les transports maritimes et aériens. L'essentiel des travaux a porté sur la question des Obligations de Service Public (OSP), sur leur déroulement, et sur les mérites et démérites de la procédure d'ouverture à la concurrence. Plusieurs autres points furent également évoqués tels que la question de la libéralisation des services portuaires et aéroportuaires, l'expérience de Gotland avec la création d'une compagnie aérienne « virtuelle », l'action de Gozo pour développer un service d'hélicoptères, etc.

L'objet du séminaire étant de fournir l'occasion d'échanges très libres entre les participants, et notamment avec le représentant de la Commission, on ne saurait rapporter ici dans le détail les propos tenus par les uns ou les autres au cours de ces discussions. On se bornera à en résumer les points les plus saillants qui sont ressortis de ces échanges.

Pour le détail de certaines interventions, on se reportera aux notes ou aux présentations Powerpoint remises par plusieurs participants, et qui seront diffusées sur le site [www.eurisles.org](http://www.eurisles.org).

## **A - TRANSPORT MARITIME**

Plusieurs îles (Orkney, Bornholm) font valoir dans leurs présentations que la procédure d'appel d'offre prévue par la législation communautaire pour la mise en œuvre des OSP n'a pas, pour des raisons diverses, donné de résultats satisfaisants, et semble avoir soulevé plus de problèmes qu'elle n'en a résolu : baisse de la qualité du service, coûts finalement plus élevés, conflits, etc. En Corse, on semble s'orienter vers une réduction du champ des OSP et à un recours accru aux aides à caractère social accordées aux passagers. La procédure des OSP soulève pareillement de vives inquiétudes à l'Ouest de l'Ecosse, où l'on estime que l'opérateur historique, la compagnie Caledonian MacBrayne, devrait pouvoir accomplir sa mission de service public sans y être soumise.

On résumera ici les principaux problèmes soulevés ainsi que les solutions envisagées.

### **1°) Les problèmes posés**

#### **1.1 - Absence de prise en compte des conséquences socio-économiques de l'ouverture à la concurrence**

L'une des principales raisons pour laquelle la procédure d'appel d'offre dans le cadre d'une OSP suscite de vives appréhensions est l'absence de prise en compte de certains éléments économiques et sociaux.

Dans les îles, et plus particulièrement les plus petites d'entre-elles, le secteur des transports est traditionnellement l'un des principaux employeurs. Or les régions insulaires sont généralement dans une situation fragile, voire défavorable, en termes de revenus et d'emploi, et de développement économique.

Le remplacement de l'opérateur historique par un nouvel opérateur, sélectionné parce que « moins disant », peut avoir des conséquences extrêmement sévères pour les communautés desservies si le nouvel opérateur doit sa compétitivité à une réduction drastique du personnel employé, ou à l'utilisation d'infrastructures ou de services extérieurs aux dépens de ceux établis localement. Ceci peut avoir des incidences particulièrement douloureuses sur le plan social, et fragiliser fortement le tissu économique de certaines îles.

Les pouvoirs publics s'en trouvent alors affectés à plusieurs titres. Il leur faut non seulement faire face aux problèmes sociaux directement liés à la situation du personnel de l'opérateur historique (chômage, indemnités diverses, etc) ; mais aussi gérer les effets négatifs induits au niveau local (fermeture de certaines infrastructures ou services directement ou indirectement liés à l'activité, chômage aggravé, émigration). L'avantage d'avoir réalisé des économies en choisissant un opérateur moins disant sur le strict plan de l'appel d'offre risque d'être alors contrebalancé, voire altéré par l'accroissement des coûts auxquels les pouvoirs publics devront faire face dans bien d'autres domaines.

Malheureusement, la législation communautaire ne considère le domaine de la libéralisation des transports que *stricto sensu*.

Elle ne prévoit pas que l'opérateur puisse être sélectionné sur d'autres critères que sa seule qualité de moins-disant dans la mesure où il se conforme aux obligations du cahier des charges, et il n'existe pas d'approche qui permette une prise en compte de l'impact socio-économique global d'un choix.

De même, la législation n'autorise pas d'inclure, dans les conditions de l'appel d'offre, ni une quelconque obligation de reprise du personnel de l'opérateur historique ; ni l'imposition au candidat ayant remporté l'appel d'offre d'une obligation d'acquitter une enveloppe financière compensatoire pour couvrir les coûts de licenciement, de chômage ou de reclassement de ce personnel.

Enfin, la législation n'autorise pas non plus d'imposer dans un appel d'offre le recrutement de personnel venant de tel ou tel pays, région ou territoire. La législation peut autoriser, tout au plus, l'imposition de certaines contraintes à caractère technique, non discriminatoire, qui auront, par la force des choses, des répercussions positives sur l'emploi local.

La législation communautaire est donc sujette à critiques car elle traite du problème des transports en isolat, sans appréhender l'environnement socio-économique auquel ces services sont pourtant intimement liés -, et sans se livrer à une approche globale du rapport coûts/bénéfices. Certes, elle autorise le recours à une procédure simplifiée d'appel à manifestation d'intérêt – autrement moins lourde, moins coûteuse, et laissant plus de possibilité dans le choix de l'opérateur - dans les îles où le trafic est inférieur à 100.000 passagers/an, et donc les plus petites, mais ce seuil est très rapidement atteint.

Hors ces cas extrêmes, les îles, et particulièrement celles qui sont moins peuplées, plus morcelées, et qui sont relativement moins fréquentées sur le plan touristique, comprennent mal l'intérêt d'une application sans discernement du principe de concurrence, alors que celui-ci risque d'aboutir à des conséquences socio-économiques tout à fait indésirables.

Evidemment, il est nécessaire d'apprécier aussi les risques d'un excès inverse, qui interdirait sous des prétextes discutables tout élément de compétition et renforcerait des situations de monopole peu justifiées. On peut, par exemple, imaginer le cas où un opérateur historique se mettrait volontairement en situation de sureffectif pour exercer un véritable chantage à l'emploi sur les pouvoirs publics, et écarter ainsi tout risque de remise en cause de sa situation dominante.

La solution n'est pas simple. Elle réside probablement dans l'introduction dans la législation communautaire de dispositions qui permettent de mieux équilibrer les avantages de l'ouverture du marché à la concurrence avec la nécessité de respecter les objectifs de cohésion économique, sociale et territoriale que s'est fixée la Communauté.

## I-2 - Durée des contrats de service public

Il est rappelé que la durée maximum des contrats de service public dans le maritime reste limitée par la législation communautaire à 6 ans, alors que la durée d'amortissement normale d'un navire porte parfois sur 20 ans. Ceci serait susceptible de décourager les opérateurs qui hésitent à investir dans l'achat de nouveaux bâtiments. La Commission craint toutefois que des durées plus longues n'aboutissent à encourager des positions dominantes, et observe que dans certains pays (Grèce) les contrats de service public sont encore plus courts.

La pratique consistant, pour un opérateur, à réduire considérablement la durée d'amortissement d'un navire pour la calquer sur la durée du contrat de service public (expérience évoquée par Bornholm) entraîne des coûts considérables dans le calcul de la compensation versée par les pouvoirs publics, et semble relever de l'abus.

### 1.3 - Perturbations diverses et coût de la procédure d'appel d'offre

Le régime de l'appel d'offre est aussi critiqué comme étant un facteur de perturbations diverses. Ainsi :

- l'implantation d'un nouvel opérateur sur une desserte implique une période de « rodage », qui se traduit fréquemment par des dysfonctionnements et incidents divers, soit, momentanément au moins, une moindre qualité de services par rapport à ceux assurés par l'opérateur historique,
- les entreprises qui envisagent d'investir dans l'île, et qui souhaitent négocier des contrats particuliers avec le transporteur portant sur de gros volumes et sur le long terme, sont confrontées pendant la durée de la procédure à une période d'expectative qui nuit à leur prise de décision,
- le coût de la procédure d'appel d'offre est en lui-même très onéreux pour les opérateurs comme pour le pouvoir public.

Sur ce dernier point, il semble que la Commission s'accorde à reconnaître le besoin d'une certaine proportionnalité entre la nature de l'OSP et le coût de la procédure d'appel d'offre.

### 1.4 - Séparation entre la propriété de la flotte et l'accomplissement du service.

La pratique consistant à séparer la propriété des navires, qui resteraient sous la coupe d'un organisme public, et l'accomplissement du service, qui serait ouvert à la concurrence, est évoquée.

Cette mesure est-elle imposée par la législation communautaire, du fait que les navires des compagnies appartenant à l'Etat ont été achetés avec des fonds publics ? Ou bien relève-t-elle du seul choix de l'autorité publique gérant l'appel d'offre, afin de se réserver la possibilité d'agir en opérateur de dernier recours, en cas de défaillance de l'opérateur sélectionné ?

Les exemples de Bornholm et de Corse, où des opérateurs privés sont en compétition avec des opérateurs publics sur des OSP semble indiquer que la législation communautaire n'impose pas une telle séparation. Celle-ci relèverait en fait davantage de la dérogation que de la norme.

## **2°) Les solutions envisagées**

### 2.1 – La procédure Altmark est-elle applicable ?

Les craintes ou insatisfactions que soulèvent la procédure d'appel d'offres ont amené certains à s'interroger sur l'utilité de cette procédure, particulièrement dans la perspective de l'Arrêt Altmark (Affaire C-280/00 du 24 Juillet 2003) lequel autorise l'octroi d'aides à une entreprise assurant une mission de service public sans recourir à un appel d'offre, ce sous réserve de plusieurs conditions.

L'arrêt Altmark est-il applicable aux transports maritimes ou aériens avec les îles ?

Selon la Commission, l'Arrêt, qui porte sur les aides d'Etat, ne dispense pas pour autant les autorités publiques de leurs obligations au regard du règlement sur le cabotage. Celles-ci doivent donc, en cas de passation d'un contrat de service public, organiser une procédure préalable ouverte et non discriminatoire afin de sélectionner le contractant de l'administration ; même si au regard de l'arrêt les compensations aux obligations de service public versées dans le cadre de ce contrat pourront, le cas échéant, ne pas avoir le caractère d'aide d'Etat. C'est uniquement dans le cas des liaisons maritimes avec les îles où le volume de trafic est très faible (100.000 voyageurs, soit 50.000 Aller/retours) que la Commission concède qu'il est plus expédient d'adopter une procédure simplifiée sur la base de l'Arrêt Altmark. (C.f : *DÉCISION DE LA COMMISSION concernant l'application des dispositions de l'article 86 du traité aux aides d'Etat sous forme de compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général*)

Ainsi, lors du séminaire de Stornoway, le représentant de la Commission confirme que dans le cas de la compagnie Caledonian MacBrayne, (qui est d'actualité en Ecosse), la procédure d'appel d'offre devra bel et bien être appliquée.

Il souligne à cet égard que l'application de l'Arrêt Altmark serait probablement malaisé, car la quatrième condition imposée par l'Arrêt, lorsqu'il n'est pas procédé à appel d'offre est de s'assurer que « ... le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations. »

Or, la spécificité des services de cabotage maritime avec les îles est telle, que l'on voit mal sur quelle base une telle comparaison pourrait être opérée.

Dans un tel contexte, plusieurs options s'offrent aux îles qui considèrent la procédure d'appel d'offre comme préjudiciable à leurs intérêts :

- Porter la question du champ d'application de l'Arrêt Altmark devant la Cour Européenne de Justice,
- Dissocier d'un appel d'offre les îles à faible volume de trafic et pouvant bénéficier de ce fait des dispositions de l'Arrêt Altmark,
- Demander à la Commission de relever le seuil de 100.000 voyageurs (un seuil de 300.000 voyageurs a été évoqué par le Parlement Européen). Ce seuil pourrait par ailleurs être demandé pour les transports aériens, et pas seulement maritimes,
- Demander la modification d'autres législations, comme celles sur le cabotage maritime ou sur les droits du personnel en cas de transferts d'entreprises.

## 2.2 - Dissociation des petites dessertes ou « Paquets » de routes ?

Dans le cas d'un réseau de dessertes maritimes impliquant un archipel, n'aurait-on pas intérêt à dissocier le cas des îles les plus petites (<100.000 passagers/an, soit 50.000 Aller/Retours), qui peuvent bénéficier d'OSP sans procédure d'appel d'offre ?

Ou bien faut-il privilégier l'approche globale par « paquet » (« *bundle* ») ?

Il est souligné que le fait de soumettre un ensemble de routes (et non chaque route prise de façon isolée) à une même OSP est accepté par la Commission, du moment que cette démarche est justifiée par des synergies, et ne résulte pas dans des pratiques discriminatoires. Mais on doit toutefois apprécier que le corollaire de l'OSP couvrant un « paquet » de routes soit précisément la procédure d'appel d'offre.

### 2.3 – Modification de la législation sur le Cabotage.

L'Article 4 du 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) précise en son point 2 que « *S'ils imposent des obligations de service public, les États membres s'en tiennent à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.* »

Une solution pourrait être de demander une modification du règlement pour y inclure une référence nouvelle, autorisant l'inclusions d'obligations particulières, jugées nécessaires pour que l'OSP contribue aux objectifs de cohésion économique, sociale et territoriale de l'Union tels que définis par l'article III-220 du Traité.

La modification de ce Règlement nécessiterait une initiative de la Commission, et l'accord du Conseil et du Parlement selon la procédure de co-décision.

### 2.4 – Meilleure prise en compte des droits du personnel

Une autre possibilité pourrait être d'exploiter les possibilités offertes par la Directive 77/187/CEE du Conseil, du 14 février 1977, concernant « *le rapprochement des législations des États membres relatives au maintien des droits des travailleurs en cas de transferts d'entreprises, d'établissements ou de parties d'établissements* », afin que les droits du personnel de l'opérateur historique soient sauvegardés.

Pour ce faire, il conviendrait, d'une part, de s'assurer que cette Directive, qui selon son article 1, « *...est applicable aux transferts d'entreprises, d'établissements ou de parties d'établissements à un autre chef d'entreprise, résultant d'une cession conventionnelle ou d'une fusion.* »(Article 1), s'applique bien de la même façon au transfert d'une mission de service public d'un opérateur à l'autre.

Enfin il conviendrait d'obtenir l'abrogation du Point 1.3 qui précise que « *La présente directive ne s'applique pas aux navires de mer.* », disposition qui résulte dans la pratique en une situation discriminatoire entre les activités terrestres et les activités maritimes.

Ce point mériterait d'être soulevé devant des juristes spécialisés, et, si nécessaire, son caractère discriminatoire porté devant la Cour Européenne de Justice.

## **B - TRANSPORTS AERIENS**

Nombre des points soulevés lors des discussions sur les OSP dans le domaine du transport maritime le sont aussi, en des termes similaires, dans celui du transport aérien. Sont en particulier évoqués la question de la prise en compte des conséquences socio-économiques de l'ouverture à la concurrence, celle du coût de mise en œuvre des OSP, la réticence des opérateurs à investir dans des matériels très spécifiques pour des contrats de courte durée, ou encore la pertinence de recourir à une procédure d'appel d'offre sur de petites dessertes -. On renverra sur ces sujets aux observations formulées dans le chapitre précédent pour n'évoquer ici que certains points nouveaux, généralement spécifiques aux transports aériens

### **1 - Importance de réseaux intégrés**

L'importance pour les îles de pouvoir bénéficier d'un service de transport aérien qui soit bien intégré apparaît à travers plusieurs interventions.

#### **1.1 OSP, billetterie et réseaux commerciaux.**

Il est observé que dans certains cas, il peut être difficile de demander à un opérateur assurant une mission de service public d'intégrer les services qu'il fournit avec ceux d'opérateurs commerciaux, lesquels opèrent avec des priorités différentes.

L'exemple est cité d'une très petite compagnie aérienne assurant une mission de service public dans les Hébrides qui, opérateur moins disant à l'appel d'offre, n'est toutefois pas membre du réseau « Amadeus ». L'achat de billets d'avion intégrant ses dessertes avec le réseau national ou international est alors impossible : les billets doivent être pris isolément, en s'adressant directement à l'opérateur, et sans pouvoir passer par le service de billetterie d'une agence.

#### **1.2 Appel d'offre par « paquet » de routes.**

Les problèmes rencontrés par la Sardaigne, où la Commission européenne remet en question un appel d'offre global couvrant 18 routes aériennes entre cette île et le reste de l'Italie, sont évoqués.

Le fait de présenter conjointement dans un appel d'offre un « paquet » (« bundle ») de liaisons n'est pas en soi illégal mais cette procédure ne doit pas couvrir des pratiques discriminatoires entraînant des distorsions de concurrence.

Cette situation n'est pas exempte de contradictions.

D'un côté, soumettre conjointement à appel d'offre un « paquet » comportant un grand nombre de routes peut favoriser l'opérateur historique, bien implanté sur l'ensemble du réseau, et décourager les concurrents éventuels.

De l'autre, cette pratique peut avoir des effets positifs. Par exemple, un marché plus conséquent peut attirer de plus gros opérateurs qui exerceront entre eux une concurrence réelle avec des rapports de force mieux équilibrés, et qui pourront offrir aux usagers l'accès un réseau beaucoup plus large. Plus généralement, il est estimé que confier un ensemble de routes à un même opérateur peut engendrer des économies d'échelle et une meilleure efficacité du service.

La solution idéale ne résiderait-elle pas en un compromis : subdiviser une desserte en « paquets » de taille modeste, mais autoriser un opérateur intéressé à présenter une offre simultanée sur l'ensemble des « paquets » afin de mettre en œuvre d'utiles synergies?

### 1.3 Hélicoptères

L'importance d'assurer un service intégré entre des vols nationaux et une destination insulaire régionale via un aéroport national est illustrée par l'exemple de Gozo, où un service d'hélicoptère, opérant dans le cadre d'une OSP, reliera directement l'île à l'aéroport de Valetta. Ce type d'intégration est particulièrement nécessaire dans les îles à forte vocation touristique.

## **2 - Définition des « résidents » et aides à caractère social.**

Suite à la remise en question par la Commission de certaines dispositions appliquées en Sardaigne, la question de la définition d'un « résident » insulaire est évoquée. Il est rappelé que la législation communautaire autorise à accorder auxdits résidents des aides individuelles à caractère social, qui ne relèvent pas du régime des aides d'Etat.

En Sardaigne, la notion de résident a été étendue aux insulaires vivant sur le continent et à leurs familles, ce qui semble être considéré comme excessif.

Les discussions mettent en relief l'utilité du mécanisme des aides sociales aux résidents, qui peut être combiné avec celui des OSP – ainsi l'imposition sur une desserte d'une OSP « légère » ( c.a.d. sans subventions aux opérateurs) doublée d'une aide plus appuyée réservée aux seuls résidents -.

## **3 - Créneaux horaires dans les aéroports**

La question de l'accès des dessertes insulaires aux grands aéroports nationaux, où les créneaux horaires font l'objet d'une vive compétition entre opérateurs commerciaux, est également soulevée. Il est rappelé que la législation communautaire accorde une priorité aux liaisons couvertes par une OSP. Le problème semble donc être surtout de nature nationale plus que communautaire ; à savoir la volonté – très variable d'un pays à l'autre – des autorités nationales de mettre en œuvre ou non des OSP sur les dessertes aériennes entre les îles ou régions périphériques et ces grands aéroports.

## **4 – Notion de « responsabilité finale » du service**

En théorie, le fait, pour un organisme public, de concéder une mission de service public à un opérateur extérieur est censé signifier que ce dernier endosse la responsabilité finale de ce service. Dans la pratique, les choses sont moins claires et l'on voit bien que le transfert de responsabilité n'est que très relatif, et que la responsabilité de l'ordonnateur continue à s'exercer. Deux exemples sont fournis : l'indemnisation des passagers, et le risque de carence de défaillance de l'opérateur.

#### 4.1 - Indemnisation des passagers

Les mesures récemment adoptées par la Communauté pour améliorer l'indemnisation des passagers victimes de retards ou d'annulations suscitent une certaine inquiétude de la part d'autorités régionales directement responsables de la mise en œuvre d'OSP.

Il est rappelé que les dessertes insulaires sont particulièrement vulnérables à de tels événements, notamment dans les îles où les conditions climatiques difficiles, et où de tels incidents n'ont rien « d'exceptionnels ». Une interprétation extensive de l'obligation de compenser les passagers victimes de retards ou d'annulations risque d'avoir des répercussions financières sévères pour les opérateurs, et il est probable que ceux-ci n'accepteront de verser de telles compensations que si l'autorité publique ordonnatrice les rembourse. De ce fait, la législation communautaire risque d'avoir des implications budgétaires non négligeables dans certaines régions insulaires.

#### 4.2 – Cas de défaillance de l'opérateur

La législation communautaire prévoit un certain nombre de dispositions permettant de s'assurer de la fiabilité d'un opérateur sur le plan technique comme sur le plan financier. Néanmoins, il peut arriver qu'un opérateur menace de cesser brutalement ses activités commerciales, parfois pour des raisons sans rapport avec l'économie de la desserte (par exemple, du fait de la faillite du groupe). Faute d'alternatives immédiatement disponibles, les pouvoirs publics peuvent être ainsi contraints d'octroyer à l'opérateur défaillant un soutien financier supplémentaire, ne fut-ce que pour pouvoir avoir le temps de se retourner. Ceci augmentera d'autant le coût de l'OSP.

### **5 - Compagnie aérienne « virtuelle »**

Les participants sont informés de l'expérience de l'île de Gotland, où des entrepreneurs locaux ont créé une compagnie virtuelle entre cette île et Stockholm. Le capital nécessaire a d'abord été rassemblé grâce à une vente anticipée de billets, puis l'opérateur le plus compétitif a été recherché.

Les billets de cette compagnie sont vendus exclusivement sur Internet. Après des difficultés initiales, cette compagnie fonctionne aujourd'hui correctement en offrant des tarifs substantiellement moins élevés que ceux habituellement pratiqués. Des informations sur cette compagnie peuvent être trouvées (en Anglais et en Suédois) sur <http://www.gotlandsflyg.se> .

## **C - QUESTIONS DIVERSES**

### **1 - Libéralisation des services portuaires et aéroportuaires.**

Les participants sont informés de la récente consultation effectuée par la DG TREN sur la libéralisation des services aéroportuaires, et des observations présentées par la Commission des Iles de la CRPM.

Ces dispositions concernent essentiellement les aéroports communautaires ayant un fort volume de trafic.

Sommairement, l'attention de la Commission a été attirée sur la nature très particulière du trafic des aéroports insulaires qui ne peut être comparée à celle des aéroports continentaux, dans la mesure où une part substantielle de la fréquentation des aéroports insulaires résulte d'un trafic captif. Il a été demandé à la Commission d'appliquer ces lignes directrices dans les îles avec une certaine flexibilité.

Le représentant de la Commission présente, dans ses grandes lignes, le projet de libéralisation des services portuaires actuellement à l'étude. Ce projet, qui vise à ouvrir à la concurrence divers types de services portuaires (chargement et déchargement des marchandises, services aux passagers, services nautiques...) a fait l'objet de vives controverses, a déjà été rejeté une première fois en 2003.

Sommairement, ces dispositions devraient concerner les ports communautaires ayant un trafic supérieur à 1,5 millions de tonnes de fret et/ou 200.000 passagers (ce qui concerne un nombre substantiel d'îles, surtout en Méditerranée).

Les nouvelles propositions de la Commission, qui seront prochainement présentées, seront soumises à la procédure de co-décision.

La Commission des Iles étudiera en temps voulu les propositions de la Commission, et soumettra si nécessaire des propositions d'amendement à ses contacts au sein du Parlement Européen.

### **2 - Banque de données sur les OSP**

Les participants s'accordent à souhaiter que la Commission rende accessible, si possible via Internet, le détail des OSP mises en œuvre sur le territoire communautaire, tant dans le maritime que dans l'aérien.

Les régions insulaires estiment que l'accès à ces données permettrait aux organismes ordonnateurs d'OSP de s'inspirer des pratiques et des expériences des uns et des autres, et donc d'agir en meilleure connaissance de cause et donc avec une plus grande efficacité.

Le représentant de la Commission fait observer qu'il n'existe pas de telle banque de données, seules des informations succinctes étant publiées au Journal Officiel. Des informations plus complètes ne sont collectées par les services de la Commission que lorsqu'une OSP pose problème, et qu'une enquête s'avère nécessaire.

Le représentant de la Commission rappelle l'existence de rapports périodiques sur l'application des Règlements concernant le cabotage maritime, le dernier en date remontant à 2002, et le prochain étant prévu pour la fin de 2005.