



**CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE**

**Bruxelles, le 15 décembre 2008
(OR. en)**

17295/08

**TRANS 484
MAR 265
CADREFIN 25
ENV 1017**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine: Pour le Secrétaire général de la Commission européenne,
Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, Directeur

Date de réception: 12 décembre 2008

Destinataire: Monsieur Javier SOLANA, Secrétaire général/Haut Représentant

Objet: Communication de la Commission fournissant des orientations sur les
aides d'État complétant le financement communautaire pour le lancement
des autoroutes de la mer

Les délégations trouveront ci-joint le document de la Commission - C(2008) 7713 final.

p.j.: C(2008) 7713 final



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 11.12.2008
C(2008) 7713 final

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

**fournissant des orientations sur les aides d'État complétant le financement
communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer**

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

fournissant des orientations sur les aides d'État complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

INTRODUCTION

1. Le Livre blanc de 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»¹ a introduit la notion d'«autoroutes de la mer» comme étant un service de transport de haute qualité fondé sur le transport maritime à courte distance. Toute autoroute de la mer suppose des infrastructures, des équipements et une prestation de services dans au moins deux États membres. Les autoroutes de la mer visent à transférer une partie significative du transport routier de marchandises vers le transport maritime. La réussite de leur mise en œuvre aidera à remplir deux des principaux objectifs de la politique européenne des transports, à savoir désengorger le réseau routier et réduire l'impact du fret sur l'environnement. L'examen à mi-parcours du livre blanc² souligne l'aggravation du problème de l'engorgement des routes qui coûte environ 1 % du PIB à la Communauté ainsi que la menace que les gaz à effet de serre émis par les transports font peser sur les objectifs de Kyoto. Ce document réaffirme l'importance des autoroutes de la mer.

AIDES D'ÉTAT COMPLETANT LES PROJETS D'«AUTOROUTES DE LA MER» FINANCES PAR LE PROGRAMME MARCO POLO II

2. Le chapitre 10 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime³ autorise, à certaines conditions, les aides au démarrage pour les courtes liaisons maritimes, nouvelles ou améliorées, sur une durée maximale de trois ans et à hauteur d'un maximum de 30 % des frais de fonctionnement et de 10 % de l'investissement.
3. Le deuxième programme «Marco Polo» (ci-après «Marco Polo II») établi par le règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II), et abrogeant le règlement (CE) n° 1382/2003⁴ constitue l'un des deux instruments de financement communautaire destinés directement et explicitement à soutenir les autoroutes de la mer, qui constituent l'une des cinq actions encouragées pour éviter

¹ COM (2001) 370.

² COM(2006) 314 final: Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen «Pour une Europe en mouvement – Mobilité durable pour notre continent – Examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission européenne».

³ Communication C (2004) 43 de la Commission, JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

⁴ JO L 328 du 24.11.2006, p. 1.

du trafic ou le détourner de la route. L'aide de Marco Polo II est pour l'essentiel centrée sur le volet services des autoroutes de la mer. Cette aide est accordée à la suite d'appels à propositions annuels adressés aux acteurs du secteur. L'aide octroyée est limitée par les fonds disponibles au titre du programme Marco Polo. Le financement des autoroutes de la mer peut également être assuré par des fonds consacrés à la politique régionale.

4. Dans le cadre du programme Marco Polo, en vertu de l'article 5, paragraphe 1, point b), du règlement (CE) n° 1692/2006, les actions en faveur des autoroutes de la mer peuvent, sous certaines conditions, bénéficier d'une aide financière communautaire à hauteur d'un maximum de 35 % des frais de mise en place et de fonctionnement du service de transport, sur une durée maximale de 60 mois, comme le prévoit l'annexe I, point 1 a) et point 2 a), de la colonne B.
5. L'article 7 du règlement (CE) n° 1692/2006 dispose que: *«Le concours financier communautaire apporté aux actions couvertes par le Programme n'empêche pas l'octroi aux mêmes actions d'aides d'État au niveau national, régional ou local, dans la mesure où ces aides sont compatibles avec le régime des aides d'État prescrit par le traité et dans les limites cumulatives fixées pour chaque type d'action figurant à l'annexe I.»*
6. Pour cette raison, les autorités des États membres peuvent, en vertu de l'article 7 du règlement (CE) n° 1692/2006, compléter un financement communautaire en allouant leurs propres ressources financières à des projets sélectionnés en fonction de critères et de procédures établis dans ce règlement, dans la limite des plafonds qui y sont fixés. La finalité de l'article 7 du règlement (CE) n° 1692/2006 est de faire en sorte qu'il soit possible pour les entreprises intéressées par un projet de compter sur un montant de financement public déterminé à l'avance, indépendamment de son origine. Il peut en effet arriver que les ressources financières allouées au titre du règlement (CE) n° 1692/2006 ne suffisent pas pour octroyer une aide maximale à chacun des projets sélectionnés. Si, au cours d'une année, un grand nombre de projets acceptables sont présentés, certains pourront se voir octroyer un financement communautaire d'un montant limité. Bien que le fait de disposer d'un grand nombre de projets sélectionnés représente un signe de réussite de Marco Polo II, cette réussite pourrait être compromise si les entreprises concernées étaient amenées à retirer leur soumission ou étaient dissuadées d'en présenter d'autres à l'avenir en raison du manque de fonds publics nécessaires au démarrage des services en question. En outre, fixer à l'avance un montant de financement public sur lequel on peut compter est essentiel pour les soumissionnaires potentiels.
7. Dans ce contexte, la Commission a observé que les parties prenantes et les autorités des États membres doutent de la possibilité pour ces dernières d'octroyer des aides d'État complémentaires aux projets Marco Polo II d'un montant dépassant ce qui est autorisé pour le transport maritime à courte distance dans le chapitre 10 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Les critères d'admissibilité des régimes d'aide au titre des orientations sur les aides d'État au transport maritime diffèrent en effet légèrement de ceux applicables à Marco Polo II. Les orientations prévoient une aide à hauteur d'un maximum de 30 % des frais de fonctionnement (contre un maximum de 35 % de l'ensemble des dépenses pour Marco Polo II) et une durée maximale de trois ans (contre cinq ans pour

Marco Polo II). Ces différences ont probablement été source de confusion pour les soumissionnaires potentiels à des actions relatives aux autoroutes de la mer.

8. Pour les raisons susmentionnées, la Commission considère que la durée et l'intensité maximales des aides d'État et des financements communautaires pour des projets sélectionnés au titre du règlement devraient être les mêmes. Aussi, sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, en l'absence de financement communautaire ou pour compléter un financement communautaire insuffisant, la Commission autorisera les aides d'État au démarrage de projets Marco Polo II au titre des autoroutes de la mer pour un montant maximum de 35 % des frais de fonctionnement et sur une durée maximale de cinq ans⁵. Le même principe sera appliqué aux projets sélectionnés au titre de Marco Polo II mais pour lesquels le financement passe par le Fonds européen de développement régional (FEDER)⁶ ou le Fonds de cohésion⁷.
9. Quelle que soit la source de financement, les aides au démarrage pour les frais de fonctionnement ne doivent pas dépasser la durée et l'intensité susmentionnées. Ces aides ne sont pas cumulables avec des compensations de service public. La Commission rappelle également qu'un même poste de coûts admissibles ne peut pas bénéficier de deux instruments financiers communautaires.
10. Les États membres devront notifier à la Commission les aides d'État qu'ils comptent octroyer sur la base de la présente communication à des projets sélectionnés au titre du règlement (CE) n° 1692/2006.

AIDES D'ÉTAT COMPLÉMENTAIRES AUX PROJETS RTE-T D'«AUTOROUTES DE LA MER»

11. L'article 12 bis de la décision n° 1692/96/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 juillet 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁸ prévoit la mise en place d'«autoroutes de la mer» concentrant *«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»*. Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer doit se composer d'équipements et d'infrastructures concernant aux moins deux ports situés dans deux États membres différents.
12. Les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport portent sur le soutien communautaire au développement d'infrastructures, y compris dans le cas des autoroutes de la mer. Toutefois, l'article 12 bis, paragraphe 5, deuxième tiret de la décision n° 1692/96/CE prévoit la possibilité d'une aide

⁵ Il est à signaler que la clause contenue dans l'annexe I, point 2 b), du règlement Marco Polo II (portant sur les limites de financement en fonction du fret effectivement retiré de la route) s'applique au financement communautaire mais pas aux aides d'État complémentaires faisant l'objet de la présente communication.

⁶ Règlement (CE) n° 1080/2006 du 5 juillet 2006, JO L 210 du 31.7.2006, p. 1.

⁷ Règlement (CE) n° 1084/2006 du 11 juillet 2006, JO L 210 du 31.7.2006, p. 79.

⁸ JO L 228 du 9.9.1996, p. 1. Décision modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1791/2006 du Conseil (JO L 363 du 20.12.2006, p. 1).

communautaire au démarrage d'un projet, sans préjudice des articles 87 et 88 du traité. Ce soutien peut être accordé dans la mesure où il *est jugé nécessaire pour assurer la viabilité financière du projet*. Il peut en effet arriver que le consortium de ports et d'opérateurs à l'origine d'une proposition subisse des pertes en phase de démarrage, au cours de la période de lancement d'un service d'autoroutes de la mer.

13. Les aides au démarrage au titre des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, à considérer comme des aides à l'investissement, sont limitées aux «frais d'investissement dûment justifiés». Cela peut comprendre l'amortissement des navires affectés au service⁹. En vertu des orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, toute aide au démarrage est limitée à deux ans et d'une intensité maximale de 30 %.
14. Dans le cadre de projets RTE-T, les États membres peuvent allouer des ressources financières dans la mesure où il n'existe pas de financement communautaire disponible. Toutefois, dans le cas d'aides au démarrage de services de transport maritime, l'article 12 bis, paragraphe 5, deuxième tiret, de la décision n° 1692/96/CE fait référence aux dispositions du traité en matière d'aides d'État. Les États membres peuvent donc octroyer des aides complémentaires dans la mesure où il n'existe pas de financement communautaire disponible mais ce faisant, ils doivent respecter les règles en matière d'aides d'État. En ce qui concerne le transport maritime à courte distance, des indications quant à l'application des règles relatives aux aides d'État ont été données au chapitre 10 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime. Aussi, ces dernières s'appliquent aux aides d'État complémentaires. Les orientations communautaires relatives aux aides d'État n'autorisent, toutefois, les aides à l'investissement qu'à hauteur d'un maximum de 10 % durant trois ans. En conséquence, puisque les aides d'État ne doivent pas aller au-delà des 10 % et des trois ans prévus par les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, il peut arriver que pour un projet d'autoroute de la mer retenu comme projet RTE-T ne s'étant pas vu octroyer une aide maximale à l'investissement (à savoir 30 % sur une période de deux ans), l'aide publique perçue n'atteigne pas le montant maximum envisageable. En outre, la différence de durée maximale entre les deux régimes (deux ans au titre de la décision n° 1692/96/CE et trois ans au titre des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime) est susceptible de susciter incertitude et confusion. À des fins de clarté, et pour permettre de fixer à l'avance le montant des aides publiques aux entreprises participant à un projet RTE-T d'autoroute de la mer, l'intensité et la durée maximales des aides complémentaires octroyées par les États membres devraient être les mêmes que celles des financements communautaires.
15. Pour les raisons susmentionnées et conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, la Commission - en l'absence de financement communautaire pour l'aide au démarrage ou pour la partie de l'aide non couverte par un financement communautaire - autorisera les aides d'État à l'investissement d'une intensité maximale de 30 % et d'une durée maximale de deux ans aux projets correspondant à l'article 12 bis de la décision 1692/96/CE et sélectionnés conformément à la

⁹ Vade-mecum du 28 février 2005 publié avec l'appel à propositions RTE-T 2005, paragraphe 4.3. (aide au démarrage relative aux frais d'investissement).

procédure prévue dans le règlement n° 680/2007 du Parlement européen et du Conseil 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'énergie¹⁰. Il en ira de même lorsque les États membres décideront de financer le projet à partir du Fonds européen de développement régional ou du Fonds de cohésion.

16. Quelle que soit la source de financement, les aides au démarrage pour l'investissement ne doivent pas dépasser la durée et l'intensité mentionnées. Elles ne sont pas cumulables avec des compensations de service public. La Commission rappelle qu'également dans ce cas de figure, un même poste de coûts admissibles ne peut pas bénéficier de deux instruments financiers communautaires.
17. Les États membres devront notifier à la Commission les aides d'États qu'ils comptent octroyer sur la base de la présente communication à des projets sélectionnés au titre du règlement (CE) n° 680/2007.

APPLICATION

18. La Commission appliquera les orientations données dans la présente communication à compter du jour suivant celui de sa publication au Journal officiel.

¹⁰ JO L 162 du 22.6.2007, p. 1.