



COMMISSION EUROPÉENNE  
DIRECTION GÉNÉRALE ÉNERGIE ET TRANSPORTS

Bruxelles, le 28 février 2005

**Autoroutes de la mer**  
**Article 12 bis des orientations RTE-T**

**Vade-mecum publié avec l'appel à propositions**  
**RTE-T 2005**

## Table des matières

1.	INTRODUCTION.....	4
2.	ÉLIGIBILITE.....	4
2.1.	Type de projet éligible.....	4
2.2.	Proposition d'au moins deux États membres .....	5
2.3.	Appel à propositions.....	6
3.	CRITERES D'EVALUATION.....	7
3.1.	Contribution au transfert modal ou à la cohésion.....	7
3.2.	Aspects qualitatifs .....	8
3.3.	Viabilité du service et crédibilité du projet global .....	8
3.4.	Effets sur la concurrence .....	9
4.	BENEFICIAIRES ET COUTS ELIGIBLES .....	9
4.1.	Bénéficiaires .....	9
4.2.	Aide à l'investissement dans les infrastructures et équipements .....	10
4.3.	Aide au démarrage relative aux frais d'investissement.....	11
4.4.	Études relatives aux projets d'autoroute de la mer.....	12
5.	PLAN DE FINANCEMENT – RAPPORTS AVEC D'AUTRES PROGRAMMES D'AIDE .....	12
5.1.	Caractéristiques et objectifs principaux des sources de financement disponibles.....	12
5.1.1	Programmes communautaires.....	12
5.1.2	Aides d'État.....	13
5.2.	Instruments prioritaires selon les types de financement – Choix du programme.....	13
6.	TYPE DE PERSONNE MORALE .....	14
7.	COORDINATEUR EUROPEEN.....	15
8.	PORTS MARITIMES DANS LES ORIENTATIONS RTE-T.....	15
9.	APPLICATION DU REGLEMENT RTE .....	15
10.	COORDINATION DES PROPOSITIONS PAR LE COMITE RTE .....	15
	ANNEXE 1: LISTE DE CONTROLE A L'INTENTION DES POSTULANTS .....	16
1.	S'agit-il d'un projet d'“autoroute de la mer”?.....	16

2.	Répond-il aux critères essentiels de l'article 12 bis des orientations RTE-T ainsi qu'aux conditions et critères du règlement RTE? .....	16
3.	Quel type de financement est demandé? .....	16
ANNEXE 2: POSSIBILITES DE FINANCEMENT DES PROJETS D'AUTOROUTE DE LA MER.....		17
ANNEXE 3.....		18
ANNEXE 4: APPEL A PROPOSITIONS RTE-T 2005 .....		20

## 1. INTRODUCTION

La publication du présent document accompagne le lancement de l'appel 2005 relatif à la procédure de sélection conformément aux orientations RTE-T<sup>1</sup> et au règlement RTE<sup>2</sup>. Ce document décrit les conditions à remplir pour demander un financement destiné à des projets d'autoroute de la mer au sens de l'article 12 bis des orientations RTE-T<sup>3</sup>. Il décrit également les informations qu'il convient de fournir pour permettre à la Commission d'évaluer de tels projets.

Le présent document n'a qu'une valeur indicative et informative. Il ne vise pas à fournir une interprétation faisant autorité et juridiquement contraignante de la législation applicable.

L'annexe 1 du document comporte une liste de contrôle concernant les projets d'autoroute de la mer.

L'annexe 2 du document fournit un aperçu des programmes de financement possibles pour les autoroutes de la mer.

L'annexe 3 contient le texte de la législation applicable.

L'annexe 4 contient le texte de l'appel [à ajouter lorsqu'il sera disponible].

## 2. ÉLIGIBILITE

Pour bénéficier du taux de financement maximal prévu pour les autoroutes de la mer (20%), la demande doit satisfaire aux exigences suivantes.

### 2.1. Type de projet éligible

Le projet proposé doit concerner un projet d'intérêt commun du réseau transeuropéen d'autoroutes de la mer (tronçon d'autoroute de la mer). Ce réseau vise à concentrer les flux de fret sur des itinéraires maritimes afin de réduire la congestion routière et/ou améliorer la desserte des régions et États périphériques et insulaires. Le réseau se compose des équipements et infrastructures concernant au moins deux ports situés dans

---

<sup>1</sup> 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 transport, Journal officiel des CE (ci-après dénommé "JO") L 228 du 9.9.1996, p. 1, modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE, JO L 167 du 30.4.2004, p. 1, rectificatif JO L 201 du 7.6.2004, p. 1. Le JO peut être consulté à l'adresse: <http://europa.eu.int/eur-lex/lex/JOIndex.do?ihmlang=en>

<sup>2</sup> Règlement (CE) n° 2236/95 du Conseil, du 18 septembre 1995, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, JO L 228 du 23.9.1995, p. 1, modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n° 807/2004 du Parlement européen et du Conseil, JO L 143 du 30.4.2004, p. 46.

<sup>3</sup> Voir annexe III.

deux États membres différents. Les autoroutes de la mer ne doivent pas exclure le transport combiné de voyageurs et de marchandises, à condition que le fret soit prédominant.

Par “*autoroutes de la mer*”, on entend les quatre axes maritimes définis au titre du projet prioritaire n° 21 des orientations RTE-T:

- **Autoroute de la mer Baltique** reliant les États membres riverains de la mer Baltique à ceux d'Europe centrale et occidentale, y compris l'axe passant par le canal mer du Nord/mer Baltique (2010);
- **Autoroute de la mer de l'Europe de l'Ouest** reliant le Portugal et l'Espagne à la mer du Nord et la mer d'Irlande via l'arc atlantique (2010);
- **Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est** reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre (2010);
- **Autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest** (Méditerranée occidentale) reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte, et se raccordant à l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Est (2010)<sup>4</sup>.

Les propositions de projet doivent porter sur des équipements et infrastructures qui composent le réseau des autoroutes de la mer (article 12 bis, paragraphe 5, premier tiret). Elles peuvent inclure des aides au démarrage dans les conditions prévues à l'article 12 bis, paragraphe 5, deuxième tiret. Les propositions de projet peuvent également inclure des activités offrant des avantages plus larges et qui ne sont pas liées à des ports particuliers, telles que des opérations impliquant des brise-glace, du dragage, des systèmes d'information, comme prévu à l'article 12 bis, paragraphe 5, troisième tiret. Toutefois, il convient de démontrer que ces projets offrant des avantages plus larges concernent le réseau et répondent aux objectifs généraux des autoroutes de la mer, à savoir le transfert modal et/ou la cohésion.

En résumé, pour être éligible à un financement en vertu de l'article 12 bis des orientations RTE-T, la demande doit établir que le projet a pour objectif le transfert modal ou la cohésion par concentration des flux de fret sur des itinéraires maritimes, en améliorant les liaisons maritimes existantes ou en établissant de nouvelles qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre États membres. Le but est de réduire la congestion routière et/ou d'améliorer la desserte des régions et États périphériques et insulaires. Le fret doit être prédominant sans pour autant exclure le transport combiné de voyageurs et de marchandises.

## **2.2. Proposition d'au moins deux États membres**

Comme indiqué à l'article 12 bis, paragraphe 4, les projets d'autoroute de la mer doivent être proposés par au moins deux États membres. Il convient donc de soumettre une proposition conjointe signée par deux représentants mandatés des États membres. Tout projet qui n'est pas proposé conjointement ne peut pas être considéré comme un projet d'autoroute de la mer, même s'il contribue au transfert modal et/ou à la cohésion et concerne des infrastructures maritimes. De même, les pays non membres ne peuvent pas soumettre de proposition. Néanmoins, ils peuvent participer à un projet à condition qu'ils

---

<sup>4</sup> Y compris vers la mer Noire.

ne bénéficient pas du financement de l'UE. Les projets proposés doivent en général associer le secteur public et le secteur privé.

### **2.3. Appel à propositions**

L'article 12 bis, paragraphe 4, dispose que l'aide communautaire en faveur de projets relevant des autoroutes de la mer ne peut être accordée que si les projets proposés ont fait l'objet d'un appel à propositions. L'article 12 bis, paragraphe 4, prévoit deux possibilités:

Soit les États membres sélectionnent préalablement des ports, puis lancent un appel public à propositions visant à établir de nouvelles liaisons en tant qu'autoroutes de la mer ou à transformer une liaison maritime existante en autoroute de la mer à partir et à destination de ces ports. À l'article 12 bis, paragraphe 4, point a), par le terme "liaison", on entend une liaison maritime ou des services de transport maritime.

La seconde possibilité prévue à l'article 12 bis, paragraphe 4, point b), consiste en un appel public à propositions lancé conjointement par les États membres concernés et adressé à des consortiums réunissant au moins des compagnies maritimes et des ports afin qu'ils soumettent des projets de nouvelles autoroutes sur la liaison maritime.

Pour permettre aux consortiums de faire des offres pertinentes, les appels à propositions lancés par les États membres doivent comporter les éléments de base suivants:

1. Origine et destination des autoroutes de la mer, en indiquant les ports présélectionnés ou en définissant les zones maritimes qui doivent être reliés. Cela permettra également à des groupes de ports de participer aux consortiums.
2. Niveau de fret qu'il est prévu d'acheminer jusqu'en 2010 sur les autoroutes de la mer – volume de fret en tonnes entre les pays concernés ou pourcentage du fret total en tonnes-kilomètres transféré sur un axe donné<sup>5</sup>.
3. Infrastructures et superstructures requises dans le port et niveau de qualité escompté dans les ports – service au navire, services administratifs, services d'information, prix en fonction des coûts.
4. L'appel à propositions doit également préciser les mesures que les États membres à l'origine de l'appel prendraient en charge financièrement, et que le projet pourrait être proposé pour un financement RTE en vertu de l'article 12 bis des orientations RTE-T.

L'appel à propositions doit être publié simultanément au Journal officiel respectif des États membres concernés, ainsi que dans au moins un journal national par État membre et un journal international. Le texte de tous les appels à propositions doit faire foi dans les langues officielles des États membres concernés, et dans au moins une langue couramment utilisée en commerce international.

---

<sup>5</sup> Cet élément permettra aux consortiums de présenter les services de transport appropriés (qualité, fréquence, rotation, etc.); il n'appartient pas aux États membres de le fixer lors de la procédure de présélection.

Afin d'assurer la cohérence de la procédure, les États membres doivent présélectionner les projets en fonction des critères d'évaluation visés à la partie 3 ci-dessous:

1. Contribution au transfert modal ou à la cohésion (forte densité de trafic vers un nombre limité de ports et leur arrière-pays). Comme indiqué au point 3.1 ci-dessous, cela doit être étayé, si besoin est, par une analyse ou une étude de préfaisabilité appropriée;
2. Aspects qualitatifs;
3. Viabilité et crédibilité;
4. Effets sur la concurrence.

La Commission européenne utilisera les mêmes critères pour sélectionner les projets. La présélection effectuée par les États membres ne lie pas la Commission européenne dans son évaluation.

À l'issue de cet appel à propositions, les États membres sélectionnent une autoroute de la mer et une liste de projets qu'ils proposent pour un financement communautaire.

Les États membres ne doivent présenter à la Commission que les projets qui font partie des autoroutes de la mer et qu'ils ont classés en meilleure position d'après leur évaluation.

De plus, les États membres doivent proposer pour un financement en vertu du règlement RTE les projets qui font partie des autoroutes de la mer sélectionnés selon la procédure définie à l'article 12 bis des orientations RTE-T. Ces projets sont éligibles à un financement au titre du budget RTE (comme indiqué à la partie 4 du présent document). Les règles générales concernant la présentation, l'évaluation et la sélection (règlement RTE) s'appliquent également à ces projets d'autoroute de la mer. Toutefois, comme indiqué à la partie 5 ci-dessous, il existe d'autres moyens financiers destinés à différentes parties de projets d'autoroute de la mer.

### **3. CRITERES D'EVALUATION**

La Commission évaluera les propositions de projet d'autoroute de la mer en fonction des critères d'évaluation mentionnés expressément à l'article 12 bis des orientations RTE-T. Comme indiqué ci-dessus, il s'agit des mêmes critères que ceux auxquels les États membres doivent recourir dans leur procédure de présélection en vertu de l'article 12 bis, paragraphe 4, des orientations RTE-T.

#### **3.1. Contribution au transfert modal ou à la cohésion**

La proposition doit démontrer que le projet contribue au transfert modal ou à la cohésion. Compte tenu de l'ampleur variable des flux commerciaux dans l'Union européenne, il est inutile de fixer des objectifs globaux de transfert modal et de cohésion. Toutefois, si l'on garde à l'esprit l'objectif général des autoroutes de la mer, à savoir atteindre une forte densité de trafic vers un nombre limité de ports, un projet doit produire des effets significatifs sur un axe donné. Les propositions doivent donc apporter une réponse aux questions suivantes:

En matière de **transfert modal**, quel pourcentage de fret routier sur un axe donné doit être transféré vers le projet à l'horizon 2010? Logiquement, le transfert doit au moins être équivalent à l'augmentation moyenne annuelle prévue pour le fret routier. Quels types de marchandises sont visés (par ex. marchandises dangereuses)?

En ce qui concerne la **cohésion**, comment la proposition d'autoroute de la mer contribuera-t-elle à la cohésion économique et sociale des pays concernés? Quels sont les avantages réels en termes d'accessibilité, de réduction du coût et du temps de transport, de distribution et de production, d'amélioration de la qualité, de création d'emplois et d'accès aux nouveaux marchés? Quelle part des flux de transport totaux entre les pays concernés sera acheminée par l'autoroute de la mer?

### **3.2. Aspects qualitatifs**

La proposition doit exposer en détail les aspects qualitatifs du projet en ce qui concerne cinq éléments: (1) Qualité des services portuaires (guichet unique administratif, service au navire, prix en fonction des coûts); (2) Qualité des services et des liaisons avec l'arrière-pays – bonnes connexions intermodales, dans l'arrière-pays, entre les ports sélectionnés et le reste du réseau défini par les orientations RTE-T; (3) Systèmes informatiques et contrôle globaux dans la chaîne de transport; (4) Caractéristiques des services de transport concernés (par ex. fréquence et régularité, sécurité et sûreté)<sup>6</sup>; (5) Dimension RTE: intégration du projet dans le développement global du réseau.

### **3.3. Viabilité du service et crédibilité du projet global**

L'article 12 bis, paragraphe 1, dispose que les projets d'autoroute de la mer doivent être viables et les propositions de projet doivent donc aborder cette question. Les évaluateurs de la Commission soumettront au test de viabilité uniquement l'élément "service" d'un projet d'autoroute de la mer et non pas la partie "construction des infrastructures". Le cas échéant, il convient donc d'indiquer dans les propositions au bout de combien de temps les services maritimes concernés seront viables. Il convient également d'étudier la viabilité des services de transports à partir et à destination de l'arrière-pays, par chemin de fer, voie navigable ou route, estimations du facteur de charge à l'appui.

Comme la viabilité d'un service dépend de nombreux facteurs, il ne s'agit pas de fixer une date limite à laquelle la viabilité doit impérativement être atteinte. Des estimations de viabilité doivent aussi être fournies même si le financement RTE n'est pas demandé au titre d'une aide au démarrage couvrant les frais d'investissement<sup>7</sup> pour l'élément "service" du projet d'autoroute de la mer.

Les propositions de projet doivent également fournir des éléments permettant d'évaluer la crédibilité du projet. L'engagement et la qualification des partenaires du projet sont

---

<sup>6</sup> Il faut préciser que, conformément aux orientations RTE-T, les propositions d'autoroute de la mer peuvent ne pas englober les subventions aux services de transport. Les États membres peuvent parfaitement ne demander un financement que pour des investissements d'infrastructure coordonnés. Toutefois, afin de créer le réseau, les services de transport constituent le maillon essentiel entre les ports proposés. Aussi, le cas échéant, la proposition doit-elle au moins comporter une prévision des services de transport devant utiliser les ports proposés et des infrastructures à financer.

<sup>7</sup> Voir point 4.3 ci-dessous.

essentiels. Les propositions de projet doivent comporter une présentation des travaux préparatoires, des compétences et de la situation financière des acteurs impliqués, ainsi qu'un plan d'activité et financier. Surtout, il convient de démontrer clairement, par des lettres d'intention ou des protocoles d'accord, l'engagement d'utilisateurs potentiels d'un bout à l'autre de la chaîne – transitaires, prestataires de services logistiques, transporteurs routiers, chargeurs, etc. – en faveur du projet d'autoroute de la mer.

Enfin, les propositions de projet doivent indiquer avec précision comment les projets seront financés: par des capitaux privés et à risque, des aides d'État et régionales, et des programmes de l'Union européenne (voir partie 5 ci-dessous).

### **3.4. Effets sur la concurrence**

Le financement par les États et l'Union européenne ne doit pas entraîner de distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun. Les propositions de projet doivent donc fournir des informations sur les points suivants:

Quels sont les services de transport existants entre les ports concernés, et dans leur arrière-pays?

Quel impact le projet d'autoroute de la mer aurait-il sur ces services?

Le trafic d'autres ports, terminaux ou prestataires de services en serait-il diminué? Ou est-il établi, dans la demande, que le service ne prendra en charge que du trafic nouveau ou provenant de la route?

Les infrastructures à subventionner sont-elles accessibles sans discrimination à tous les utilisateurs potentiels, ou réservées à un seul utilisateur ou à un groupe précis d'utilisateurs?

## **4. BÉNÉFICIAIRES ET COUTS ELIGIBLES**

### **4.1. Bénéficiaires**

Les bénéficiaires d'un financement au titre du règlement RTE sont les États membres. Ils désignent l'entité chargée, sous leur responsabilité, de réaliser le projet. Ces entités peuvent être des autorités ou des entreprises publiques ou privées. Il importe de faire une distinction entre, d'une part, les bénéficiaires d'un financement au titre du règlement RTE et, d'autre part, les partenaires d'un projet d'autoroute de la mer, lesquels peuvent y participer mais ne bénéficient pas dudit financement.

Prenons, par exemple, le cas d'un projet d'autoroute de la mer dans le cadre duquel les fonds RTE et nationaux sont accordés pour moderniser les infrastructures publiques dans des ports. Il n'est pas forcément nécessaire que les services de transport et intermodaux requis pour atteindre les objectifs du projet reçoivent des fonds publics pour exercer leur activité dès lors qu'ils réussissent à être viables par eux-mêmes ou ont accès à d'autres sources de financement.

Enfin, le fait que des lettres d'intention ou d'autres preuves d'engagement soient exigées de transitaires et d'autres utilisateurs du projet d'autoroute de la mer (voir point 3.3 ci-dessus) est un élément important pour évaluer la crédibilité des projets. Cependant, cela

n'implique pas que ces personnes soient partenaires du projet ou qu'elles recevront des fonds RTE.

#### 4.2. Aide à l'investissement dans les infrastructures et équipements

L'article 12 bis des orientations RTE-T expose les différents éléments qui peuvent bénéficier d'une aide financière à l'investissement au titre du règlement RTE:

**Infrastructures:** infrastructures portuaires, infrastructures d'accès terrestre et maritime direct, infrastructures des voies navigables et canaux au sens de l'article 12 bis, paragraphe 3, des orientations RTE-T.

**Équipements:** systèmes électroniques de gestion logistique, équipements de sécurité, de sûreté, administratifs et douaniers, équipements pour les opérations de dragage et impliquant des brise-glaces (voir l'article 12 bis, paragraphe 2, des orientations RTE-T).

Concrètement, cela peut recouvrir:

- Équipements et infrastructures accessibles à tous les utilisateurs sans discrimination<sup>8</sup>. Il peut notamment s'agir des éléments suivants:
  - digues, brise-lames, écluses et autres moyens de protection contre les hautes eaux,
  - feux, bouées, phares; rampes et pontons flottants dans les zones de marée,
  - infrastructures d'accès aux équipements collectifs situés près du terminal,
  - infrastructures d'accès terrestre et maritime direct au port, y compris liaisons courtes vers les réseaux de transport nationaux ou les RTE,
  - installations portuaires, par ex. équipements mis à la disposition de tous les utilisateurs,
  - systèmes électroniques de gestion logistique,
  - systèmes d'information, y compris systèmes de gestion du trafic (VTMIS) et systèmes électroniques de rapport,
  - mesures de sécurité et de sûreté,
  - administration et douanes,
  - voies navigables et canaux reliant deux autoroutes de la mer ou deux tronçons desdites autoroutes et contribuant de manière significative à raccourcir les itinéraires maritimes. Ces mesures relatives aux voies navigables et canaux

---

<sup>8</sup> En ce qui concerne le financement de ces infrastructures par des fonds nationaux ou régionaux complémentaires, il convient de se conformer à ce qui suit: comme ces infrastructures sont généralement dites 'publiques' ou 'd'intérêt général', les investissements correspondants sont normalement considérés par la Commission comme des mesures générales étant donné qu'il s'agit de dépenses supportées par l'État dans le cadre de sa mission de planification et de construction d'un système de transport dans l'intérêt général. À cet effet, les infrastructures doivent être, de facto et de jure, mises à la disposition de tous les utilisateurs, actuels ou futurs, conformément à la législation communautaire. Cependant, dans certaines circonstances précises, il peut s'avérer qu'une infrastructure profite à une entreprise déterminée dans ses activités commerciales. Dans ce cas, les règles concernant les aides d'État et les marchés publics prévues par la législation de l'UE peuvent être applicables. Sources: COM (2001) 35 final du 13.2.2001 (consultable à l'adresse: [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2002/com2002\\_0035en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2002/com2002_0035en01.pdf)).

peuvent porter sur plusieurs des équipements et infrastructures correspondants.

- Moyens d'assurer la navigation tout au long de l'année:
  - équipements de dragage,
  - brise-glaces et équipements rendant possible l'accès hivernal.

#### **4.3. Aide au démarrage relative aux frais d'investissement**

Eu égard à la dualité des autoroutes de la mer en tant que projets mixtes infrastructures/services, le législateur a prévu la possibilité d'aides au démarrage pour couvrir les frais d'investissement dans le cadre du projet. L'article 12 bis, paragraphe 5, deuxième tiret, des orientations RTE-T décrit cette possibilité plus en détail.

Dans le cadre de la procédure d'appel à propositions prévue à l'article 12 bis, paragraphe 4, des orientations RTE-T, il peut arriver que le consortium de ports et d'exploitants subisse des pertes au démarrage au cours de la période de lancement des services d'autoroute de la mer. Si une aide publique s'avère alors nécessaire pour assurer la viabilité du projet, une aide au démarrage peut être accordée en vertu de l'article 12 bis, paragraphe 5, des orientations RTE-T pour une durée maximale de deux ans.

Les aides au démarrage au titre des orientations RTE-T sont limitées aux "frais d'investissement dûment justifiés" et doivent s'entendre comme des aides à l'investissement. L'amortissement de l'équipement des terminaux, qui ne sont pas des infrastructures accessibles au public (infrastructures et superstructures propres à un utilisateur), et l'amortissement des navires affectés au service pourraient donc être pris en charge au titre des orientations RTE-T<sup>9</sup>. Les infrastructures propres à un utilisateur comprennent par exemple les dépôts, jetées, canalisations et câbles pour le raccordement aux équipements collectifs des terminaux portuaires. Elles peuvent aussi comprendre tous types de bâtiments (entrepôts, magasins, bureaux) et d'équipements fixes ou semi-mobiles, comme les grues et les rampes. De plus, elles peuvent comprendre les travaux de préparation du terminal en vue d'y élever des constructions (c'est-à-dire le nivellement grossier du terrain et, le cas échéant, la démolition d'immeubles et de structures existantes)<sup>10</sup>. La possibilité d'amortissement accéléré peut être envisagée conformément à la législation nationale applicable.

Les aides au démarrage au titre des orientations RTE-T sont limitées à deux ans. Concrètement, si un navire coûtant 50 millions € est amorti sur 20 ans, il pourrait être demandé, au titre des orientations RTE-T, une aide s'élevant à 20% (taux de financement maximal conformément au règlement RTE) de 2,5 millions € (amortissement annuel) par

---

<sup>9</sup> Si l'aide au démarrage visant à couvrir les frais d'investissement concerne un navire, la Commission exigera un engagement juridiquement contraignant attestant que le navire doit être exploité sur l'itinéraire défini dans la proposition pendant la durée de la subvention et ne peut être utilisé à d'autres fins.

<sup>10</sup> COM (2001) 35 final du 13.2.2001 (consultable à l'adresse: [http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2002/com2002\\_0035en01.pdf](http://europa.eu.int/eur-lex/lex/LexUriServ/site/en/com/2002/com2002_0035en01.pdf)).

an sur une période de deux ans. Le montant total de la subvention autorisée serait donc de 1 million €

Compte tenu des considérations ci-dessus, l'aide au démarrage ne doit pas entraîner, sur les marchés concernés, de distorsion de concurrence préjudiciable à l'intérêt commun. Enfin, l'aide doit être nécessaire, c'est-à-dire ne pas dépasser le montant minimal jugé indispensable pour le démarrage des liaisons concernées.

#### **4.4. Études relatives aux projets d'autoroute de la mer**

Les études peuvent avoir pour objet, entre autres, de déterminer les axes de transport potentiels, les flux de marchandises – actuels et prévisibles – concernés par le service envisagé, les besoins de développement, la part du service sur le marché, l'évaluation d'impact, la mise en œuvre et le financement. Ces études pourraient aussi servir à définir des sous-projets et proposer un plan de réalisation du projet d'autoroute de la mer.

Conformément au règlement RTE, de telles études peuvent être financées à hauteur de 50%, qu'elles concernent des projets prioritaires ou non prioritaires.

### **5. PLAN DE FINANCEMENT – RAPPORTS AVEC D'AUTRES PROGRAMMES D'AIDE**

Comme indiqué plus haut, il conviendra de démontrer la viabilité financière des propositions et d'indiquer les sources de financement requises ou demandées. Plusieurs projets différents peuvent être définis dans le cadre du processus de réalisation d'une autoroute de la mer. Les États membres peuvent demander une aide financière au titre des différents instruments financiers communautaires conformément à leurs règles respectives.

Pour les projets d'autoroute de la mer, peuvent être envisagées les sources de financement suivantes:

- Règlement RTE et orientations RTE-T
- Programme Marco Polo
- Fonds régionaux (Fonds de cohésion, FEDER, INTERREG)
- En outre, une aide d'État nationale peut être envisagée, pour autant qu'elle respecte les règles communautaires en la matière.

#### **5.1. Caractéristiques et objectifs principaux des sources de financement disponibles**

Afin d'orienter les postulants vers les sources de financement appropriées, il convient de rappeler les règles de base suivantes:

##### *5.1.1 Programmes communautaires*

- Le **financement RTE** est demandé par les **États membres** et concerne principalement les **infrastructures** à accès public. Il existe des aides au démarrage pour frais d'investissement.

- Le **financement Marco Polo** est demandé par les **entreprises** et concerne principalement les aides au démarrage des **services** de transport. Le financement d'infrastructures auxiliaires est possible.
- Les **fonds régionaux de l'UE** concernent les infrastructures de transport et d'autres éléments préalablement définis dans le Document unique de programmation régionale proposé par la région ou l'État membre et approuvé par la Commission.

### 5.1.2 Aides d'État

Les **aides d'État** sont demandées par les **entreprises**. En ce qui concerne le transport maritime, les conditions sont précisées dans la communication de la Commission concernant les "Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime" de janvier 2004<sup>11</sup>. Pour le transport maritime à courte distance, l'aide doit être notifiée et remplir plusieurs conditions. Elle doit avoir une durée qui ne dépasse pas trois ans. L'aide doit servir à financer un service maritime reliant des ports situés sur le territoire des États membres. L'aide doit porter sur un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli, concernant une nouvelle route. L'aide peut couvrir jusqu'à 30% des coûts d'exploitation du service en question et/ou 10% des équipements de transbordement. Les projets doivent être sélectionnés suivant une procédure d'appel d'offres et le service doit être commercialement viable après la période durant laquelle il est éligible à une aide publique.

Le tableau joint à l'annexe 2 donne un rapide aperçu des possibilités au titre des différents instruments.

## 5.2. Instruments prioritaires selon les types de financement – Choix du programme

Afin d'éviter le double financement et assurer la transparence du processus, les règles de base suivantes s'appliquent:

**Infrastructures et équipements:** si un élément d'infrastructure ou un équipement est financé par le règlement RTE, il ne peut pas l'être au titre du programme Marco Polo, ni des fonds régionaux<sup>12</sup>. Une aide d'État reste néanmoins possible. Le financement RTE ne couvrira que 20% maximum des coûts du projet (50% maximum pour les études)<sup>13</sup>.

**Services:** si un service ou un élément logistique est financé au titre du programme Marco Polo, il ne peut pas l'être par le règlement RTE ni des fonds régionaux. Comme le

---

<sup>11</sup> Communication C(2004) 43 de la Commission - Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

<sup>12</sup> Voir article 5, paragraphe 4, du règlement RTE.

<sup>13</sup> Article 5, paragraphe 3, du règlement RTE, modifié par le règlement (CE) n° 807/2004: "... à titre exceptionnel, le montant total du concours communautaire peut atteindre 20% du coût total des investissements, dans les cas suivants...(c) tronçons des projets d'intérêt européen ...".

prévoit l'article 9 du règlement (CE) n° 1382/2003 (programme Marco Polo)<sup>14</sup>, parallèlement au financement Marco Polo, l'octroi d'une aide d'État complémentaire est possible à hauteur de 35% au maximum des coûts éligibles des "actions à effet catalyseur" conformément à l'article 6, paragraphe 4, du règlement.

En matière d'autoroutes de la mer, les initiatives de grande ampleur, qui s'étendent sur plusieurs États membres et consistent en plusieurs projets et phases bien définis, peuvent combiner les financements compte tenu des règles générales ci-dessus. Par conséquent, en cas d'investissements portuaires coordonnés dans plusieurs États membres, les coordinateurs de projet peuvent opter pour un financement RTE dans un État membre, au titre du Fonds de cohésion dans un autre État membre et du FEDER dans un troisième. La mise en place de nouveaux services de transport maritime à courte distance, intervenant une fois les travaux d'infrastructure achevés, peut alors être financée par le programme Marco Polo et/ou une aide d'État pour le démarrage des services.

Il va de soi que, pour être éligible, chacune des demandes de financement doit remplir les conditions du programme correspondant. Par ailleurs, les programmes doivent être coordonnés de façon à procurer le maximum de valeur ajoutée communautaire. La conformité aux orientations RTE-T est donc pertinente pour évaluer la valeur ajoutée communautaire et la crédibilité d'un projet soumis dans le cadre de la procédure de sélection Marco Polo. Aussi en sera-t-il dûment tenu compte lors de l'évaluation en vertu du règlement (CE) n° 1382/2003. À l'inverse, les projets de type "autoroutes de la mer" relevant du programme Marco Polo peuvent fournir des indications utiles lorsque des autoroutes de la mer à part entière doivent être créées au titre du programme RTE. L'existence de tels services accroît la crédibilité d'un projet proposé en vertu de l'article 12 bis des orientations RTE-T.

Faire reposer un seul projet intégré d'autoroutes de la mer sur différents programmes (orientations RTE-T / règlement RTE, fonds régionaux, Marco Polo) implique davantage de coordination en matière de planification financière et une plus grande incertitude quant aux résultats. C'est pourquoi il est essentiel de déterminer, au début du processus de planification, où réside la priorité d'un projet (infrastructure et développement de réseau: orientations RTE-T / règlement RTE; mise en place de services: Marco Polo; développement régional: fonds régionaux).

## **6. TYPE DE PERSONNE MORALE**

Pour réaliser une autoroute de la mer, les États membres concernés peuvent créer une société européenne<sup>15</sup> car la mise en œuvre d'un grand projet transfrontière est une tâche complexe qui implique de nombreux participants. Si les groupements européens d'intérêt

---

<sup>14</sup> Règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil, du 22 juillet 2003, concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises ("programme Marco Polo"), JO L 196 du 2.8.2003, p. 1.

<sup>15</sup> Règlement (CE) n° 2157/2001 du Conseil, du 8 octobre 2001, relatif au statut de la société européenne (SE), JO L 294 du 10.11.2001, p. 1.

économique (GEIE)<sup>16</sup> conviennent pour les phases préparatoires d'un projet (par exemple les études), il se sont avérés moins adaptés en phase de réalisation effective. L'adoption, en 2001, du statut de société européenne par le Conseil fournit un début de solution. Ce statut, qui est désormais en vigueur, doit permettre de constituer des sociétés de façon plus simple et plus efficace afin de gérer des projets transfrontaliers tels que les autoroutes de la mer.

## **7. COORDINATEUR EUROPEEN**

Un coordinateur européen peut jouer un rôle capital dans la réalisation de projets aussi complexes que les autoroutes de la mer. La Commission encourage donc les États membres concernés à étudier les possibilités offertes par l'article 17 bis des orientations RTE-T à propos desquelles la Commission prendra les initiatives nécessaires.

## **8. PORTS MARITIMES DANS LES ORIENTATIONS RTE-T**

L'application de l'article 12 bis (Autoroutes de la mer) n'affectera en rien l'application de l'article 12 (Ports maritimes) desdites orientations. En d'autres termes, le financement des autoroutes de la mer au titre du budget RTE doit être considéré comme distinct du financement "classique" des ports maritimes éligibles depuis l'instauration des orientations RTE-T.

## **9. APPLICATION DU REGLEMENT RTE**

Sauf disposition contraire de l'article 12 bis, le règlement RTE s'applique également aux projets d'autoroute de la mer en matière de proposition, d'évaluation et de sélection, comme indiqué dans l'appel.

## **10. COORDINATION DES PROPOSITIONS PAR LE COMITE RTE<sup>17</sup>**

Vu le travail approfondi de préparation et les efforts que les États membres et les acteurs de la chaîne de transport doivent fournir pour mettre sur pied les propositions d'autoroute de la mer, il importe, dès le départ, de coordonner les idées de projet entre les États membres et de maintenir la Commission informée. Pour les mêmes raisons, il convient, au sein du comité RTE, de parvenir assez tôt à un consensus concernant l'engagement de soutenir les actions prioritaires en matière d'autoroutes de la mer, ainsi que les enveloppes budgétaires disponibles pour de tels projets.

---

<sup>16</sup> Règlement (CEE) n° 2137/85 du Conseil, du 25 juillet 1985, relatif à l'institution d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE), JO L 199 du 31.7.1985, p. 1, rectificatif JO L 247 du 14.9.1985, p. 21 et JO L 124 du 15.5.1990, p. 52.

<sup>17</sup> Comité RTE "Aide financière – Secteur des transports", article 17 du règlement RTE.

## ANNEXE 1: LISTE DE CONTROLE A L'INTENTION DES POSTULANTS

### 1. S'agit-il d'un projet d'“autoroute de la mer”?

- Concentration des flux de fret sur des itinéraires maritimes afin de réduire la congestion et accroître la cohésion;
- Sur un ou plusieurs des quatre axes d'autoroute de la mer mentionnés;
- Proposition d'au moins deux États membres.

### 2. Répond-il aux critères essentiels de l'article 12 bis des orientations RTE-T ainsi qu'aux conditions et critères du règlement RTE?

- Améliorer les liaisons maritimes existantes qui sont viables, régulières et fréquentes pour le transport de marchandises entre États membres ou en établir de nouvelles;
- Réduire la congestion routière et/ou améliorer la desserte des régions et États périphériques et insulaires. Le fret doit être prédominant sans pour autant exclure le transport combiné de voyageurs et de marchandises (contribution au transfert modal et/ou à la cohésion);
- Porter sur les équipements et infrastructures qui composent le réseau des autoroutes de la mer;
- Peut inclure des aides au démarrage limitées à deux ans pour couvrir des frais d'investissement dûment justifiés;
- Peut également inclure des activités offrant des avantages plus larges et qui ne sont pas liées à des ports particuliers;
- Associer en général le secteur public et le secteur privé;
- Aspects qualitatifs;
- Effets sur la concurrence.

Critères de sélection des projets conformément au règlement RTE:

- Viabilité économique;
- Rentabilité financière jugée insuffisante au moment de la demande;
- Maturité du projet;
- Effet de stimulation que l'intervention communautaire aura sur les financements publics et privés;
- Solidité du montage financier;
- Effets socio-économiques directs ou indirects, notamment sur l'emploi;
- Conséquences sur l'environnement;
- Coordination dans le temps des différentes parties du projet, notamment pour les projets transfrontaliers.

### 3. Quel type de financement est demandé?

- Infrastructures, équipements et aides au démarrage pour frais d'investissement;
- Le cumul avec d'autres sources de financement est-il nécessaire?

## ANNEXE 2: POSSIBILITES DE FINANCEMENT DES PROJETS D'AUTOROUTE DE LA MER

	<b>Orientations RTE-T</b>	<b>Marco Polo</b>	<b>FEDER</b>	<b>INTERREG</b>	<b>Fonds de cohésion</b>	<b>Aide d'État</b>
<b>Postulant</b>	État membre	Entreprises	EM/Régions	EM/Régions	États membres	Entreprises
<b>Financement axé sur</b>	Infrastructures. Aide au démarrage pour frais d'investissement .	Aide au démarrage pour les services et infrastructures "auxiliaires".	Grandes infrastructures et équipements connexes. Éléments DOCUP <sup>18</sup>	Grandes infrastructures et équipements connexes. Éléments DOCUP	Grandes infrastructures (plus de 10 millions €) et études connexes. Éléments DOCUP	Infrastructures. Équipements. Services.
<b>Objectif du programme</b>	Transfert modal – cohésion.	Transfert modal.	Développement régional.	Coopération transfrontière, transnationale et interrégionale.	Cohésion entre EM à l'aide d'actions en matière de transport et d'environnement.	Développement du transport maritime à courte distance et intermodal
<b>Intensité de financement</b>	Max. 20% pour les projets; 50% pour les études.	Max. 35%.	Max. 85% dans les régions ultrapériphériques ; 80% dans les EM de la cohésion; 75% dans les régions Obj. 1; 50% dans les régions Obj. 2.	Max. 85% dans les régions ultrapériphériques ; 75% dans les régions Obj. 1; 50% dans les autres régions.	Max. 80% des dépenses publiques (85% pour les régions ultrapériphériques) ; 100% pour les études.	30% pour les services et 10% pour les équipements de transbordement . Différence de coûts externes.
<b>Durée</b>	Jusqu'à 2010 – 2 ans pour les aides au démarrage.	Max. 4 ans.	Pas de limite officielle, 2 ans dans la pratique.	Pas de limite officielle, 2 ans dans la pratique.	Pas de limite officielle.	Max.3 ans.
<b>Plus d'informations</b>	Site web <sup>19</sup>	Site web <sup>20</sup>	Site web <sup>21</sup>	Site web <sup>22</sup>	Site web <sup>23</sup>	Site web <sup>24</sup>

<sup>18</sup> DOCUP – Document unique de programmation exposant le plan de développement régional.

<sup>19</sup> [http://europa.eu.int/comm/ten/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/ten/index_en.html)

<sup>20</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/marcopolo/index_en.htm)

<sup>21</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/funds/prord/prord\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/prord/prord_en.htm)

<sup>22</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/interreg3/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/interreg3/index_en.htm)

<sup>23</sup> [http://europa.eu.int/comm/regional\\_policy/funds/procf/cf\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/regional_policy/funds/procf/cf_en.htm)

<sup>24</sup> [http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/state-aid/index\\_en.htm](http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/state-aid/index_en.htm)  
[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport/state\\_aid/transport\\_en.htm#maritime](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport/state_aid/transport_en.htm#maritime)

## ANNEXE 3

### **EXTRAIT 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 TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT, MODIFIÉE EN DERNIER LIEU PAR LA DÉCISION N° 884/2004/CE**

#### **Considérant (16)**

“Le soutien au développement des autoroutes de la mer devrait être considéré comme complémentaire de la fourniture d'une aide communautaire propre à favoriser le développement d'activités de transport maritime à courte distance dans le cadre du programme Marco Polo mis en place par le règlement (CE) n° 1382/2003 du Parlement européen et du Conseil, du 22 juillet 2003, concernant l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (“programme Marco Polo”)<sup>25</sup> et devrait obéir aux mêmes critères. Cependant, l'octroi d'un concours financier communautaire au titre de ces deux instruments ne saurait avoir de caractère cumulatif.”

#### **Article 12 bis: Autoroutes de la mer**

- “1. 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 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.
2. Le réseau transeuropéen des autoroutes de la mer se compose des équipements et des infrastructures concernant au moins deux ports situés dans deux États membres différents. Ces équipements et infrastructures comprennent des éléments, au moins dans un État membre, tels que les équipements portuaires, des systèmes électroniques de gestion logistique, des procédures de sécurité et de sûreté et des procédures administratives et douanières, ainsi que des infrastructures d'accès terrestre et maritime direct, y compris les moyens d'assurer la navigation tout au long de l'année, notamment en mettant à disposition des équipements de dragage et en rendant possible l'accès hivernal, grâce à des brise-glaces.
3. Les voies navigables ou les canaux figurant à l'annexe I qui relient deux autoroutes européennes de la mer ou deux tronçons desdites autoroutes et qui contribuent de manière significative à raccourcir les itinéraires maritimes, à gagner en efficacité et à réduire le temps de transport font partie du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer.

---

<sup>25</sup> JO L 196 du 2.8.2003, p. 1.

4. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer sont proposés par au moins deux États membres et répondent à des besoins réels. Les projets proposés associent d'une manière générale le secteur public et le secteur privé selon des modalités permettant, avant que les aides provenant des budgets nationaux soient complétées le cas échéant par des aides accordées par la Communauté, une mise en concurrence de l'une des façons suivantes:
- (a) par le biais d'appels publics à proposition lancés conjointement par les États membres concernés, visant à établir de nouvelles liaisons à partir du port de la catégorie A définie à l'article 12, paragraphe 2, qu'ils sélectionnent au préalable à l'intérieur de chaque zone maritime telle que prévue au projet n° 21 de l'annexe III;
  - (b) dans la mesure où la localisation des ports est comparable, par le biais d'appels publics à proposition lancés conjointement par les États membres concernés et adressés à des consortiums réunissant au moins des compagnies maritimes et des ports situés dans l'une des zones maritimes telles que prévues au projet n° 21 de l'annexe III.
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 également inclure des activités offrant des avantages plus larges et qui ne sont pas liées à des ports particuliers, telles que la mise à disposition d'équipements destinés à des opérations impliquant des brise-glace ou à des opérations de dragage, ainsi que des systèmes d'information, y compris des systèmes de gestion du trafic et des systèmes électroniques de communication de rapport.
6. La Commission soumet au comité visé à l'article 18, dans un délai de trois ans, une première liste de projets spécifiques présentant un intérêt commun; ce faisant, elle concrétise le concept d'autoroutes de la mer. Cette liste est également communiquée au Parlement européen.
7. Les projets d'intérêt commun du réseau transeuropéen des autoroutes de la mer sont soumis pour approbation à la Commission.”

**ANNEXE 4: APPEL A PROPOSITIONS RTE-T 2005**

(à ajouter lorsqu'il sera disponible)