

## LE FINANCEMENT DES AUTOROUTES DE LA MER

Mon intervention va comporter deux parties principales et se terminer par quelques questions auxquelles il faudra trouver des réponses pour pouvoir concrétiser les Autoroutes de la Mer.

Dans la première partie, je parlerai des régimes d'aides actuels RTE-T et MARCO POLO II et je montrerai pourquoi ils ne sont pas adaptés au financement des Autoroutes de la Mer.

Dans la seconde partie, j'expliquerai pourquoi on pourrait recourir au SIEG pour assurer ce financement. Je me permettrai d'appuyer ma réflexion sur le rapport d'Henri de Richemont de juillet 2009, la bible des Autoroutes de la Mer.

Tout d'abord une présentation du RTE-T :

- **le RTE-T : Réseau Transeuropéen de Transport** : c'est un programme de développement des infrastructures de transport de l'UE arrêté par le Parlement et le Conseil Européen. L'objectif est de faciliter le développement des échanges et de permettre la création d'un véritable marché unique, développer la part modale des modes de transport les plus respectueux de l'environnement et d'accélérer l'intégration des nouveaux pays membres.

Adoptés en 1996 et révisés à plusieurs reprises, ce programme a arrêté en avril 2004 une liste de 30 projets prioritaires pour un investissement global de 225 Mds€ à horizon 2020. Les investissements peuvent bénéficier de financements européens à hauteur de 20 % maximum.

Le RTE-T s'applique aux infrastructures de transport et aux services nécessaires à leur bon fonctionnement.

Il comprend les Autoroutes de la Mer : mer Baltique, arc atlantique, Europe du Sud-Est et Méditerranée Occidentale (projet 21).

Seules les infrastructures fixes sont prises en compte : c'est-à-dire pour les Autoroutes de la Mer, toutes les infrastructures portuaires spécifiques. Il y a donc une restriction de taille puisque le RTE-T ne prend pas en compte les navires.

## **- MARCO POLO II**

C'est un programme de financement communautaire qui soutient les actions innovantes permettant un transfert modal durable. Doté d'un budget de 452 M€ pour la période 2007-2013, l'objectif est le même que MARCO POLO I, c'est la réduction globale du transport du fret routier en limitant le recours à des modes plus compatibles avec l'environnement : rail, transport fluvial et maritime à courte distance.

Les décisions stratégiques sont prises par la Communauté. La gestion opérationnelle est assurée par l'Agence Exécutive pour la Compétitivité et l'Innovation EACI depuis 2008.

MARCO POLO s'adresse aux entreprises à vocation commerciale (public ou privé) qui décident de réaliser un transfert modal durable de leurs services de transport / logistique.

Le programme peut participer au financement de 5 types d'activités :

- **Actions de Transfert Modal (MOD)**

Ce sont les actions qui transfèrent directement et immédiatement le fret de la route vers les autres modes de transport plus respectueux de l'environnement (maritime, ferroviaire, fluvial).

- **Actions à effet Catalyseur (CAT)**

Il s'agit de modifier la manière de pratiquer le transport de fret non routier. Les actions doivent permettre de surmonter les obstacles structurels du marché afin de mettre en place des solutions intermodales.

- **Actions Autoroutes de la Mer (MOS)**

Les actions concernées sont celles qui visent à transférer du fret routier vers des lignes maritimes régulières incluant ou non d'autres modes de transport, afin par exemple de contourner des obstacles naturels (Alpes, Pyrénées, Balkans) ou d'éviter les axes engorgés.

- **Actions d'évitement de transport (TAV)**

Il s'agit des actions novatrices intégrant dans les logistiques de production une stratégie d'évitement du fret routier. Les actions ne visent pas à transférer le fret routier vers un autre mode mais à trouver des procédés de production et de distribution permettant d'éviter ou de limiter le recours au transport routier.

- **Actions d'apprentissage en commun (CLA)**

Ce sont les actions permettant d'améliorer la coopération et la formation des différents acteurs de la chaîne de transport de marchandise afin de favoriser la diffusion de bonnes pratiques et la promotion du transport durable à travers l'Europe.

Coûts éligibles : seul le service de transport effectif est financé. Les infrastructures et les activités de recherche ne sont pas concernées. Les actions peuvent bénéficier d'un financement MARCO POLO de 35 % maximum des coûts éligibles (50 % pour les actions d'apprentissage en commun) sur une durée de 5 ans maximum.

On constate donc que les aides MARCO POLO 2 et RTE-T ne sont pas adaptées car d'un côté on ne peut pas obtenir plus de 35 % du coût d'exploitation sur 5 ans et de l'autre on ne peut financer à hauteur de 20 % seulement que les infrastructures (fixes) et donc pas les navires.

On sait que pour concurrencer la route, les tarifs des ADM doivent être 20 % moins chers que la route et que le point mort peut être atteint à 70 % de remplissage du navire. Tout cela implique que si on veut attirer les transporteurs routiers au maritime, il faut baisser les coûts, le fret au détriment de la rentabilité, ce qui nécessite une participation accrue des financements publics.

La seule façon d'obtenir des aides supérieures à 35 % en subventionnant à la fois les navires en tant qu'infrastructure et leur exploitation est de recourir au SIEG.

Les SIEG permettent de tout faire à partir du moment où ce qui existe sur le marché ne donne pas satisfaction et à condition que l'Etat apporte la preuve qu'il compense uniquement les frais liés à l'Obligation de Service Public (l'OSP). C'est la teneur de l'arrêt ALTMARK qui régit le SIEG.

L'arrêt ALTMARK du 24/07/2003 rendu par la Cour de justice de la Communauté Européenne régit l'attribution des aides d'Etat versées en compensation de la réalisation d'un service public par une entreprise privée.

Il définit les conditions à remplir pour que les compensations versées puissent échapper à la qualification d'aides d'Etat. Ces compensations doivent être déclarées par l'Etat aux autorités européennes :

Les conditions sont les suivantes :

- 1- Les obligations de services publics doivent être clairement définies.
- 2- La compensation doit être préalablement calculée de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes.

- 3- La compensation ne saurait dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par les obligations de service public en tenant compte des recettes correspondantes ainsi que d'un bénéfice raisonnable relatif à l'exécution de ces obligations
  
- 4- Enfin, lorsque le choix de l'entreprise n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de 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, aurait encourue pour exécuter ces obligations.

On voit donc que les SIEG pourraient être la solution pour permettre la création des Autoroutes de la Mer et en assurer la pérennité.

Dans ce cadre, on peut proposer plusieurs schémas de financement. Un premier schéma pourrait être le suivant :

1 – les Pouvoirs Publics créent un SIEG après appel d'offre, cahier des charges et définition précise de l'Obligation de Service Public et subventionnent l'opérateur choisi pour le surcoût d'exploitation lié à l'O.S.P. Par exemple, celui-ci doit mettre à disposition un départ par jour avec un objectif de 2 départs par jour rapidement en 2 ans après l'ouverture. Les pouvoirs publics devront être associés au choix du navire (cahier des charges) pour que le navire soit bien adapté à la mission qu'il devra accomplir.

De plus, si on arrive à faire prendre en compte les navires à titre d'infrastructure dans le programme RTE-T, la construction de ces navires pourrait être subventionnée à hauteur de 20 %.

Dans le cadre du SIEG, la subvention d'équilibre de l'exploitation n'est pas plafonnée, mais, car il peut y avoir une difficulté, elle est déterminée à la création du SIEG et ne peut pas être modifiée ensuite.

Quelques questions complémentaires liées à cette problématique pour lesquelles on n'a pas les réponses :

- Si les conditions économiques changent, que se passe-t-il, par exemple, le coût du carburant pour les transporteurs routiers ?

- Si l'aide s'avère mal calibrée, que se passe-t-il ?

- Et enfin, si l'opérateur arrête que se passe-t-il ?

**2** – Un deuxième schéma de financement apparaît lorsque l'on sépare l'infrastructure de l'exploitation. Les pouvoirs publics directement ou par l'intermédiaire d'une SEM, dans le cadre d'un P.P.P. construisent les navires qui seront exploités par l'opérateur après appel d'offre.

On se retrouve alors avec 2 cas de figure :

- soit la collectivité publique est propriétaire des navires, et alors dans le cadre du SIEG, elle demande à l'opérateur un loyer réduit, voire nul sur une ou plusieurs années.
- soit c'est une SEM qui est propriétaire des navires et dans ce cas l'Etat, dans le cadre du SIEG, peut subventionner l'exploitation.

On le voit, plusieurs solutions de financement existent.

Au-delà du financement direct de l'infrastructure ou de l'exploitation, il y a le problème des ressources de ces financements.

Elles peuvent être constituées à différents niveaux et peuvent prendre différentes formes : elles peuvent résulter de mesures contraignantes : réglementation routière, fiscalité, taxe carbone, mais elles peuvent résulter également de mesures incitatives, Eco bonus, par exemple.

Enfin, quelques questions complémentaires importantes qu'il faudra également explorer :

- Comment ces différents systèmes de financement peuvent-ils être garantis et quelle est la responsabilité du financeur ?
- Pour une Autoroute de la Mer entre deux pays européens, comment évaluer le partage de la responsabilité du financement,
- et accessoirement s'agissant d'exploitation de navires, quel sera le pavillon choisi et le régime social des marins concernés ?

\*

\* \*