

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 14 décembre 2004

modifiant la décision 2002/610/CE concernant le régime d'aide que la France envisage de mettre à exécution en faveur du lancement de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance

[notifiée sous le numéro C(2004) 4519]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

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

(2008/714/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

1.2. Titre de la mesure

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

- (3) La mesure visée par la décision finale s'intitule: régime d'aides en faveur du lancement de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance.

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

1.3. Objectifs des modifications

- (4) L'objectif principal des modifications proposées est de prendre en compte le nouveau cadre juridique qu'offrent les orientations communautaires en ce qui concerne les aides pour le démarrage de lignes maritimes à courte distance et de rendre les conditions imposées par la décision finale compatibles avec ces nouvelles règles communautaires en matière d'aides d'État.

considérant ce qui suit:

1. LA PROCÉDURE

1.1. Aperçu procédural

(1) Le 30 janvier 2002, la Commission a adopté, après une procédure formelle d'examen, la décision 2002/610/CE⁽¹⁾ approuvant, sous certaines conditions exposées ci-après, un régime d'aides pour promouvoir le démarrage de lignes maritimes à courte distance, décision ci-après dénommée «décision finale». La décision finale fait état, à son considérant 26, de l'acceptation par la France de conditions de nature procédurale, qui sont particulièrement contraignantes pour les projets d'aide en faveur d'une ligne maritime intracommunautaire entre un port français et un port d'un autre État membre et non pour ceux concernant des liaisons maritimes entre deux ports français.

- (5) Le considérant 26 de la décision finale indique que, «s'agissant de garantir la transparence et l'égalité de traitement des opérateurs dans le cadre de la procédure de sélection des projets, les autorités françaises se sont engagées à respecter les procédures suivantes:

- a) un appel de manifestations d'intérêt sera lancé périodiquement (au début de chaque année civile par exemple) sous la forme d'un avis publié au *Journal officiel des Communautés européennes*, précisant les modalités du régime d'aide, la procédure à suivre et les critères de choix des candidats;
- b) pour les projets de liaison entre un port français et un port d'un autre État membre, une publication d'intention sera insérée au *Journal officiel des Communautés européennes*, précisant l'objet du projet et le plafond de l'aide envisagée. Cet avis invitera les parties intéressées à se manifester dans un délai de quinze jours ouvrables. En cas d'opposition motivée d'une de ces parties, le projet d'aide devra être notifié à la Commission pour autorisation préalable.»

(2) Le 18 novembre 2004, les autorités françaises ont demandé à la Commission de modifier la décision finale pour tenir compte des nouvelles dispositions plus favorables des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime⁽²⁾, ci-après dénommées «orientations communautaires».

⁽¹⁾ JO L 196 du 25.7.2002, p. 31.

⁽²⁾ JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

- (6) Les procédures visées notamment au point b) de ce considérant s'avèrent, selon les autorités françaises, particulièrement longues à mettre en œuvre et, partant, se révèlent préjudiciables au bon déroulement de tels projets.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MODIFICATION

- (7) Les autorités françaises souhaitent que la décision finale soit modifiée pour qu'elle puisse refléter le chapitre 10 des orientations communautaires, chapitre traitant des aides en faveur des lignes maritimes à courte distance.

3. APPRÉCIATION DES MODIFICATIONS PROPOSÉES

3.1. Dispositions des nouvelles règles communautaires

- (8) La Commission note tout d'abord que les orientations communautaires précédentes ⁽¹⁾, qui étaient applicables lors de l'adoption de la décision finale, ne prévoyaient aucune règle particulière pour les aides en faveur du démarrage de lignes maritimes de courte distance. Il n'était donc pas illogique que la Commission définit, dans la décision finale, des règles particulières ad hoc pour approuver le régime spécifique français visant à favoriser le démarrage de lignes maritimes à courte distance.
- (9) La Commission note également qu'entre-temps elle a adopté de nouvelles orientations communautaires et que ces dernières prévoient désormais un encadrement des aides d'État en faveur du démarrage de lignes maritimes à courte distance, à l'instar des objectifs poursuivis 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») ⁽²⁾, qui a été adopté également postérieurement à la décision finale.
- (10) Les nouvelles orientations communautaires considèrent, à leur chapitre 10, les aides individuelles en faveur des lignes à courte distance comme compatibles avec le marché commun dès lors qu'elles respectent les conditions suivantes:

⁽¹⁾ JO C 205 du 5.7.1997, p. 5.

⁽²⁾ JO L 196 du 2.8.2003, p. 1. Ce règlement instaure le programme Marco Polo qui permet à la Commission d'octroyer une contribution financière de la Communauté à des projets de démarrage de lignes maritimes à courte distance pour transférer une partie du trafic fret routier de la route vers la voie maritime. En particulier, l'article 9 dudit règlement précise que «le concours financier communautaire aux actions définies par le programme n'exclut pas l'octroi à la même action 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 fixées pour chaque type d'action, respectivement à l'article 5, paragraphe 2, à l'article 6, paragraphe 4, et à l'article 7, paragraphe 3».

«— l'aide doit avoir une durée qui ne dépasse pas trois ans et doit avoir pour objet le financement d'un service maritime reliant des ports situés sur le territoire des États membres,

— le service doit être de nature à permettre que des transports (pour l'essentiel de marchandises) effectués par route soient en tout ou en partie effectués par voie maritime, sans détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun,

— l'aide doit viser la mise en œuvre d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli, concernant une nouvelle route, ou l'amélioration des services sur une route existante, associant plusieurs armateurs si nécessaire, la même ligne ne pouvant pas faire l'objet de plus d'un projet financé, et ce dernier ne pouvant pas être reconduit, prorogé ou répété,

— l'aide doit avoir pour objet de couvrir les coûts d'exploitation du service en question à concurrence de 30 % ⁽³⁾, ou de financer l'achat d'équipements de transbordement pour la fourniture du service envisagé, à concurrence de 10 % desdits investissements,

— l'aide pour la mise en œuvre du projet doit être accordée sur la base de critères transparents appliqués de façon non discriminatoire vis-à-vis des armateurs établis dans la Communauté. Normalement, l'aide doit être accordée à un projet sélectionné par les autorités de l'État membre au moyen d'un appel d'offres conformément aux règles communautaires applicables,

— le service faisant l'objet du projet doit être de nature à être commercialement viable après la période durant laquelle il est éligible à l'aide publique,

— l'aide ne doit pas être cumulée avec des compensations de service public (obligations ou contrats).»

- (11) En particulier, la Commission note que les nouvelles orientations communautaires ne font aucune distinction selon que la ligne aidée joint deux ports de deux États membres différents ou du même État membre. La Commission estime que la distinction entre les deux types de situation, exposée au considérant 26 de la décision finale, n'a plus de raison objective d'être maintenue.

⁽³⁾ Dans le cas d'un financement communautaire ou d'éligibilité au titre de différents régimes d'aide, le plafond de 30 % s'applique au total combiné de l'aide et de l'appui financier. Il faut noter que l'intensité de l'aide est la même que pour les actions de transfert modal dans le cadre du programme Marco Polo: voir l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1382/2003.

- (12) La Commission considère par ailleurs que les orientations communautaires ne s'opposent pas à ce qu'un État membre mette en œuvre un régime d'aides en faveur de lignes maritimes à courte distance, dès lors que les aides individuelles octroyées dans le cadre de ce régime remplissent les conditions précitées.

3.2. Conséquences de l'application de la décision finale sans modification

- (13) L'option consistant à ne pas modifier la décision finale conduirait, d'une part, à permettre à la France de mettre en œuvre des aides individuelles pour des lignes entre ports français dans des conditions plus favorables que celles prévues par les nouvelles orientations communautaires et, d'autre part, à pénaliser la France dans la mise en place de projets de lignes entre un port français et un port d'un autre État membre au travers des procédures formelles visées au considérant 26 de la décision finale. Non seulement ces procédures formelles n'ont plus lieu d'être à la lumière des nouvelles orientations communautaires, mais encore elles mettraient la France dans une situation d'inégalité par rapport à d'autres États qui souhaiteraient désormais octroyer, sur la base des nouvelles orientations communautaires, des régimes d'aides ou des aides individuelles ad hoc pour des lignes à courte distance avec leurs voisins.

- (14) En effet, en vertu de l'article 88, paragraphe 1, du traité, la Commission se doit aussi de procéder à l'examen permanent des régimes existants. À ce titre, elle doit vérifier que les règles en matière d'aides d'État s'appliquent de manière uniforme à tous les régimes existants dans les États membres. En particulier, elle propose à ceux-ci les mesures utiles exigées par le développement progressif ou le fonctionnement du marché commun, lorsque des règles communautaires plus restrictives entrent en vigueur. À l'inverse, la Commission ne saurait maintenir, en vertu d'une de ses décisions finales conditionnelles antérieures, une contrainte sur un régime d'un État membre alors que les autres États membres qui mettraient en œuvre des régimes analogues ne seraient pas soumis à une telle contrainte.

3.3. Avantage de la modification

- (15) L'option consistant à modifier la décision finale permettrait d'anticiper l'application des nouvelles orientations communautaires au régime existant de la France en faveur du démarrage de lignes maritimes à courte distance, avant la date limite prévue par la Commission

dans les nouvelles orientations communautaires, à savoir le 30 juin 2005, pour que, au titre de mesures utiles, les États membres mettent en conformité tous leurs régimes existants avec les nouvelles règles communautaires.

4. CONCLUSIONS

- (16) En conclusion, la Commission considère qu'il ya lieu de modifier la décision 2002/610/CE. La modification proposée permettra à la France d'aligner son régime sur les dispositions prévues par les nouvelles orientations communautaires pour ce qui concerne les lignes maritimes entre un port français et un port d'un autre État membre, et elle permettra également de soumettre les projets d'aides en faveur de lignes maritimes entre deux ports français aux conditions prévues par les nouvelles orientations communautaires. Plus généralement, cette modification aboutira à ce que la France mette en œuvre son régime dans des conditions identiques à celles qui prévalent, en vertu desdites orientations, dans tous les autres États membres,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

À l'article 1^{er} de la décision 2002/610/CE, le troisième alinéa suivant est ajouté:

«La France conditionne l'octroi d'aides individuelles dans le cadre de ce régime au respect du chapitre 10 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (*).

(*) JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.»

Article 2

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 14 décembre 2004.

Par la Commission

Jacques BARROT

Vice-président