

**CONTRIBUTION DU GOUVERNEMENT DES ÎLES CANARIAS AU PROJET DE LIGNES DIRECTRICES RELATIVES AUX AIDES D'ÉTAT AU TRANSPORT TERRESTRE ET MULTIMODAL (DTTM) ET AU PROJET DE RÈGLEMENT D'EXEMPTION PAR CATÉGORIE APPLICABLE AU SECTEUR DES TRANSPORTS (RECT)**

### Contexte

Le 18 juin 2024, la Commission a publié pour consultation publique un projet de règlement déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité (« RECT ») et un projet de Lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal (« DTTM »).

Le projet de règlement porte sur les aides d'État accordées dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal qui répondent aux besoins de la coordination des transports. Ce projet de règlement indique que, si ces aides d'État remplissent certaines conditions, elles devraient être exemptées de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité.

En outre, ce projet est accompagné d'un projet de lignes directrices remplaçant les lignes directrices de 2008 sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires (« lignes directrices ferroviaires ») et fournissant des orientations supplémentaires sur l'évaluation, au titre de l'article 93 du traité, des mesures d'aide d'État qui ne sont pas exemptées de l'obligation de notification préalable en vertu du règlement concerné.

L'adoption du nouveau règlement est étroitement liée à la révision des lignes directrices et constitue la mesure nécessaire pour parvenir à la simplification administrative et à la sécurité juridique souhaitées grâce à un règlement d'exemption par catégorie de la Commission. Le règlement favorise également des conditions de concurrence équitables en prévoyant des incitations pour les modes de transport moins polluants ainsi que pour les différents types d'acteurs dans les modes de transport concernés.

### Les îles Canaries

Cette contribution vise à montrer que, même si l'application future du règlement et des lignes directrices sera plutôt restreinte aux îles Canaries, la persistance de certaines faiblesses doit être corrigée en vue de tenir compte des spécificités du secteur des transports aux îles Canaries.

Les catégories d'aides aux modes de transport les plus durables indiquées dans le projet de règlement couvrent certaines catégories d'aides en faveur des transports ferroviaire, fluvial et multimodal, en particulier les aides à la coordination des transports, dont la possibilité de fausser la concurrence est limitée.

Les îles Canaries, en tant que région ultrapériphérique de l'UE, ayant un statut spécifique reconnu par l'article 349 du TFUE, progressent dans le développement de projets ferroviaires sur plusieurs îles. Cependant, elles manquent encore d'infrastructures ferroviaires. De même, les aides au transport fluvial ne seraient pas applicables, car il n'y a pas d'infrastructure de ce type.

Par conséquent, la seule application possible du nouveau règlement serait le **transport maritime à courte distance combiné au transport routier**, compte tenu des singularités des Canaries en tant que région



ultrapériphérique et de l'absence d'alternative durable aux moyens de transport existants.

### **Proposition**

L'objectif de cette brève description est de mettre en évidence la situation spécifique, au sein de l'UE, de l'application des nouveaux projets réglementaires dans le secteur des transports aux îles Canaries, face aux défis de l'éloignement et de l'insularité reconnus dans l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne susmentionné.

Compte tenu de ce qui précède, il faut attirer l'attention sur le concept de **TRANSPORT MARITIME À COURTE DISTANCE (TMCD) - SHORT-SEA SHIPPING (SSS)** considéré comme pertinent.

Plus précisément, tant le paragraphe 54(ff) et la note de bas de page 92 du projet de communication sur les lignes directrices que l'article 2(ff) et la note de bas de page 22 de la proposition de nouveau règlement font référence à la communication de la Commission intitulée « Le développement du transport maritime à courte distance en Europe : une alternative dynamique dans une chaîne de transport durable » (COM(1999)317 final, 29.6.199)<sup>1</sup> où ce concept est défini comme « l'acheminement de marchandises et de voyageurs par mer entre des ports situés en Europe géographique ou entre ces ports et des ports situés dans des pays non européens ayant une façade sur une mer fermée limitrophe de l'Europe ».

La Communication de 2004<sup>2</sup> relative aux *Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime* (aujourd'hui en vigueur et ne faisant pas l'objet de la présente consultation) indique au point 10 « qu'il n'existe aucune définition juridique de la notion de transports maritimes à courte distance » et donne une définition pratique comme indiqué dans la Communication de 1999 mentionnée ci-dessus et dans laquelle les îles Canaries et les autres régions ultrapériphériques de l'UE ont été exclues.

Cependant, avec l'entrée en vigueur du nouveau règlement (UE) 2024/1679 du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T)<sup>3</sup>, il y a déjà une définition juridique de ce concept comprenant les îles Canaries et les autres régions ultrapériphériques de l'UE, plus précisément à l'article 3 (Définitions), point 25 : « les mouvements de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés dans les eaux géographiques d'un ou de plusieurs États membres ou entre un port situé dans les eaux des États membres et un port situé dans les eaux d'un pays tiers limitrophe ayant une côte sur les mers bordant un ou plusieurs États membres ».

**Pour toutes ces raisons, le Gouvernement des Canaries considère que le concept de transport maritime à courte distance devrait être modifié à la fois dans le projet de règlement (article 2(ff) et sa note de bas de page 22) et dans les lignes directrices (point 54(ff) et sa note de bas de page 92), en le remplaçant par la définition juridique énoncée à l'article 3(25) du Règlement (UE) 2024/1679 du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T).**

---

<sup>1</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:51999DC0317>

<sup>2</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52004XC0117(01))

<sup>3</sup> [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L\\_202401679](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202401679)