



## COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 04.VII.2006  
C (2006)2953 final

**Objet: Aide d'État n° N 390/2005 - Belgique**  
**Construction d'installations de transbordement sur la ligne ferroviaire**  
**Lanaken - Maastricht**

Monsieur le Ministre,

### **1. Procédure**

1. Par lettre datée du 29 juillet 2005, enregistrée à la Commission européenne le 8 août 2005, les autorités belges ont notifié à la Commission, conformément à l'article 88, point 3, du traité CE, son intention de remettre en service la ligne Lanaken-Maastricht. Cette notification a été enregistrée sous le numéro d'aide d'État n° 390/2005.
2. Elle a cependant été jugée incomplète, et la Commission a demandé aux autorités belges, par lettre datée du 21 septembre 2005, de fournir des informations complémentaires. Les informations demandées ont été communiquées par lettre datée du 13 décembre 2005, enregistrée le 16.12.2005. Le 3 mars 2006, les autorités belges ont confirmé que la mesure n'entrerait pas en vigueur avant l'approbation de la Commission.

### **2. Description détaillée de la mesure**

#### *Données de base générales*

3. Jusqu'en 1994, la ligne ferroviaire Hasselt (Belgique) - Lanaken (Belgique) - Maastricht (Pays-Bas) a été pleinement exploitée. La ligne était principalement

Son Excellence Monsieur Karel DE GUCHT  
Ministre des Affaires étrangères  
Rue des Petits Carmes, 15  
B - 1000 Bruxelles

utilisée pour le transport de voyageurs et, dans une moindre mesure, pour le transport de fret. Elle n'était cependant pas utilisée pour le fret aux environs de Lanaken, en l'absence d'installations de transbordement et du fait du prix du transport ferroviaire, etc. Après l'abandon du transport de voyageurs, la ligne a périclité.

4. Les autorités belges prévoient de mettre en place dans la région une zone industrielle dont il faut assurer la desserte. Plusieurs études, communiquées par les autorités belges, indiquent que de nombreuses sociétés s'intéressent à nouveau au transport ferroviaire de fret. Une de ces études a montré que le fret ferroviaire potentiel s'élève à 9 000 000 de tonnes de marchandises conventionnelles et en vrac, principalement à destination du marché du Sud de l'Europe, et à 25 000 conteneurs à destination de l'Allemagne et du Benelux<sup>1</sup>. Au moins 21 entreprises ont manifesté leur intérêt pour le fret ferroviaire dans le cas d'une bonne offre de connexion ferroviaire et de transbordement. Une autre étude<sup>2</sup> indique qu'une offre de transport ferroviaire entraînera une réduction de 65% du nombre total de mouvements de transporteurs routiers.

#### *Objectif de la mesure*

5. La notification concerne la construction d'installations de transbordement, composées de deux gares de transfert, de voies de classement et de murs de quai à Lanaken. Les installations font partie d'un projet Interreg qui consiste en la remise en service de la ligne ferroviaire existante mais abandonnée entre Lanaken et Maastricht. L'objectif de la mesure est la promotion du fret ferroviaire dans la région concernée.
6. Les installations de transbordement seront ouvertes et accessibles à tous les usagers potentiels sur une base non discriminatoire.
7. Les installations de transbordement seront construites à Lanaken, en Belgique. Le constructeur et l'exploitant des installations de transbordement seront sélectionnés dans le cadre d'un appel d'offres ouvert et non discriminatoire, conformément aux règles applicables aux marchés publics à l'échelon de l'UE. La construction de gares de transfert publiques donne aux entreprises intéressées l'occasion de fournir des volumes de marchandises à transporter par rail, et de renforcer ainsi le marché du fret ferroviaire.
8. Les gares de transfert seront construites de part et d'autre du canal Albert. Les deux gares de transfert seront ouvertes au public et disposeront de bonnes connexions au réseau routier principal.

#### *Budget*

9. Le budget prévu pour la construction des installations de transbordement s'élève à 5 905 821 euros.

---

<sup>1</sup> Étude d'*A&S Management* – remise en service de la ligne Lanaken – Maastricht.

<sup>2</sup> Étude "Technum" sur le développement durable de la zone industrielle d'Europark à Lanaken.

10. 3 millions d'euros sur les 14 millions d'euros du budget total pour la remise en service de la ligne ferroviaire Lanaken – Maastricht (dont 5 905 821 euros pour les installations de transbordement) seront financés par Interreg Euregio BMG sur la base du programme Interreg III A Flandres – Pays-Bas.

*Base juridique*

11. Décision du 15 décembre 2004 du Euregio Benelux Middengebied, décision du 11 juin 2004 du gouvernement flamand.

### **3. Appréciation de la mesure**

12. Conformément à l'article 87, paragraphe 1, du traité, *"sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions"*.
13. La Commission déterminera si les mesures constituent une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, puis, si elles constituent une aide d'État, si cette aide est compatible avec le marché commun.
14. La Commission limitera son examen au soutien public pour la construction des installations de transbordement. La remise en service de la partie de la ligne ferroviaire située entre Maastricht et la frontière belge sera financée par les autorités danoises et ne sera donc pas évaluée en application de la présente décision. La remise en service de la partie de la ligne ferroviaire qui va de Lanaken à la frontière néerlandaise n'entre pas dans la présente notification.
15. La Commission partage le point de vue selon lequel, en général, au niveau de l'usager, le financement par l'État de la construction d'infrastructures de transport ne saurait être considéré comme une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité si l'accès aux infrastructures concernées est ouvert à tous les usagers potentiels, sur une base non discriminatoire<sup>3</sup>. Néanmoins, si l'organisme qui gère l'infrastructure exerce une activité économique<sup>4</sup>, toute subvention publique au projet d'infrastructure en question doit être examinée pour vérifier si elle n'a pas d'implications par rapport à la réglementation des aides d'État.

---

<sup>3</sup> Cf. décision de la Commission du 14.9.2000 dans l'affaire N 208/2000, SOIT (Pays-Bas). Voir également le Livre blanc de la Commission intitulé «Des redevances équitables pour l'utilisation des infrastructures: une approche par étapes pour l'établissement d'un cadre commun en matière de tarification des infrastructures de transport dans l'UE», COM(1998)466 final du 22.7.1998, chapitre 5, paragraphe 43, et la communication de la Commission intitulée «Améliorer la qualité des services dans les ports maritimes: un élément déterminant du système de transport en Europe», COM(2001)35 final du 13.2.2001, p. 11.

<sup>4</sup> Selon la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, toute activité consistant à offrir des biens ou des services sur un marché donné constitue une activité économique; cf. C 35/96, Commission contre Italie, Rec. 1998, p. 3851, et arrêt de la CJCE du 12.9.2000 dans les affaires jointes C 180/98 - 184/98, Pavlov.

16. Sur la base de cette jurisprudence, la Commission a considéré dans des décisions et la pratique antérieures que la construction d'une infrastructure de transport par les pouvoirs publics ne constitue pas une activité économique, pour autant que l'infrastructure en cause soit ouverte à tous les usagers potentiels sur une base équitable et non discriminatoire<sup>5</sup>.
17. Lorsque la construction d'infrastructures de transport est effectuée par une société privée, la Commission a considéré par le passé que l'opération constitue une activité économique qui peut soulever des difficultés liées aux aides d'État<sup>6</sup>.
18. En premier lieu, en ce qui concerne le niveau de la construction des installations de transbordement, la Commission observe que la construction de ces installations sera entièrement financée sur des ressources d'État. Les autorités belges resteront propriétaires des installations.
19. Bien qu'elles feront appel à des sous-traitants, les autorités belges resteront responsables de la conduite des travaux. Les travaux feront l'objet d'un appel d'offres, conformément à la législation de la CE concernant les marchés publics. En général, la Commission considère qu'un appel d'offres ouvert, transparent et non discriminatoire est le meilleur moyen de faire en sorte que l'aide publique puisse être considérée comme correspondant au prix du marché pour la réalisation du projet.
20. De ce fait, étant donné que la construction de l'infrastructure en cause se fera sous la responsabilité des pouvoirs publics et que l'infrastructure sera ouverte à tous les usagers potentiels sur une base équitable et non discriminatoire, le soutien public mis à disposition pour la construction des installations de transbordement ne constitue pas une activité économique, et par conséquent la mesure ne constitue pas une aide pour le futur constructeur de ces installations.
21. En second lieu, en ce qui concerne le niveau de l'exploitation des installations de transbordement, la Commission observe que cette exploitation doit être considérée comme une activité économique, car elle sera assurée par une partie privée. Par conséquent, le financement public doit être examiné, pour ce qui est

---

<sup>5</sup> Voir, dernièrement, la décision N 478/2004 de la Commission du 15 mai 2006 relative à la garantie d'État pour les emprunts contractés par Coràs Iompair Eirann (CIÉ) aux fins d'investissements dans des infrastructures, la décision N 284/2005 de la Commission relative aux communications à large bande en Irlande, point 34, la décision du 8 mars 2006 ainsi que les décisions antérieures suivantes de la Commission: C 42/2001 Terra Mitica SA, point 64; N 355/2004 PPP aéroport d'Anvers, point 34; N 550/2001 Partenariat public privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement, point 24; N 649/2001 subvention pour des installations de fret, point 45; N 356/2002 Network Rail, point 70; N 511/1995 Jaguar Cars Ltd. Concernant les actes non contraignants, voir les orientations de 1994 relatives aux aides d'État dans le secteur de l'aviation, point 12; le livre blanc de 1998 sur la tarification des infrastructures (COM (1998) 466 final du 22 juillet 1998, par. 43; la communication de 2001 sur l'amélioration de la qualité des ports européens (COM (2001) final du 13 février 2001, p. 11.

<sup>6</sup> Voir la décision C 41/2001 Terra mitica SA, point 64; N 550/2001 Partenariat public privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement, point 24; voir également les nouvelles "Lignes directrices communautaires sur le financement des aéroports", JO C 312 du 9.12.2005, p. 1, points 30 et suiv.

des implications par rapport à la réglementation des aides d'État, du point de vue de l'exploitant de ces installations, en tenant également compte du fait que le marché des opérations en cause (chargement et déchargement de marchandises) a été libéralisé en application des règles générales sur la liberté d'établissement et la libre prestation de services inscrites dans le traité CE.

22. La Commission observe que l'entreprise qui exploitera les installations sera également sélectionnée à la suite d'un appel d'offres ouvert, transparent et non discriminatoire, conformément à la législation de la CE relative aux marchés publics.
23. En outre, aucun frais d'exploitation des installations n'est couvert par la mesure d'aide en question. Les frais d'exploitation seront couverts par les redevances d'utilisation des installations qui seront demandées par l'exploitant futur. Celui-ci ne recevra qu'une rémunération conforme au marché.
24. La Commission considère donc que l'exploitant futur des installations de transbordement ne bénéficiera d'aucun avantage au sens de l'article 87, paragraphe 1 du traité CE.
25. Enfin, en ce qui concerne le niveau des usagers des installations de transbordement, la Commission observe que celles-ci seront ouvertes à tous les usagers potentiels sur une base équitable et non discriminatoire. Il n'existe donc aucun élément d'aide d'État au niveau des usagers.
26. À la lumière de ces considérations, la Commission conclue que le soutien public mis à disposition aux fins de la construction et de l'exploitation des gares de transfert, des voies de classement et des murs de quai ne constitue pas une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1 du traité CE.

#### **4. Décision**

La Commission a donc décidé

- de ne pas considérer la mesure notifiée comme une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1 du traité CE, et de ne pas soulever d'objection.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site internet: [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/index.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm)

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne  
Direction générale Énergie et transports  
Direction A  
Rue De Mot/De Motstraat 28  
B-1040 Bruxelles  
Télécopie: 0032 (0)2 296 41 04

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Jacques Barrot  
Vice-président