



Bruxelles, le 05.06.2013  
C(2013) 3191 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour  
information.

**Objet: Aide d'Etat SA.35139 (2012/N) – France**  
**Prolongation et actualisation du Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (N 651/2007) pour la période 2013-2017**

Monsieur le Ministre,

**1. PROCEDURE**

- (1) Le 13 juillet 2012, les autorités françaises ont notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (PAMI), pour la période 2013-2017. Le PAMI prolonge et actualise le Plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables (PAM)<sup>1</sup> pour la période 2008-2012.
- (2) Cette notification étant incomplète, la Commission a demandé un supplément d'informations par lettre datée du 2 octobre 2012.
- (3) Une réunion entre les services de la Commission et les autorités françaises a eu lieu le 12 novembre 2012.
- (4) La Commission a adressé aux autorités françaises une demande d'informations complémentaires le 20 novembre 2012. Par lettre du 14 décembre 2012, la France a demandé une prolongation du délai de réponse à laquelle la Commission a fait droit le même jour.
- (5) Les autorités françaises ont fourni les informations demandées concernant le projet en objet par lettres du 14 janvier et 7 mars 2013.

---

<sup>1</sup> Cas sous référence N 651/2007, approuvé par la Commission le 2.07.2008, JO C 216 du 23.08.2008, p. 12.

Son Excellence Monsieur Laurent FABIUS  
Ministre des Affaires étrangères  
37, Quai d'Orsay  
F - 75351 – PARIS

- (6) Par lettres du 8 avril et 29 avril 2013, les autorités françaises ont informé la Commission que le PAMI avait été re-calibré. Selon les autorités françaises, certaines des mesures initialement notifiées relèvent désormais du champ d'application du Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC)<sup>2</sup>. Le champ de la notification ayant été réduit, seules les mesures faisant l'objet de la notification seront examinées dans la présente décision.

## **2. DESCRIPTION DE L'AIDE**

### **2.1. Objectif**

- (7) Depuis 1986, la France mène une politique active de soutien au transport de marchandises par voies navigables. Jusqu'en 1999, dans un contexte de crise du secteur, les mesures mises en œuvre à travers les plans économiques et sociaux ont eu pour objectif de résoudre la surcapacité de cale et de préparer la profession à la libéralisation du marché au 1<sup>er</sup> janvier 2000.
- (8) Aujourd'hui la politique des transports conduite en France s'attache à poursuivre le développement du report modal, notamment pour le transport de marchandises, de la route vers la voie d'eau. La loi relative au Grenelle de l'environnement adoptée en 2009 en a clairement fixé les objectifs. Cette loi, emblématique selon les autorités françaises de l'intégration des enjeux environnementaux dans les choix collectifs, vise à mettre en place une politique durable des transports. S'agissant du transport fluvial, elle affirme la volonté de favoriser le développement de ce mode encore sous-exploité et prévoit la réhabilitation des infrastructures fluviales françaises.
- (9) Plus récemment, la France a également marqué sa volonté de faire progresser les performances des véhicules de transport en mettant en place un programme de recherche et développement géré par l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie.
- (10) Or, malgré la très nette reprise du transport fluvial depuis le milieu des années 1990 (+ 45% en tonnes-kilomètres), la part modale du transport fluvial demeure limitée en France (un peu plus de 3.5% en tonnes kilomètres du transport intérieur). Selon les autorités françaises, l'effort qu'elles ont engagé avec Voies Navigables de France (VNF) doit en conséquence être poursuivi en vue de favoriser la modernisation du secteur et son adaptation aux enjeux actuels.
- (11) Les autorités françaises ont identifié les raisons de l'insuffisante intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques. La marginalisation de ce mode de transport s'expliquerait, d'une part, par le surcoût des opérations de manutentions (chargement/déchargement). D'autre part, le vieillissement de la flotte et le manque d'attrait de la profession induirait une insuffisante compétitivité de l'offre logistique incluant la navigation intérieure.

---

<sup>2</sup> JO L 214, 9.8.2008, p. 3-47 – Règlement (CE) N° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité.

- (12) Dans ce contexte, le PAMI constitue un des outils de l'Etat français pour mettre en œuvre ses objectifs de report modal de la route vers la voie navigable pour le transport de marchandises.
- (13) Ce régime vise à accompagner le développement du secteur par deux biais. En premier lieu, il devrait favoriser l'adaptation de la flotte existante aux besoins logistiques des transporteurs et chargeurs ainsi qu'aux exigences environnementales. En second lieu, il devrait permettre de soutenir des actions de nature à rendre cette activité plus compétitive dans l'objectif de rendre la profession plus attractive et d'assurer le renouvellement de ses acteurs.
- (14) Selon la France, ce régime poursuit l'action engagée par les plans d'aide aux transporteurs français par voie navigable pour la période 2004-2007<sup>3</sup> et pour la période 2008-2012<sup>4</sup>.
- (15) Le nouveau régime d'aide prévoit la prolongation de l'application de certaines dispositions du régime précédent et en propose de nouvelles destinées à permettre une meilleure adaptation aux conditions actuelles du marché.

## **2.2. Bénéficiaires**

- (16) Le régime d'aide sera accessible à toute personne physique ou morale appartenant à un Etat de l'Union européenne et exerçant son métier de transporteur de marchandises par voies navigables en France, qu'il soit artisan-batelier ou armateur.
- (17) Les sociétés de leasing, dès lors qu'elles louent un bateau à une PME telle que définie par l'annexe I du RGEC<sup>5</sup>, pourront également bénéficier du régime puisque dans un tel cas elles peuvent jouer le rôle de relais financier, le bénéficiaire final étant les entreprises destinataires des aides.
- (18) Les autorités françaises estiment que le nombre de bénéficiaires sera compris entre 101 et 500. Elles soulignent à cet égard que le secteur de la navigation intérieure en France est très largement composé de petites entreprises<sup>6</sup>.

---

<sup>3</sup> Aide d'État N 38/2004, décision de la Commission du 8 septembre 2004.

<sup>4</sup> Voir note de bas de page 1

<sup>5</sup> Selon le RGEC, Annexe I, article 2.1: "La catégorie des micro, petites et moyennes entreprises («PME») est constituée des entreprises qui occupent moins de 250 personnes et dont le chiffre d'affaires annuel n'excède pas 50 millions d'euros ou dont le total du bilan annuel n'excède pas 43 millions d'euros".

<sup>6</sup> En 2008, le nombre d'entreprises actives dans ce secteur était de 1.096, lesquelles employaient 3.700 personnes, soit une moyenne de 3,4 employés par entreprise. Source: *Statistical pocket book 2011*, by Direction générale du transport et de l'énergie, Commission européenne, pp. 23 et 24.

### **2.3. Procédure d'attribution des aides**

- (19) L'attribution d'une aide impliquera l'engagement de la part du bénéficiaire d'exploiter le bateau sur lequel les investissements auront été réalisés pendant au moins cinq ans si le montant des aides reçues est supérieur à 10.000 €. Les investissements ne pourront pas être réalisés avant l'acceptation de la demande d'aide. Le versement de la subvention sera effectué sur justification de la réalisation des travaux et de la conformité de leurs caractéristiques avec celles visées par la décision attributive.
- (20) VNF sera l'autorité compétente en matière de traitement des dossiers des demandes d'aide et d'octroi de l'aide dans le cadre du présent régime.
- (21) Dans le cas de non-respect des obligations figurant dans la décision attributive, les autorités françaises exigeront le remboursement, partiel ou total selon le cas, de l'aide reçue.

### **2.4. Cumul avec d'autres aides**

- (22) Les aides prévues par le présent régime ne pourront être cumulées avec d'autres mesures d'aides octroyées dans le cadre du Plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables pour la période 2013-2017 qui a été autorisé par la Commission par sa décision du 20 mars 2013<sup>7</sup> ni avec d'autres financements communautaires concernant les mêmes coûts admissibles, si ce cumul conduit à une intensité ou à un montant d'aide supérieur au plafond maximal applicable aux aides accordées au titre du présent régime.

### **2.5. Durée et budget**

- (23) Le plan d'aide couvrira une période de 5 années, de 2013 à 2017.
- (24) Le budget prévisionnel du plan dans son ensemble est fixé à 22,5 million € pour les cinq années de sa mise en œuvre.
- (25) Ce budget sera financé par les différents co-financeurs du plan, à savoir: l'Etat pour 4 millions €, VNF pour 12,5 millions € et les collectivités locales pour 6 millions €. Ces montants constituent des montants maxima.
- (26) Les autorités françaises s'engagent à ne pas mettre à exécution le régime notifié tant que la Commission ne l'aura pas autorisé.

### **2.6. Base juridique**

- (27) L'aide sera octroyée en application de l'article 3 du décret n°60-1441, du 26 décembre 1960, portant statut de Voies navigables de France, modifié par l'article 2 du décret n°2008-1321 du 16 décembre 2008.

---

<sup>7</sup> SA.35575 (2011/N) – France, JO C 112 du 19.04.2013, p. 4.

## 2.7. Description des mesures envisagées<sup>8</sup>

(28) Le régime notifié comprend quatre volets de mesures destinés à: 1) moderniser la flotte et conforter le transport fluvial sur le plan environnemental, 2) encourager l'émergence de nouvelles lignes de transport fluvial et accroître la sécurité du transport de marchandises, 3) soutenir la création et le développement des entreprises et 4) promouvoir l'innovation.

2.7.1. Mesures A visant à moderniser la flotte et à conforter le transport fluvial sur le plan environnemental

(29) Le budget prévisionnel pour ce volet du régime est estimé à 9 millions € sur la durée du plan.

2.7.1.1. Mesure A1 – Aide aux adaptations techniques visant à rendre le transport fluvial plus respectueux de l'environnement

(30) Cette mesure concerne les travaux effectués sur des bateaux existants ayant pour but de réaliser des économies d'énergies par l'amélioration du rendement énergétique du bateau et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Elle vise à la réalisation de travaux qui ne sont pas obligatoires selon la législation nationale ou communautaire et vont ainsi au-delà des règles en vigueur. Elle augmente le niveau de protection environnementale par rapport à la situation réglementaire existante en l'absence de normes communautaires existantes.

(31) Ces investissements peuvent porter sur :

- le changement de moteurs au-delà des normes nationales, communautaires et rhénanes en vigueur au moment du dépôt du dossier,
- le sablage de carènes,
- l'installation de compteurs, d'économètre ou d'équipement permettant d'améliorer l'explosivité du mélange air/fuel.

(32) Pour cette mesure prioritaire, l'intensité de l'aide est de 30% du surcoût engendré par l'installation de ces équipements, assorti d'un plafond de 70.000 € par bateau, sur toute la durée du plan.

(33) Cette mesure est la reconduction de l'aide aux adaptations techniques visant la réalisation d'économies d'énergie et la réduction des gaz à effet de serre, mise en place par le plan 2008-2012 (mesure A1 du PAM)<sup>9</sup>. Elle demeure inchangée à l'exception d'une augmentation de son plafond de 60.000 € à 70.000 € par bateau.

---

<sup>8</sup> Voir à cet égard la liste des mesures notifiées dans le tableau joint en Annexe.

<sup>9</sup> Voir paragraphe (69) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

### 2.7.1.2. Mesure A2 – Aide aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la flotte

- (34) Cette mesure concerne le financement des travaux visant à l'amélioration de la productivité et de la sécurité du transport fluvial, tels que les travaux sur la structure des bateaux (allongement, élargissement, changement de fond en vue de capter un nouveau trafic, etc.) ou les travaux d'équipement (amélioration du tableau de bord, installation d'une double commande, système de ballast, équipements électroniques et de communication, etc.).
- (35) Les autorités françaises confirment que cette mesure vise notamment à inciter les entreprises ayant déjà équipé leur bateau avec un transpondeur AIS (*Automatic Identification System*), à installer des équipements d'aide à la navigation afin que le système soit pleinement opérationnel (lecteur de carte ECDIS, GPS, etc.).
- (36) L'intensité de la mesure correspondra à 30% de l'investissement total, avec un plafond à 60.000 € par bateau sur la durée du plan. Néanmoins, le plafond d'aide pourra être porté à 150.000 € pour les travaux de structure (allongement, élargissement de cale) après avis favorable de VNF confirmant que les travaux envisagés correspondent bien aux objectifs de la mesure.
- (37) Cette mesure est la reconduction de celle du plan 2008-2012 (mesures B1 et B3 du PAM)<sup>10</sup>, mais ses modalités d'attribution ont été légèrement adaptées. Selon le régime modifié, l'achat d'un transpondeur AIS ne sera plus autorisé. En outre, le plafond spécifique de 5.000 € ainsi que l'intensité de 50% pour les équipements électroniques ont été supprimés. Comme indiqué ci-dessus, ce type d'aide est désormais rattaché à un volet global d'adaptation technique avec un plafond global de 60.000 € par bateau sur la durée du plan.

### 2.7.1.3. Mesure A3 – Aide à l'acquisition d'engins de manutention embarqués sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement

- (38) Les modalités d'attribution de cette mesure sont identiques à celles du plan 2008-2012 (mesure B2 du PAM)<sup>11</sup>, mais son montant est réévalué.
- (39) Les autorités françaises font à cet égard valoir que le coût constaté pour l'installation d'une grue soit de 300.000 €. Pour être incitative, le plafond de cette mesure doit donc être porté de 50.000 € à 80.000 € par bateau sur la durée du plan et l'intensité de l'aide doit être augmentée de 25% à 30%.

---

<sup>10</sup> Voir paragraphe (79) à (86) et (89) à (92) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

<sup>11</sup> Voir paragraphe (87) et (88) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

- (40) Cette mesure devrait permettre de compléter la prestation de service logistique proposée par le transporteur fluvial. D'une part, elle devrait permettre de financer, l'installation de matériel à bord (bras mobile - hors bras de levage pour véhicule personnel grue embarquée) en vue de diversifier l'offre de service du prestataire et de réduire la chaîne des acteurs dans l'organisation du transport fluvial de marchandises. D'autre part, ce volet concernera l'acquisition d'outils d'aide au chargement (logiciel d'optimisation de plan de chargement ou de déplacement automatique de conteneurs, logiciel de contrôle de chargement dans les bateaux citernes) afin d'optimiser le chargement et d'améliorer la sécurité des marchandises transportées.
- (41) Selon les autorités françaises, le développement du transport fluvial suppose en effet d'accroître sa souplesse et de lui permettre d'effectuer tout type de transport, y compris dans le cas où les ports ou les entreprises clientes intéressées ne disposent pas des installations nécessaires. Il s'agirait ainsi de faciliter la conquête de nouveaux marchés en mettant le transport fluvial à la portée des petites entreprises qui ne disposent pas des installations ou des matériels de manutention adaptés au transport fluvial.
- (42) Les engins de manutention embarqués permettent au transport intermodal d'être plus économique car la prestation de transbordement est dans ce cas intégrée aux coûts de transport. L'intérêt du mode fluvial vis-à-vis des autres modes devient ainsi plus important. Le transbordement de la marchandise du quai au bateau représente en effet 30% du coût total de la prestation.

2.7.2. Mesures B destinées à encourager l'adaptation de la cale à l'émergence de nouveaux trafics de transport fluvial et à accroître la sécurité de la marchandise

- (43) Le budget prévisionnel pour ce volet est estimé à 7 millions € sur la durée du plan.

2.7.2.1. Mesure B 1 – Aide à la mise en service de nouvelles unités répondant à l'évolution structurelle et au besoin de rajeunissement de la flotte

- (44) Il s'agit d'une mesure nouvelle destinée au renouvellement et à l'accroissement de la petite cale française offrant de bonnes performances énergétiques et environnementales. Cette mesure sera ainsi limitée à l'achat de cale neuve de moins de 1.000 tonnes (en particulier des bateaux de type "Freycinet"<sup>12</sup>). Elle vise à répondre à une demande du marché pour ce type de cale et, en particulier, par la profession sur certains bassins. Les autorités françaises soulignent que cette catégorie de flotte n'est pas en surcapacité à ce jour ni en France ni ailleurs sur le territoire de l'Union européenne. En outre, une nouvelle demande serait en train d'émerger sur des secteurs d'activités à plus forte valeur ajoutée comme les conteneurs, les produits palettisés, les produits chimiques, les colis lourds, les déchets ménagers, les minerais, les pièces métallurgiques et la messagerie en zone urbaine.

---

<sup>12</sup> Les bateaux ou péniches Freycinet ont un gabarit maximum de 38,5m \* 5,05m \* 1,8m.

- (45) A l'horizon 2017, le besoin d'unités récentes se concentrera sur les bateaux Freycinet de nouvelle génération afin de renouveler un parc dont l'âge moyen actuel est de 60 ans. Or, selon les autorités françaises, il importe d'inciter les transporteurs à faire construire ces bateaux afin d'accélérer leur mise en service.
- (46) Cette mesure de soutien à la construction sera d'une intensité maximum de 30% du coût d'investissement et sera plafonnée à 200.000 € par bateau.
- (47) Pour faciliter la mise en service d'unités innovantes standardisées, VNF pourra mettre à disposition des transporteurs des cahiers de plans indiquant les spécifications techniques des unités, ainsi que les différentes options innovantes possibles favorisant l'économie d'énergie.
- (48) La mesure sera limitée à un projet par entreprise pour la durée du plan.

2.7.2.2. Mesure B 2 – Aide visant à l'adaptation et au renouvellement de la flotte pour répondre à des trafics spécifiques

- (49) Cette mesure est la reconduction de celle du plan 2008-2012 (mesure C1 du PAM)<sup>13</sup>, dont les modalités d'attribution de l'aide demeurent identiques.
- (50) Cette mesure à l'adaptation et au renouvellement de la flotte est prévue afin de favoriser la conquête de nouvelles parts de marché pour le transport fluvial. Elle comprend, d'une part, une aide pour les études de conception, avec une intensité maximum de 50% et plafonnée à 100.000 € par projet et, d'autre part, une aide à la construction avec une intensité maximum de 20% du surcoût d'investissement occasionné par rapport au coût de construction d'une cale classique et plafonnée à 200.000 €. Par ailleurs, afin de favoriser la mise en place d'un maximum de nouveaux services de transport, l'aide sera limitée à deux unités par type de trafic pour une entreprise donnée.
- (51) L'obtention de l'aide sera soumise au respect des critères cumulatifs suivants:
- elle devra répondre à la problématique spécifique d'un chargeur identifié ou proposer une étude de marché indiquant le besoin de cale spécifique sur la filière visée;
  - elle devra générer un flux nouveau pour la voie navigable;
  - elle devra concerner la logistique de marchandises dangereuses ou de filières émergentes (déchets, bois, boues, etc.) ou constituer une innovation technique ou logistique (en particulier en termes de navigation, de respect de l'environnement, de conditions de manutention, d'insertion de la voie navigable dans la chaîne multimodale) pour les filières traditionnelles.

---

<sup>13</sup> Voir paragraphe (72) à (86) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.



### 2.7.2.3. Mesure B 3 – Aide à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes

- (52) Les autorités françaises demandent la reconduction de cette mesure présente dans le plan 2008-2012 (mesure C2 du PAM)<sup>14</sup>, mais avec une adaptation de ses critères d'attribution.
- (53) L'objectif de cette mesure est de faciliter l'accès des bateaux de navigation intérieure aux ports maritimes. L'accès à certains ports maritimes nécessite en effet que les bateaux circulent dans des zones exposées à des conditions spécifiques de navigation. La mesure vise ainsi à développer la compétitivité du transport fluvial par rapport aux autres modes de transports terrestres. Elle répond à de forts enjeux d'amélioration de la desserte de l'arrière-pays des ports comme ceux du Havre ou de Marseille.
- (54) Cette mesure permettra ainsi de subventionner la construction ou l'adaptation de bateaux de transport de conteneurs aptes à naviguer dans des zones fluviomaritimes en toute sécurité.
- (55) Cette mesure comporte deux types d'aide:
- a) Adaptation de bateaux existants
- (56) Les bateaux dont la date de pose de quille est postérieure au 1<sup>er</sup> janvier 1997 pourront prétendre au bénéfice de cette aide. L'intensité sera de 30% avec un plafond à 90.000 € par bateau.
- b) Construction d'unités neuves
- (57) L'aide se calculera comme suit:
- 50% du coût des études de conception plafonnée à 100.000 € par projet;
  - 20% du coût de construction plafonnée à 400.000 € par unité.
- (58) A la différence du plan précédent, le plafond de cette aide sera porté à 400.000 € afin de tenir compte du coût de construction d'un bateau pour la navigation en zone d'estuaire. En effet, ce coût peut atteindre 10 millions € pour une unité de 135 m sur 14,5 m. Par conséquent, le doublement du plafond à 400.000 € permettra de rendre la mesure plus incitative.

### 2.7.3. Mesures C destinées à soutenir la création et le développement des entreprises de transport

- (59) Le budget prévisionnel pour ce volet est estimé à 5,5 millions € sur la durée du plan.

---

<sup>14</sup> Voir paragraphe (97) à (119) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

### 2.7.3.1. Mesure C1- Aide à l'achat du premier bateau dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial

- (60) Les autorités françaises demandent la reconduction de cette mesure présente dans le plan 2008-2012 (mesure D2 du PAM)<sup>15</sup>, mais avec une adaptation de ses critères d'attribution.
- (61) Après des années de déchirage qui ont réduit considérablement la flotte française, les autorités françaises craignent que le rebond du trafic fluvial enregistré ces dernières années soit freiné par le manque de bateaux adaptés. En effet, en France, le réseau des voies navigables comporte de nombreux axes à petit gabarit qui sont susceptibles de drainer des trafics sur les grands axes fluviaux. C'est grâce à la complémentarité de ces infrastructures et à la capacité de la flotte française de proposer des bateaux adaptés à ces différents besoins que la demande de transport exprimée par les chargeurs sera, selon les autorités françaises, satisfaite.
- (62) La mesure prévue consiste donc à subventionner l'achat du premier bateau d'une entreprise en voie de création. Elle sera attribuée aux nouveaux entrants dans la profession qui en font la demande ou aux bateliers salariés créant leur propre entreprise. Les bénéficiaires de l'aide ne pourront pas avoir déjà été propriétaires d'un bateau de transport de marchandises par le passé. En outre, afin de s'assurer de la capacité de ce nouvel entrepreneur d'exercer la profession, il devra être en possession de l'Attestation de Capacité Professionnelle.
- (63) Les autorités françaises font valoir que cette mesure, comme l'ont fait apparaître les précédents bilans<sup>16</sup>, est jugée très positivement par la profession qui souhaite sa reconduction. Elle serait d'autant plus nécessaire sur la période 2013-2017 que les départs à la retraite des bateliers appartenant à la classe d'âge du "baby-boom" seront très nombreux.
- (64) L'expérience du plan précédent aurait démontré l'intérêt de reconduire les intensités d'aide, mais aurait également démontré la nécessité de baisser le plafond de l'aide qui est ainsi fixée à 80 €/TPL<sup>17</sup>, plafonnée par ailleurs à 20% du prix d'achat du bateau pour un montant maximum de 40.000 € (au lieu de 60.000 € dans le plan 2008-2012).
- (65) Pour que le nouvel entrant puisse acquérir progressivement l'expérience du secteur du transport fluvial, cette mesure sera limitée aux bateaux de petits gabarits dont le port en lourd est inférieur ou égal à 1.000 tonnes.
- (66) En outre, il sera exigé que le titre de navigation de l'unité rachetée ait été renouvelé au moment de la vente.

---

<sup>15</sup> Voir paragraphe (93) à (96) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

<sup>16</sup> Bilan d'application du PAM au 14 novembre 2011 et analyse, établis par VNF et fourni à la Commission dans le contexte de la présente notification.

<sup>17</sup> Mesure de poids, signifiant tonnes de port en lourd.

### 2.7.3.2. Mesure C2 – Aide à la création d'un logement pour l'accueil d'apprentis bateliers

- (67) Comme précédemment indiqué, les autorités françaises estiment que, sur la période 2013-2017, les départs à la retraite des bateliers appartenant à la classe d'âge du "baby-boom" seront très nombreux. Ils sont estimés à plus d'une centaine par les organismes représentatifs des transporteurs fluviaux. Il conviendrait donc de mettre en œuvre les conditions visant à assurer un renouvellement suffisant de la profession.
- (68) Considérant qu'il faut un an d'expérience de navigation à un membre d'équipage de pont ayant réussi l'examen correspondant pour obtenir l'Attestation de Capacité Professionnelle, l'accueil de ces membres d'équipage sur les bateaux conditionnerait l'aboutissement de la formation des futurs bateliers.
- (69) Les autorités françaises ont pour objectif de favoriser l'accueil de ces personnels dans un logement dédié, préservant leur intimité, durant cette période de formation. Or, la majorité des unités fluviales en circulation ne sont pas équipées de ce type de logement. La possibilité pour un batelier de pouvoir héberger son apprenti en dehors de son logement personnel participerait ainsi au développement de l'offre d'apprentissage à l'attention des jeunes apprentis en formation.
- (70) Considérant que ce type de travaux représente un coût de l'ordre de 50.000 €, il est envisagé l'octroi d'une aide pour participer aux coûts de construction ou d'adaptation d'un logement à l'avant du bateau. Pour cette nouvelle mesure, l'intensité de l'aide sera fixée à 30% avec un plafond à 15.000 € par bateau.
- (71) Les autorités françaises soulignent que les logements visés par cette mesure, d'une superficie maximum de 20 m<sup>2</sup> et situés à l'avant du bateau, sont uniquement destinés à l'hébergement des apprentis bateliers. Le niveau de confort sera assez sommaire, mais néanmoins conforme à la réglementation en vigueur. Le bénéficiaire aura l'obligation de signer un engagement d'exploiter, pendant 5 ans, le bateau aidé et uniquement destiné au transport de marchandises.

### 2.7.4. Mesure D – Promotion de l'innovation

- (72) Le budget prévisionnel pour ce volet est estimé à 1 million € sur la durée du plan.
- (73) Cette nouvelle mesure vise à subventionner les études réalisées sur des bateaux existants afin de mettre en œuvre des solutions innovantes pour la construction (telles que l'utilisation de nouveaux matériaux pour la coque et le travail sur le poids du bateau), la structure (telles que le profilage de la proue et l'optimisation des formes avant et arrière) ou l'équipement (telles que la mise en place d'une motorisation spécifique et le récupérateur d'eaux usées) d'unités fluviales.
- (74) Les études réalisées doivent avoir pour objectif de permettre au bateau de réaliser des économies d'énergie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en allant au-delà des normes actuellement en vigueur en la matière en France et dans l'Union européenne.

- (75) Cette mesure visera à subventionner les études de conception avec une aide d'une intensité de 50% plafonnée à 100.000 €. L'intensité de l'aide sera de 70% dans l'hypothèse où le bénéficiaire accepte de mettre à disposition des autres marinières les résultats de son étude. Cela permettra de disséminer les études concluantes. Néanmoins, la majoration de l'intensité ne sera portée à 70% que pour les petites entreprises.
- (76) Cette aide sera limitée à une demande unique par entreprise sur la durée du plan.

### 3. APPRECIATION DE L'AIDE

#### 3.1. Existence d'une aide

- (77) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sauf dérogations prévues par le traité, sont incompatibles avec le marché interne, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par un État membre qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

##### Présence de ressources d'État

- (78) Le régime proposé prévoit que les bénéficiaires sélectionnés recevront des contributions de l'État, à travers l'établissement public VNF, sous la responsabilité du ministère en charge des transports. Il doit donc être considéré, dans le présent contexte, que le régime notifié sera financé aux moyens de ressources étatiques et que la décision de son financement est imputable à l'État. La Commission conclut donc à la présence de ressources d'État.

##### Avantage économique sélectif

- (79) La mesure réduit les coûts que certaines entreprises de transport de marchandises par voies navigables devraient normalement supporter. La mesure procure donc un avantage sélectif.

##### Distorsion de concurrence et effets sur le commerce entre États membres

- (80) Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges entre États membres, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide<sup>18</sup>. Dans le cas présent, la mesure notifiée renforce la position des entreprises bénéficiaires par rapport à d'autres entreprises qui participent aux échanges entre États membres. Pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Affaire 730/79, *Philip Morris contre Commission*, Rec. 1980, p. 2671, point 11. Affaire C-53/00 *Ferring*, Rec. 2002, p. I-9067, point 21; affaire C-372/97, *Italie contre Commission*, Rec. 2004, p. I-3679, point 44.

<sup>19</sup> Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

- (81) À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait été libéralisé au niveau de l'Union européenne est un élément qui peut servir à déterminer si l'aide a un effet réel ou potentiel sur la concurrence et les échanges entre les États membres<sup>20</sup>. En particulier, le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre<sup>21</sup>, a libéralisé, en son article 1<sup>er</sup>, l'accès aux marchés de cabotage à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993. En outre, le règlement (CE) N° 1356/96 du Conseil du 8 juillet 1996 concernant des règles communes applicables aux transports de marchandises ou de personnes par voie navigable entre États membres, en vue de réaliser dans ces transports la libre prestation de services<sup>22</sup>, a libéralisé, en son article 2, l'accès au marché des transports internationaux par voie navigable à partir du 2 août 1996.
- (82) La mesure est donc susceptible de créer une distorsion de concurrence et d'affecter le commerce entre États membres.
- (83) Au vu de ce qui précède, la Commission estime que les mesures envisagées au titre du régime notifié constituent des mesures d'aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

### **3.2. Compatibilité des mesures d'aide d'État avec le marché intérieur**

#### 3.2.1. Mesures environnementales

- (84) La Commission considère que la compatibilité avec le marché intérieur des mesures d'aides A1 et D doit être appréciée au regard de l'article 107, paragraphe 3, sous c), TFUE et des lignes directrices de 2008 concernant les aides d'État à la protection de l'environnement (Lignes directrices environnementales)<sup>23</sup>.

##### 3.2.1.1. Mesure A1 - Aide aux adaptations techniques visant à rendre le transport fluvial plus respectueux de l'environnement

- (85) Conformément à son analyse dans le cadre de sa décision dans le cas N 651/2007, la Commission considère que cette mesure d'aide est compatible avec le marché intérieur en application des dispositions des sections 3.1.1 et 3.1.5 des Lignes directrices environnementales. Ces sections traitent des "aides aux entreprises qui vont au-delà des normes communautaires ou qui augmentent le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes communautaires et notamment des aides à l'acquisition de nouveaux véhicules de transport qui vont au-delà des normes communautaires ou qui augmentent le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes communautaires".

---

<sup>20</sup> Affaire C-409/00 *Espagne contre Commission*, Rec. 2003, p. I-1487, point 75.

<sup>21</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p.1.

<sup>22</sup> JO L 175 du 13.07.1996, p.7.

<sup>23</sup> JO C 82 du 1.04.2008, p.1.

- (86) La Commission observe qu'en l'espèce, l'objectif de l'aide répond aux exigences exprimées dans les paragraphes 73, 74 et 94 de ces lignes directrices. A cet égard, il importe de relever que les investissements faisant l'objet de l'aide ne doivent avoir été imposés ni par la législation nationale, ni par la législation de l'Union européenne et doivent ainsi aller au-delà des normes nationales et européennes en vigueur.
- (87) De même, l'intensité prévue par la mesure d'aide en cause est nettement inférieure aux intensités maximales fixées aux points 76 et 95 des Lignes directrices environnementales.
- (88) Enfin, les coûts éligibles sont définis conformément aux points 80 à 84 de ces lignes directrices. A cet égard, les coûts admissibles doivent être calculés nets de tous bénéfices et coûts d'exploitation liés à l'investissement supplémentaire pour la protection de l'environnement générés durant les cinq premières années de vie de l'investissement concerné.
- (89) Compte tenu du montant des investissements en cause, la Commission estime que le léger rehaussement du plafond de l'aide de 60.000 € à 70.000 €<sup>24</sup> par bateau sur toute la durée du plan n'est pas de nature à remettre en cause son analyse.
- (90) A la lumière de ces éléments, la Commission conclut que la mesure A1 est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, sous c), TFUE, et en application des critères pertinents de compatibilité définis par les Lignes directrices environnementales.

#### 3.2.1.2. Mesure D – Mesure destinées à promouvoir l'innovation

- (91) La Commission considère que cette nouvelle mesure d'aide est compatible avec le marché intérieur en application des dispositions de la section 3.1.4 (relatives aux aides aux études environnementales) des Lignes directrices environnementales.
- (92) En particulier, cette mesure concerne des aides visant à subventionner des études qui doivent permettre au bateau concerné de diminuer sa consommation d'énergie et de réduire ses émissions de gaz à effet de serre.
- (93) A cet égard, la Commission note que cette mesure d'aide répond aux exigences du point 93 des Lignes directrices environnementales pour les études directement liées aux investissements aux fins de se conformer aux normes dans les conditions définies à la section 3.1.1, ou de réaliser des économies d'énergie dans les conditions définies à la section 3.1.5. De même, les intensités de 50% pour les grandes entreprises et de 70% pour les petites entreprises, prévues par cette mesure d'aide, sont conformes aux intensités prévues au point 93 des Lignes directrices environnementales.

---

<sup>24</sup> Voir paragraphe (33) supra. L'augmentation est de l'ordre de 17%.

### 3.2.2. Aides à la coordination des transports

- (94) La Commission estime que l'objectif de certaines des mesures d'aides du PAMI est de générer un report modal entre deux modes de transport terrestres. Il s'agit des mesures suivantes:
- Mesure A2 – Aide aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la flotte;
  - Mesure A3 – Aide à l'acquisition d'engins de manutention embarqués sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement;
  - Mesure B1 – Aide à la mise en service de nouvelles unités répondant à l'évolution structurelle et au besoin de rajeunissement de la flotte;
  - Mesure B2 – Aide visant à l'adaptation et au renouvellement de la flotte pour répondre à des trafics spécifiques;
  - Mesure B3 – Aide à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes;
  - Mesure C1 – Aide à l'achat du premier bateau dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial.
- (95) Dans ce contexte, la Commission considère que la compatibilité avec le marché intérieur de ces mesures doit être examinée sur la base de l'article 93 TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle<sup>25</sup>.
- (96) A cet égard, il convient de rappeler que l'article 93 TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. Ladite disposition ne s'applique toutefois que dans le domaine du transport terrestre, c'est-à-dire les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable<sup>26</sup>.
- (97) La notion de "coordination des transports" utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.

---

<sup>25</sup> Après l'entrée en vigueur du Règlement (CE) No 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) No 1191/69 et (CEE) No 1107/70 du Conseil, (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1), l'article 93 TFUE est devenu directement applicable. Cet article constitue désormais une base juridique pour l'évaluation de la compatibilité d'aides dans le domaine du transport terrestre, non couvertes par ledit règlement.

<sup>26</sup> Article 100 TFUE.

- (98) Conformément à une pratique décisionnelle constante, une aide est considérée comme répondant aux besoins de coordination et, partant, comme compatible avec le marché intérieur, si les conditions ci-dessous énumérées sont cumulativement remplies:
- l'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini;
  - l'aide doit être nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt général défini et doit avoir un effet incitatif;
  - le montant de l'aide doit être proportionné à l'objectif poursuivi;
  - l'accès à l'aide en question doit être ouvert à tous les bénéficiaires potentiels sur une base non-discriminatoire;
  - l'aide ne doit pas conduire à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.
- (99) Etant donné que les six mesures d'aide susmentionnées sont étroitement liées et qu'elles participent d'un objectif commun, la Commission est d'avis qu'il convient de les apprécier conjointement aux fins de l'examen de leur compatibilité avec le marché intérieur.

#### 3.2.2.1. Objectif d'intérêt général

- (100) Depuis plusieurs années, l'Union européenne mène une politique en faveur d'un système de transport multimodal équilibré. Un des objectifs de cette politique est de réaliser un transfert modal du fret routier vers d'autres modes de transport et notamment vers les voies d'eau.
- (101) Le développement de la navigation intérieure ainsi que son intégration dans une chaîne de transport multimodale représente un des volets de cette politique.
- (102) Aux termes de la Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" il est indiqué que *"dans le cadre d'un marché de la navigation intérieure libéralisé, la Commission européenne vise à promouvoir et à renforcer la position concurrentielle du transport par voies navigables, en particulier en améliorant son intégration dans la chaîne logistique multimodale"*<sup>27</sup>. Avec la mise en place du programme Marco Polo II, la Commission a mis l'accent sur les bénéfices pour l'environnement du report

---

<sup>27</sup> Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" - Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables, COM (2006) 6 du 17.1.2006, troisième alinéa du point II. Voir également la communication "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable", COM (2006) 336 du 28.6.2006 et les conclusions du Conseil de l'Union européenne relatives à la promotion du transport par voies navigables, juin 2006. Voir enfin le document de travail des services de la Commission intitulé *"Towards 'NAIADES II'- Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area"* (texte non disponible en français).



modal dans le transport de marchandises et a, en parallèle, fourni les fonds nécessaires pour soutenir cette transition<sup>28</sup>.

- (103) Dans son Livre Blanc relatif à l'espace européen unique des transports<sup>29</sup>, la Commission a également mis en exergue le potentiel à exploiter des voies navigables pour le transport de marchandises. Elle préconise à cet égard de mettre en place un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure ainsi que de supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode de transport. Enfin, dans ce même document, la Commission appelle les Etats membres à promouvoir l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques intermodales. Finalement, la pratique décisionnelle de la Commission dans le domaine des aides d'Etat au secteur de la navigation intérieure reconnaît également cet objectif d'intérêt commun<sup>30</sup>.
- (104) La Commission observe que le PAMI vise notamment à la réalisation des objectifs de l'Union européenne en matière de transport fluvial, à savoir de contribuer au transfert modal du fret routier vers les voies navigables. A cet égard, il convient de constater que l'objectif général poursuivi par le PAMI, mais plus spécifiquement encore par les six mesures susmentionnées au paragraphe (94) est de susciter le report modal, d'une part, en favorisant la préservation et l'adaptation de la flotte existante aux besoins logistiques des transporteurs et en préparant son renouvellement en adéquation avec les besoins du marché et, d'autre part, en mettant en place des conditions favorables à l'utilisation de ce mode de transport.

---

<sup>28</sup> Règlement (CE) n°1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24.10.2006 établissant le deuxième programme "Marco Polo" pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises ("Marco Polo II"), et abrogeant le règlement (CE) N° 1382/2003, JO L 328 du 24.11.2006, p. 1, modifié par Règlement (CE) N° 923/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009, JO L 266 du 9.10.2009, p.1.

<sup>29</sup> Livre Blanc-Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final du 28.03.2011.

<sup>30</sup> Décision de la Commission du 12 septembre 2007, N 76/07, Autriche, Verlängerung des ERP – Verkehrsprogramms – Prêts bonifiés au secteur du transport, JO C 282 du 24.11.2007, p.5; Décision de la Commission du 11 décembre 2007, N 848/06 Italie, Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, JO C 70 du 15.3.2008, p. 7; Décision de la Commission du 18 juillet 2007, N 720/06, Belgique, Octroi d'une subvention par le Port de Bruxelles aux lignes régulières de transport de conteneurs, JO C 307 du 18.12.2007, p. 10; Décision de la Commission du 12 octobre 2006, N 53/06, Belgique, Octroi d'une aide de la Région flamande à un projet pilote en faveur de la navigation en estuaire et de la navigation intérieure pour le transport de conteneurs en provenance et à destination des ports maritimes flamands (Zeebrugge et Ostende), JO C 297 du 7.12.2006, p. 14; Décision de la Commission du 5 juillet 2005, N 213/05, Pays-Bas, Aide pour le remplacement ou la mise en conformité des moteurs diesel utilisés par les bateaux de navigation intérieure, JO C 79 du 1.4.2006, p. 24; Décision de la Commission du 20 avril 2004, N 206/03, Royaume-Uni, Waterborne Freight Grant (WFG) — subventions en faveur du transport par voie navigable, JO C 240 du 30.9.2005, p. 20; Décision de la Commission du 8 septembre 2004, N 38/04, France, Aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France, JO C 136 du 3.6.2005, p. 41; Décision de la Commission du 2 octobre 2001, N 299/01, France, Plan d'aides aux transporteurs français par voies navigables, JO C 342 du 5.12.2001. p.7; Décision de la Commission du 23 novembre 2000, N 564/2000, France, Plan d'aides aux transporteurs par voies navigables pour 2000, JO C 380 du 30.12.2000; Décision de la Commission du 16 juin 2004, N 4/2004, Belgique, Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2004-2007, JO C 125 du 24.5.2005, p. 6.

- (105) Par conséquent, la Commission conclut que les six mesures d'aide sous examen contribuent à atteindre l'objectif d'intérêt général, clairement défini, de report modal.

#### 3.2.2.2. Nécessité et caractère incitatif de l'aide

- (106) De manière globale, la Commission juge favorablement la politique française en matière de report modal de la route vers la voie d'eau pour le transport de marchandises. Elle observe que, au regard de la part modale limitée de la navigation intérieure en France et, à l'inverse, au regard du potentiel du réseau des voies d'eau français, les actions entreprises par la France, dont notamment celles relevant du PAMI, ont été conçues pour répondre adéquatement aux objectifs de l'Union européenne en matière de promotion des modes de transports plus propres.
- (107) Par ailleurs, au regard des surcoûts structurels qu'engendre ce mode de transport par rapport à la route, la Commission présume que, sans soutien public, les investissements pertinents, destinés à générer des trafics supplémentaires, ne sauraient être portés par les seules forces du marché. La Commission constate à cet égard que les six mesures à l'examen, appartenant aux trois volets distincts du PAMI, sont adéquatement définis afin de permettre aux transporteurs fluviaux de surmonter ces obstacles structurels, dans l'objectif de générer des trafics fluviaux nouveaux ou supplémentaires.
- (108) Concernant la partie relative aux travaux sur la structure des bateaux de la mesure A2 "Aide aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la flotte" et la partie construction de la mesure B2 "Aide visant à l'adaptation et au renouvellement de la flotte pour répondre à des trafics spécifiques", la Commission considère, dans la ligne de sa décision sur le cas N 651/2007 (précitée), que l'adaptation technique des bateaux qui répondent aux exigences des techniques modernes de transport et assurent une sécurité élevée peut être considérée comme nécessaire car elle permet à la batellerie de disposer de cales suffisantes, en bon état et modernisées. Ces mesures sont donc nécessaires au développement du marché du transport de marchandise par voie fluviale en ce qu'elles permettent de remédier, à tout le moins en partie, aux contraintes inhérentes à ce mode de transport.
- (109) Plus spécifiquement, des investissements suivis dans la modernisation et l'innovation sont encore nécessaires pour maintenir les atouts de la navigation intérieure en tant que mode de transport efficace, sûr et respectueux. La mesure A2 et la partie construction de la mesure B2 contribueront ainsi à l'amélioration des performances du transport fluvial en matière de sécurité, lesquelles sont déjà élevées par rapport aux autres modes de transport, mais qui pourront encore être améliorées en recourant à des mesures telles que les adaptations des bateaux existants aux besoins spécifiques des chargeurs et ce en vue de répondre aux demandes du marché<sup>31</sup>.

---

<sup>31</sup> Voir Naiades point 3.2.

- (110) La Commission note dans ce contexte que l'article 8 du règlement (CE) N° 718/1999 du Conseil, du 29 mars 1999, relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable<sup>32</sup>, tel que mis en œuvre par le Règlement (CE) N° 181/2008 de la Commission du 28 février 2008<sup>33</sup>, encourage les Etats membres à prendre des mesures visant notamment l'adaptation technique des bateaux en vue d'améliorer les conditions de travail ainsi que les exigences de sécurité.
- (111) Concernant, la partie liées aux travaux d'équipement de la mesure A2 et la partie construction de la mesure B2, la Commission considère, dans la ligne de la décision sur le dossier N 651/2007<sup>34</sup>, que l'acquisition d'équipements destinés à accroître la sécurité du transport est compatible avec l'article 93 TFUE. Conformément à sa pratique<sup>35</sup> et aux fins de l'appréciation de la compatibilité de ce type d'aide, la Commission applique par analogie certaines des conditions des Lignes directrices environnementales. A cet égard, comme cela est indiqué ci-dessus, les investissements en question vont au-delà des normes en vigueur en matière de sécurité et notamment en ce qui concerne le transport de matières dangereuses et/ou sont tout à fait innovants.
- (112) Concernant en particulier la partie de la mesure A2 destinée à l'achat des équipements électroniques et de communication, la Commission considère que le développement de l'utilisation des nouvelles technologies dans le cadre de la navigation intérieure relève également d'un intérêt commun. Il en est notamment ainsi en raison de l'importance des nouvelles technologies permettant à la navigation intérieure de devenir compétitive vis-à-vis du transport routier. Ainsi, un transporteur routier peut facilement suivre, via le chauffeur du camion et son téléphone mobile, une opération de transport routier dans toute l'Europe. Seule l'utilisation des nouvelles technologies permettra d'offrir un degré de suivi comparable dans une opération de transport fluvial ou transport combiné.

---

<sup>32</sup> JO L 90 du 2.4.1999, p. 1.

<sup>33</sup> Texte fixant certaines mesures d'application du règlement (CE) no 718/1999 du Conseil relatif à une politique de capacité des flottes communautaires dans la navigation intérieure en vue de promouvoir le transport par voie navigable, JO L 56 du 29.2.2008, p. 8.

<sup>34</sup> Voir paragraphe 82 de la décision N 651/2007.

<sup>35</sup> Décision de la Commission du 22 décembre 2006, N 575/06 - *Italie* - Région Friuli-Venezia Giulia - prolongation du régime N 134/01- *Italy* - Region Friuli-Venezia Giulia – Projet de loi No 106/1-A – Aide pour la mise en place d'une infrastructure et de services dans le secteur du transport de marchandises, pour la restructuration du transport routier de marchandises et pour le développement du transport combiné, JO C 43 du 27.02.2007, p. 3; Décision de la Commission du 21 décembre 2000, N 508/99 - *Italie* - Province de Bolzano-Haut Adige - Loi 4/97, JO C 71 du 3.3.2001, p.21; Décision de la Commission du 4 mai 1999, C 21/98 - *Italie*, JO L 227 du 28.08.1999, p.12.

- (113) La Commission souligne par ailleurs le rôle important de la logistique intermodale dans la compétitivité de l'industrie européenne<sup>36</sup>. L'Europe doit en effet relever les défis auxquels elle est confrontée dans le domaine des transports, en intégrant la dimension logistique dans sa politique des transports et tout en prenant en compte les aspects environnementaux<sup>37</sup>. A cet égard, la Commission dans son Plan d'action pour la logistique du transport de marchandises a inclus comme action prioritaire l'encouragement du "fret en ligne" et les systèmes de transport intelligents (STI)<sup>38</sup>.
- (114) Concernant la mesure A3 "Aide à l'acquisition d'engins de manutention embarqués sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement", la Commission considère, dans la ligne de sa décision sur le cas N 651/2007, que les équipements de transbordement sont essentiels au bon fonctionnement de la chaîne de transport fluvial et combiné. Elle relève à cet égard que 30% des coûts du transport intermodal sont liés directement ou indirectement au transbordement<sup>39</sup>. Dans ce contexte, la mesure d'aide en cause permettra de diversifier l'offre de service et de réduire la chaîne des acteurs dans l'organisation du transport fluvial de marchandises.
- (115) S'agissant des mesures B1 "Aide à la mise en service de nouvelles unités répondant à l'évolution structurelle et au besoin de rajeunissement de la flotte" et C1 "Aide à l'achat du premier bateau dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial", la Commission considère que seules les spécificités du segment de marché fluvial concerné sont de nature à permettre de considérer que ces aides sont nécessaires à l'objectif d'intérêt général poursuivi.
- (116) A cet égard, la Commission relève que l'aide à la construction et à l'acquisition de bateaux sera uniquement réservée aux unités dont la cale ne dépasse pas 1.000 tonnes. Or, la Commission estime justifiée la volonté des pouvoirs publics français de renouveler et d'accroître la flotte composée de petite cale, laquelle offre de bonnes performances énergétiques et environnementales. A cet égard, il est opportun de rappeler que l'âge moyen de la flotte actuelle est de 60 ans.

---

<sup>36</sup> Proposition pour un règlement du Parlement européen et du Conseil établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II) COM (2004) 478 final, mémorandum explicatif, p.6. Créer une Europe innovante – rapport du groupe d'experts indépendants sur la R&D et l'innovation créé à la suite du sommet de Hampton Court, en janvier 2006.

<sup>37</sup> Communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions: la logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable, COM (2006) 336 final, p 1.

<sup>38</sup> Doc COM (2007) 607 final du 18.10.2007.

<sup>39</sup> Voir décision de la Commission du 12 septembre 2007, N 76/07, Autriche, Verlängerung des ERP – Verkehrsprogramms – Prêts bonifiés au secteur du transport, JO C 282 du 24.11.2007, p.5, point 54 et décisions citées à la note en bas de page n° 29.

- (117) En effet, la nécessité de développer ce type de cale est justifiée, en premier lieu, par la demande de la profession, en particulier sur certains bassins. Les autorités françaises font valoir sur ce point que le marché est caractérisé par des départs massifs à la retraite des membres de la profession et que 50% des jeunes entrepreneurs choisissent ce type de flotte. En outre, les bénéficiaires desdites mesures seront pour l'essentiel des petites entreprises.
- (118) En second lieu, le déficit de cale, en dépit d'une demande réelle du marché, laisse présumer que seule l'intervention publique pourra apporter les financements nécessaires au renouvellement de la petite cale en France. A cet égard, les autorités françaises ont fourni des données statistiques claires, établissant l'absence de surcapacité de ce type de flotte en France et en Europe.
- (119) Enfin, les autorités françaises ont fait état de l'émergence d'une nouvelle demande, hors filière agroalimentaire, pour les bateaux de petite cale.
- (120) La Commission observe dans ce contexte que la mesure C1 "Aide à l'achat du premier bateau dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial" a été validée sous une forme limitée dans le cadre du précédent plan<sup>40</sup>, l'intervention publique dans ce domaine ayant permis le maintien de 2% de l'offre de transport sur la période 2008-2012.
- (121) S'agissant de la partie construction de la mesure B3 "Aide à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes", la Commission note que l'aide sera exclusivement destinée à l'adaptation ou la transformation de bateaux pour la navigation dans l'estuaire ou la construction de nouveaux bateaux adaptés à ce type de navigation. A cet égard, il convient de rappeler que les caractéristiques des bateaux fluviaux empêchent en principe leur utilisation dans la navigation estuarienne. La mesure vise ainsi à développer la compétitivité du transport fluvial par rapport aux autres modes de transports terrestres en facilitant l'accès des bateaux de navigation intérieure aux ports maritimes.
- (122) Concernant les études de conception relevant des mesures B2 et B3, la Commission, pour le besoin de l'appréciation de la compatibilité de ce type d'aide accessoire aux investissements destinés à accroître la sécurité du transport, applique par analogie certaines des conditions des lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement. A cet égard, la Commission constate que les conditions établies au point 3.1.4 des Lignes directrices environnementales, concernant les aides aux études environnementales sont satisfaites. En particulier, l'intensité de l'aide en faveur des études de conception sera limitée à 50% et plafonnée à 100.000 €.
- (123) Sur la base des éléments qui précèdent, la Commission considère que, dans les circonstances spécifiques de l'espèce, les six mesures susmentionnées du régime permettront de contribuer au renouvellement, à la modernisation et à l'adaptation de la flotte fluviale et sont ce faisant nécessaires pour contribuer à la réalisation des objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.

---

<sup>40</sup> Mesure D2 du PAM: Aide à la transmission de bateaux du parc français à des jeunes entrepreneurs, à de nouveaux entrants dans la profession, ou à des bateliers salariés créant leur propre entreprise.

- (124) Les mesures en cause au titre du PAMI n'ayant pas été mises en œuvre à ce jour, la Commission relève que le caractère incitatif de l'aide a été pour cette raison préservé.

### 3.2.2.3. Proportionnalité de l'aide

- (125) En ce qui concerne la mesure A2 "Aide aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la flotte", la Commission note que l'intensité maximale est établie à 30% des investissements, avec un plafond de 60.000 € par bateau (150.000 € pour les travaux de structure). Le niveau d'aide prévue pour ces équipements, directement liés au transport fluvial, est conforme à la pratique de la Commission dans les domaines du transport combiné et de la navigation intérieure<sup>41</sup>.
- (126) S'agissant de la mesure A3 "Aide à l'acquisition d'engins de manutention embarqués sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement", la Commission note que l'intensité de la mesure est limitée à 30% des coûts éligibles, plafonnés à 80.000 € par bateau. L'intensité de cette aide est conforme à la pratique de la Commission dans le domaine considéré<sup>42</sup> et l'augmentation du plafond de 50.000 € à 80.000 € par bateau<sup>43</sup> sur la durée du plan n'est pas de nature à remettre en cause cette analyse.
- (127) En ce qui concerne la mesure B1 "Aide à la mise en service de nouvelles unités répondant à l'évolution structurelle et au besoin de rajeunissement de la flotte", la Commission estime utile de prendre en considération le contexte économique actuel dans lequel s'inscrit cette intervention publique. En effet, les pouvoirs publics, en subventionnant la construction d'unités neuves, visent à enclencher un processus de rénovation de la flotte fluviale française, étape primordiale pour maintenir à flot la compétitivité du transport fluvial et, ce faisant, stimuler le transfert modal de la route vers les voies navigables.

---

<sup>41</sup> Voir par exemple, décision de la Commission du 8 septembre 2004, N 38/04, France, Aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France, JO C 136 du 3.6.2005, p. 41; décision de la Commission du 9 décembre 1998, N 598/98 – Pays-Bas, JO C 29 du 4.2.1999, p.13; décision de la Commission du 8 juillet 1999, N 121/99 – Autriche, JO C 245 du 28.8.1999, p.2; décision de la Commission du 4 mai 1999 – Italie, JO L 227 du 28.8.1999, p.12; décision de la Commission du 21 décembre 2000, N 508/99 – Italie – Bolzano – Haut-Adige- Loi 4/97, JO C 71 du 3.3.2001, p.21 ; décision de la Commission du 6 septembre 2000 – Belgique, JO C 284 du 7.10.2000.

<sup>42</sup> Décision de la Commission du 12 septembre 2007, N 76/07, Autriche, Verlängerung des ERP – Verkehrsprogramms – Prêts bonifiés au secteur du transport, JO C 282 du 24.11.2007, p.5, point 54 et décisions citées à la note en bas de page n° 31.

<sup>43</sup> L'augmentation est de l'ordre de 60%.

- (128) La mesure d'aide permettra dans contexte d'améliorer les performances énergétiques et environnementales des bateaux fluviaux. Par ailleurs, la Commission estime opportun de rappeler que la mesure ne s'appliquera qu'à la petite cale (moins de 1.000 t), segment sur lequel il n'existe pas de surcapacité. La mesure contribuera ainsi à l'optimisation de la chaîne logistique, tout en répondant à une forte demande du marché et une attente de la part de la profession. Au regard de l'intensité maximale de la mesure, établie à 30% du coût d'investissement avec un plafond de 200.000€ par bateau, la Commission estime que la mesure est proportionnelle à l'objectif poursuivi.
- (129) S'agissant de la mesure B2 "Aide visant à l'adaptation et au renouvellement de la flotte pour répondre à des trafics spécifiques", la Commission observe que l'intensité maximale de la mesure est fixée à 20% du surcoût de l'investissement par rapport au coût de construction d'une cale classique, engendré par les spécificités du trafic ou les exigences du client-chargeur en termes de sécurité, avec un plafond de 200.000 € par bateau. A titre de comparaison, il est pertinent de relever que le point 3.1.1 des Lignes directrices environnementales, relatives aux *aides aux entreprises qui vont au-delà des normes communautaires ou qui augmentent le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes communautaires*, autorise des intensités d'aides allant jusqu'à 70% des coûts éligibles pour les petites entreprises.
- (130) En ce qui concerne la mesure B3, "Aide à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes", la Commission estime opportun de se référer aux coûts de construction d'un bateau de navigation intérieure.
- (131) En effet, le rapport entre le montant de l'investissement et le montant d'aide montre que l'aide ne représente qu'environ 7,5% du coût total de construction d'un bateau pour la navigation estuarienne. Le pourcentage réel est donc largement inférieur à l'intensité maximale de l'aide, qui sera fixée à 20% du coût de construction. S'agissant de l'adaptation des bateaux existants, l'intensité de l'aide sera quant à elle limitée à 20% des coûts d'adaptation, avec un plafond de 300.000 €.
- (132) Il s'ensuit que le bénéficiaire de l'aide devra, en tout état de cause, supporter au moins 80% du coût des adaptations et environ 92% du coût de construction d'un nouveau bateau adapté à la navigation estuarienne.
- (133) La Commission note en outre que la différence de coût de construction entre un bateau de navigation fluviale normal et un bateau pour la navigation estuarienne est de 800.000 à 1.100.000 €, dans le cas d'un bateau de 220 EVP<sup>44</sup>. Le montant maximal de l'aide étant de 300.000 €, l'aide ne couvrira que environ 35% des coûts supplémentaires, le bénéficiaire de l'aide devant supporter environ 65% du financement desdits coûts supplémentaires.
- (134) La Commission constate que l'intensité de l'aide restera donc dans les limites fixées dans sa pratique décisionnelle antérieure et relève de surcoût que l'aide concernera seulement une dizaine de bateaux adaptés à la navigation estuarienne.

---

<sup>44</sup> Equivalent vingt pieds.

- (135) Concernant enfin la mesure C1 "Aide à l'achat du premier bateau dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial", la Commission observe que, comme pour la mesure comparable approuvée dans le cadre du PAM, le montant de l'aide est plafonné à 20% du prix de vente du bateau avec un maximum de 60.000 €.
- (136) Dans les circonstances spécifiques de l'espèce et compte tenu plus particulièrement de la finalité de la mesure d'aide, de son intensité maximale, du nombre limité de transporteurs concernés et de son effet positif sur l'éclosion de jeunes entreprises, encore peu nombreuses au sein d'un artisanat batelier vieillissant, cette dernière peut être considérée comme étant proportionnelle à l'objectif envisagé.
- (137) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aides engagés pour les six mesures, ci-dessus examinées, sont proportionnés à l'objectif d'intérêt général poursuivi.

#### 3.2.2.4. Accès non-discriminatoire

- (138) La Commission constate que les six mesures d'aide en cause seront allouées sur la base de critères transparents et non-discriminatoires, propres à garantir une évaluation et une sélection objectives des bénéficiaires. Plus généralement, la Commission constate que le régime est conçu pour ouvrir l'accès le plus large possible aux transporteurs fluviaux.
- (139) La Commission en déduit que le régime d'aide, tel que notifié, ne comporte pas d'aspect discriminatoire.

#### 3.2.2.5. Absence de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt général

- (140) Le PAMI a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport fluvial et le transport routier, résultant notamment de la vétusté des équipements de transport, due à la défaillance du marché pour assurer le renouvellement et la modernisation, aussi bien technique que sur le plan énergétique et écologique, de la flotte fluviale française.
- (141) La Commission note à cet égard que le PAMI est doté d'un budget limité de 22,5 million € qui sera déboursé sur une période de 5 ans au profit d'un nombre important de bénéficiaires potentiels qui, selon les autorités françaises, pourrait atteindre 500. La Commission estime en outre que les intensités d'aides prévues dans le cadre du régime aboutiront à l'octroi de montants d'aide limités. Le nombre de bateaux concernés seront également limités.
- (142) Il s'ensuit que le régime est conforme à la politique de l'Union européenne en matière de transports et ne conduit pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.



### 3.2.2.6. Conclusion

(143) A l'aune de l'ensemble des développements qui précèdent, la Commission considère que les six mesures d'aide en l'espèce, prévues par le régime notifié, répondent aux besoins de coordination en matière de transport et sont dès lors compatibles avec le marché intérieur en application de l'article 93 TFUE.

### 3.2.3. Aides en faveur de la formation

(144) La Commission considère que la mesure C3 "Aide à la création d'un logement pour l'accueil des apprentis bateliers" a pour objectif de favoriser l'accueil des apprentis bateliers dans un logement dédié, durant leur période de formation.

(145) La Commission estime toutefois que les conditions d'application de la section 8 relative aux aides à la formation du RGEC<sup>45</sup> ne sont pas satisfaites, les coûts admissibles d'un projet d'aide à la formation, tel que détaillé à l'article 38, paragraphe 4, n'incluant pas la possibilité d'exemption pour la création d'un logement.

(146) De manière identique, la compatibilité de la présente mesure avec le marché intérieur ne peut être analysée à l'aune des dispositions de la Communication de la Commission établissant les critères pour l'analyse de la compatibilité des aides d'État en faveur de l'emploi de travailleurs défavorisés et handicapés dans les cas soumis à notification individuelle<sup>46</sup>. En effet, cette communication n'est applicable que lorsque la subvention d'aide individuelle à la formation est supérieure à 2 million € par projet de formation<sup>47</sup>, ce qui n'est pas le cas en l'espèce.

(147) En revanche, la Commission considère que la mesure en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 107, paragraphe 3, sous c), TFUE aux termes duquel: "peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur: les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun".

(148) A cet égard, La Commission rappelle premièrement que la mesure en cause, comme l'ensemble du régime dont elle fait partie, répond à un objectif d'intérêt général clairement défini, à savoir la contribution au transfert modal du fret routier vers les voies navigables<sup>48</sup>. A cet égard, la Commission renvoie à son raisonnement développé à la section 3.2.2.1 de la présente décision et relatif à la politique menée par l'Union européenne en matière de transport fluvial et d'intermodalité. Elle relève en outre que les dispositions de l'article 8, alinéa 4 du Règlement (CE) 718/1999 aux termes desquelles tout Etat membre peut prendre des mesures en vue d'améliorer les conditions de travail ainsi que la qualification des bateliers pour assurer l'évolution et l'avenir de la profession.

---

<sup>45</sup> Voir note de bas de page 2 *supra*.

<sup>46</sup> JO C 188 du 11.08.2009 p.1.

<sup>47</sup> Article 3.

<sup>48</sup> Voir section 3.2.2.1 *supra*.

- (149) Deuxièmement, dans le secteur fluvial de transport de marchandises, comme d'ailleurs dans le secteur maritime, la formation est en principe dispensée à bord du bateau et est indispensable à l'arrivée de nouveaux entrants dans la profession. En outre, les contraintes horaires de la profession requièrent que soit assuré à l'apprenti un hébergement à bord. Or, le faible attrait des jeunes pour cette profession pourrait notamment s'expliquer par les possibilités d'accueil limitées de nouveaux membres d'équipage sur les bateaux.
- (150) Ce faisant, les spécificités du secteur fluvial et notamment ses besoins particuliers en termes de rajeunissement de la flotte et de la profession rendent nécessaires l'intervention publique.
- (151) Troisièmement, la Commission relève que le bénéficiaire devra avoir présenté une demande d'aide avant d'engager les travaux, préservant ainsi l'effet incitatif de la mesure en cause.
- (152) Quatrièmement, l'intensité de l'aide est fixée à 30 % et son montant est plafonné à 15 000 € par bateau pour la durée du plan, pour un montant de travaux envisagé de l'ordre de 50.000 €. A titre de comparaison, la Commission estime opportun de relever que dans le RGEC, l'intensité maximale autorisée pour la formation s'élève à 60% des coûts admissibles pour la formation générale<sup>49</sup> et l'intensité des aides accordées dans le secteur du transport maritime peut atteindre 100% des coûts admissibles, sous réserve du respect de certaines conditions, lorsque notamment le bénéficiaire de la formation n'est pas un membre actif de l'équipage mais est surnuméraire à bord<sup>50</sup>.
- (153) Par conséquent, la Commission considère que dans ses limites, l'aide n'excède pas le montant maximum nécessaire pour induire un changement de comportement, ce qui, en d'autres termes, signifie qu'elle peut être considérée comme proportionnelle à l'objectif poursuivi.
- (154) Cinquièmement enfin, la Commission estime que la mesure n'induit pas de distorsion de concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun étant considéré l'intensité limitée de l'aide qui est de surcroît plafonnée à 15.000 € sur toute la durée du régime.

---

<sup>49</sup> Article 39, paragraphe 2.

<sup>50</sup> Article 39, paragraphe 2.

#### 4. DECISION

- (155) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections et elle considère que le régime en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 et de l'article 107, paragraphe 3, sous c), TFUE.

Dans le cas où cette 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 une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et avec sa publication sur le site Internet suivant:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>

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

Commission européenne  
Direction générale de la Concurrence  
Greffes Aides d'Etat  
1049 Bruxelles  
Belgique

Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42

[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

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

Par la Commission

Joaquín ALMUNIA  
Vice-président

Mesures notifiées sous PAMI

| Volet  | Budget maximal par volet  | Mesure  | Nom de la mesure  |  | Coûts éligibles   | intensité de l'aide et plafonnement  |
|--|---|---|---|--|---|--|
| A - Mesures destinées à moderniser la flotte et à conforter le transport fluvial sur le plan environnemental | 9 Millions d'€  | A1  | Aides aux adaptations techniques visant à rendre le transport fluvial plus respectueux de l'environnement                       |  | Travaux effectués sur des bateaux existants ayant pour but de réaliser des économies d'énergie par l'amélioration du rendement énergétique du bateau et de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Travaux non obligatoires et qui vont au-delà des normes en vigueur  | 30% du surcoût - plafond de 70 000 € par bateau sur la durée du plan   |
|  |   | A2  | Aides aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la flotte                                 |  | Travaux participant à l'amélioration de la productivité et de la sécurité : travaux de structure ou d'équipement  | 30% - plafond de 60 000 € par bateau sur la durée du plan - plafond pourra être porté à 150 000 € pour les travaux de structure après avis favorable de VNF                        |
|  |   | A3  | Aide à l'acquisition d'engins de manutention embarqués sur une cale existante et d'outils d'aide au chargement                  |  | Installation du matériel à bord ou acquisition d'outils d'aide aux chargement   | 30% - plafond de 80 000 € par bateau sur la durée du plan  |
| B - Mesures destinées à encourager l'adaptation de la cale à l'émergence de nouveaux trafics de marchandise  | 7 millions d'€  | B1  | Aides à la mise en service de nouvelles unités répondant à l'évolution structurelle et au besoin de rajeunissement de la flotte | Aide à la construction de la petite cale (moins de 1000 t) | Aide limitée à un projet par entreprise pour la durée du plan (étude et/ou acquisition)   | 30% - plafond de 200 000 € (1 projet/entreprise/pour la durée du plan)   |
|  |   | B2  | Aides visant à l'adaptation et au renouvellement de la flotte pour répondre à des trafics spécifiques                           | Aide aux études de conception                              | Répondre à la problématique spécifique d'un chargeur identifié ou proposer une étude de marché indiquant le besoin de cale spécifique sur la filière visée,<br>- constituer un flux nouveau pour la voie navigable,<br>- concerner la logistique de marchandises dangereuses ou de filières émergentes ou constituer une innovation technique ou logistique pour les filières traditionnelles.  | 50% - plafond de 100 000 €   |
|  |   |   |   | Aide à la construction                                     | Aide limitée à 2 unités par type de trafic pour une entreprise  | 20% du surcoût d'investissement - par rapport au coût de construction d'une cale classique - plafond de 200 000 € du surcoût d'investissement - 2 unités/type transport/entreprise |
|  |   | B3  | Aides à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes   | nouvelles unités   | Aide à la construction de bateaux de transport de conteneurs aptes à naviguer dans des zones fluvio-maritimes   | - 50% du coût des études de conception plafonnée à 100 000 € par projet ;<br>- 20% du coût de construction plafonnée à 400 000 €.  |
|  |   |   |   | adaptations des bateaux existants (après 1/01/1997)        | Aide à l'adaptation de bateaux pour naviguer en zones fluvio-maritimes  | 30% - plafond de 90 000 €  |
|  |   | C - Mesures destinées à soutenir la création et le développement des entreprises de transport | 5,5 millions d'€  | C1   | Aide à l'achat du premier bateau dans le cadre de la création d'une entreprise de transport fluvial   | unités dont le port en lourd est inférieur ou égal à 1 000 tonnes.   |
| C2   | Création d'un logement neuf à l'avant pour accueillir les apprentis bateliers |   |   | 30% - plafond de 15 000 €                                  |   |  |
| D - Mesure destinée à promouvoir l'innovation  | 1 million d'€   |   |   |  | Subventionner les études réalisées sur des bateaux existants permettant de mettre en œuvre des solutions innovantes pour la construction, la structure ou l'équipement d'unités fluviales. Les études réalisées doivent avoir pour objectif de permettre au bateau de réaliser des économies d'énergie et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, en allant au-delà des normes actuellement en vigueur au plan national et communautaire en la matière. | 50% - plafond de 100 000 €   |
|  |   |   |   |  |   | 70% si mise à disposition des autres entreprises des résultats de l'étude uniquement pour les PME qui diffusent les résultats de l'étude.  |

