



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 19.06.2014
C(2014) 4113 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour
information.

Objet: Aide d'Etat n° SA.37881 (2013/N) – France
Aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode tout routier pour la période 2013-2017

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

- (1) Par notification électronique du 4 décembre 2013, modifiée le 23 décembre 2013, la Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne a notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la prolongation d'un régime d'aide pour la période 2013-2017.
- (2) Cette notification a été enregistrée sous le numéro SA.37881 et concerne, à l'exception de l'aide au démarrage, le prolongement de l'aide N 159/2008¹ relatif à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif

¹ Décision du 17 juin 2008, JO C 202 du 08.08.2008, p. 2, corrigée par décision du 22.10.2008. Ce régime concernait lui-même le prolongement de l'aide N623/02 qui avait été approuvée par la Commission par décision du 30 avril 2003 (JO C 248 du 16.10.2003, p. 3) concernant l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatif au mode routier et d'autre part une nouvelle mesure relative à une aide au démarrage pour ces mêmes services réguliers.

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

au mode tout routier, approuvée en 2008. Ce régime a été en dernier lieu autorisé pour la période 2008-2012.

- (3) Faisant suite à la demande des services de la Commission, les autorités françaises ont transmis des informations supplémentaires le 21 mars 2014.

2. DESCRIPTION DU REGIME D'AIDE

- (4) Le régime notifié étant en substance et dans une large mesure une demande de prolongation du régime antérieurement approuvé et ayant pris fin en 2012, la Commission se réfère pour sa description à sa décision du 17 juin 2008, tel que corrigée par sa décision du 22 octobre 2008.
- (5) Les modifications apportées au régime approuvé en 2008 sont reprises dans le tableau ci-dessous, à savoir notamment la suppression de l'aide au démarrage. Sous réserve de ces modifications ce régime continuera de s'appliquer selon les modalités approuvées à l'époque par la Commission.

Régime Période	Aide N159/2008 (2008-2012)	Nouveau dispositif notifié	
		Trafics 2013	Trafics 2014-2017
Bénéficiaires	Opérateurs de transport combiné et commissionnaires	Inchangé	Inchangé
Montant cumulé des aides (y compris dispositifs complémentaires)	Maximum 30% du coût du service	Inchangé	Inchangé
Services concernés: tout service ferroviaire, fluvial, maritime courte distance ayant au moins un transbordement en France	Possibilité offerte aux organismes publics et collectivités d'apporter également une aide quelle que soit la distance	Inchangé	Inchangé
	Aide quelle que soit la distance	Aide quand il s'agit d'une distance supérieure de 80 km, sauf déchets et distribution urbaine (critère facultatif pour les collectivités territoriales et organismes publics)	
Intensité: taux forfaitaire par UTI transbordée	Identique à tous les modes	Inchangé: taux en baisse non fixé	Inchangé: taux lié à l'enveloppe budgétaire annuelle
Point nodal et massification situés en France	Oui	Oui: taux en baisse non fixé	Non
Aide au démarrage de nouveaux services	Oui	Non	Non

<p>Procédure: Appel à manifestation d'intérêt publié chaque année N au JOUE</p>	<p>Objectifs de trafics de l'année N => convention établie sur objectifs et aide versée sur trafics réalisés</p>	<p>Trafics de l'année N-1 => convention établie sur objectifs et aide versée sur trafics réalisés</p>	<p>Trafics de l'année N-1 => convention établie sur objectifs et aide versée sur trafics réalisés</p>
---	---	--	--

- (6) Comme pour les régimes précédents, l'objectif du régime sous examen est le développement du transport combiné afin qu'il constitue une alternative attrayante au transport routier de marchandises, dont la part importante et croissante constitue une difficulté majeure pour la collectivité nationale, notamment en termes d'environnement, de sécurité et de saturation. L'objectif du régime notifié vise donc à encourager le transport combiné en compensant pour partie les surcoûts induits par la rupture de charge inhérente aux chaînes de transport combiné et aux opérations de massification en découlant.
- (7) Le régime, qui porte globalement sur la période 2013-2017, doit permettre aux opérateurs de services de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive pour favoriser le développement de ce moyen de transport.
- (8) La base juridique du régime notifié est l'article 11 de la Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Cet article stipule que: «[d]es dotations du budget de l'Etat encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'Etat et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation».

2.1. LES BENEFICIAIRES

- (9) Les bénéficiaires du régime notifié sont les opérateurs de transport combiné ou les commissionnaires de transport de l'Union Européenne et suisses qui exploitent un ou des services réguliers de transport combiné (ferroviaire, fluvial et maritime à courte distance hors feeding) entre deux points du territoire français métropolitain pour les services domestiques ou à partir ou à destination du territoire français métropolitain pour les services d'import/export.
- (10) Les services réguliers de transport combiné maritime à courte distance ne pourront bénéficier de l'aide que pour autant qu'ils constituent une réelle alternative à un parcours routier en France métropolitaine et que le parcours maritime soit organisé entre deux ports français métropolitains ou un port de la France continentale et un port d'un autre Etat membre ou du continent européen.
- (11) Comme par le passé, seront exclus du régime 1) les services ferroviaires et maritimes entre la France continentale et une île française ou d'un autre État membre; 2) les services ferroviaires et maritimes de seul franchissement maritime de la Manche ou de la mer du nord entre la France et l'Angleterre et 3) tous les services feeder, qui obéissent à une logique strictement armatoriale, à l'exception d'une aide à un service régulier de transport maritime à courte distance s'appuyant sur un « fond de cale ».
- (12) L'exclusion du bénéfice de l'aide imposée par la Commission prévue dans le régime précédent est reconduite pour les services d'import/export organisés à partir d'un terminal très proche de la frontière nord-est de la France en direction d'un pays voisin (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Espagne, Suisse) ou au-delà. Les autorités françaises gardent toutefois la possibilité d'examiner, en cas de besoin et en accord avec le pays voisin concerné, la mise en place d'un dispositif spécifique transfrontalier, lequel ne pourra en tout état de cause être mis en œuvre qu'après approbation par la Commission européenne.

- (13) En vertu de l'article 4, paragraphe 1, sous 2) de l'arrêté susmentionné, l'entreprise bénéficiaire ne peut pas être une entreprise en difficulté au sens de l'article 1^{er} du 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 traité².

2.2. LES MESURES D'AIDE EN CAUSE

- (14) Le nouveau régime d'aide au transport combiné s'inscrira dans la continuité des dispositions du régime qui s'est achevé en 2012 (décision «Aide d'Etat N159/2008») et portera sur une période de 5 ans, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 2013.
- (15) L'aide sera calculée sur la base:
- d'un taux forfaitaire par unité de transport intermodal (UTI) transbordée sur un terminal de transport combiné ouvert à tout opérateur de transport combiné ou commissionnaire de transport, entre le mode routier et les modes ferroviaire, fluvial et maritime courte distance, situé sur le territoire français métropolitain, accompagné d'un pré/post acheminement routier (sauf pour les flux maritimes intercontinentaux). Cette mesure est dénommée dans la suite de cette décision comme étant «l'aide au transbordement ».
 - pour l'année 2013 uniquement, d'un autre taux par UTI passant par un point nodal sur le territoire français métropolitain pour les trafics terrestres nationaux et internationaux en import/export. A cet égard, ne seront pas éligibles les simples opérations de manutention dans un terminal, mais bien les opérations de transbordement réalisées entre modes dans le cadre d'une chaîne de transport intermodal régulier ayant au moins une de ses extrémités sur le territoire français métropolitain. Cette mesure est dénommée dans la suite de cette décision comme étant « l'aide au passage en point nodal ».
- (16) En ce qui concerne l'aide au transbordement, elle sera destinée à compenser partiellement les surcoûts liés aux transbordements nécessaires pour changer de mode dans le transport combiné, par rapport à un parcours équivalent en « tout routier ». Le dispositif envisagé reprendra les principales caractéristiques du régime d'aide accordé pour la période 2008 – 2012.
- (17) Les coûts liés au transbordement comprendront à la fois les coûts de manutention et les coûts liés à l'infrastructure.
- (18) L'aide apportée par l'Etat français visera les services dont la distance est d'au moins 80 km, ce seuil ne s'appliquant pas aux services de transport combiné de déchets et de distribution urbaine. Le critère de distance minimal sera toutefois facultatif pour les aides susceptibles d'être accordées par les collectivités territoriales ou les organismes publics.
- (19) Ne seront pas éligibles les simples opérations de repositionnement ou de manutention d'UTI dans un terminal, mais bien les opérations donnant lieu à transbordement dans le cadre d'un service régulier de transport combiné éligible, ce transbordement étant précédé et suivi d'un parcours routier respectivement de pré et de post-acheminement reliant au lieu de chargement ou de déchargement des marchandises.

² JO L 214 du 09.08.2008 p. 3.

- (20) Lorsqu'un service est mutualisé avec un autre opérateur de transport combiné ou commissionnaire de transport, l'aide sera octroyée à l'opérateur ou commissionnaire de transport qui a la responsabilité financière de l'offre de service. Ce dernier reversera à l'autre opérateur le montant de l'aide au prorata du nombre d'UTI transportées.
- (21) Le montant de l'aide au transbordement demeurera identique quel que soit le terminal sur le territoire français, le choix de l'opérateur d'opérer un service entre deux terminaux voisins en France ne devant pas influencé par l'existence de l'aide mais par des considérations opérationnelles techniques et financières. Il en sera de même pour les ports maritimes français et les autres ports européens, l'aide devant être versée à l'opérateur de service de transport combiné, et non à l'un des acteurs portuaires et son montant ne devant pas varier quel que soit le port de transbordement.
- (22) Le niveau d'aide sera fixé selon les décisions budgétaires annuelles et formalisé avec chaque bénéficiaire par une convention conclue entre le financeur public (Etat, collectivité territoriale, organisme public) et le bénéficiaire. A titre indicatif, sur la base de EUR 18 (toutes taxes comprises) comme pour les années 2010 à 2012, l'estimation du coût pour l'Etat français se situe entre EUR 25 et 31 millions par an, soit environ EUR 140 millions cumulés sur la période de 5 ans (2013 – 2017). Au vu des projections budgétaires, cette estimation correspondra à un plafond.
- (23) Le montant de l'aide pour chaque bénéficiaire restera en tout état de cause inférieur à 30% du coût total de transport.
- (24) En ce qui concerne l'aide au passage en point nodal, elle ne s'appliquera que pour l'année 2013 afin d'assurer aux opérateurs une transition entre l'ancien et le nouveau régime. Les services dont la distance est d'au moins 80 km seront également exclus du bénéfice de cette aide, ce seuil ne s'appliquant pas aux services de transport combiné de déchets et de distribution urbaine.
- (25) L'octroi de cette aide au passage en point nodal ne modifie pas l'estimation des coûts reprise ci-dessus pour l'Etat ni le montant total de l'aide aux opérateurs qui restera en tout état de cause inférieur à 30% du coût total de transport.
- (26) Les autorités françaises confirment que, si d'éventuels ajustements devaient être apportés au régime en cause, l'intensité de l'aide, tous financeurs publics confondus, restera en tout état de cause limitée à ce plafond. Dans l'éventualité où des modifications substantielles du régime d'aide seraient envisagées pendant sa durée de validité, les autorités françaises ont indiqué qu'elles notifieraient ces modifications à la Commission avant leur mise en œuvre.
- (27) Les autorités françaises ont confirmé ne pas avoir octroyé d'aides dans le cadre du régime sous examen et se sont en outre engagées à ne pas en octroyer avant son approbation par la Commission européenne.

2.3. PROCEDURE D'OCTROI DE L'AIDE

- (28) La mise en place du nouveau régime fera l'objet d'une large information, de telle sorte que tous les opérateurs existants ou potentiels de l'Union Européenne puissent en avoir connaissance. Comme dans le précédent régime, un appel à manifestation d'intérêt européen sera publié chaque année au Journal Officiel de l'Union Européenne ("JOUE") et mis en ligne sur le site Internet du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie.

- (29) Les principaux critères d'attribution viseront à vérifier que les services de transport combiné existants ou nouveaux, proposés par les opérateurs de transport combiné, et non par un gestionnaire de terminal, qui souhaitent bénéficier de l'aide sont bien éligibles au régime d'aide, qu'ils concernent bien un transport combiné de marchandises, qu'ils constituent bien une offre de transport alternative à la route et présentent les caractéristiques d'un service régulier et durable ouvert à tout utilisateur.
- (30) La prise en compte d'un service régulier de transport combiné donnera lieu à l'établissement d'une convention entre l'État et l'opérateur de service de transport combiné. Cette convention établira la liste des services de transport combiné pris en compte à l'issue de l'instruction des dossiers de demande. La durée de la convention n'excédera pas trois ans et pourra éventuellement être d'une durée inférieure. A l'issue d'une première période de trois ans et dans la limite de validité du régime d'aides (2013 – 2017), une nouvelle convention pourra être établie avec le même bénéficiaire.
- (31) Cette convention portera sur les trafics annuels réalisés et explicitera les actions que le bénéficiaire entreprendra en matière d'organisation des services et de l'offre aux clients. Elle mentionnera également le montant unitaire de l'aide, définira les mécanismes de calcul du montant de l'aide, les règles de cumul et de plafonnement et précisera les justificatifs que le bénéficiaire devra fournir à l'appui des demandes de paiement et les modalités de paiement.
- (32) Enfin, la convention définira les obligations du bénéficiaire en matière de contrôle et les sanctions en cas de non-respect des clauses contractuelles.

2.4. CUMUL

- (33) Le présent régime pourrait être cumulé avec l'aide communautaire prévue au titre du programme "Marco Polo". En cas de cumul avec d'autres régimes, l'aide sera plafonnée à 30% du coût total du transport.

3. APPRECIATION DES MESURES

3.1. EXISTENCE DE L'AIDE

- (34) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, 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.
- (35) La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif; 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'État; 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin; 4) cet avantage affecte les échanges entre États membres³.

³ Voir, par exemple, l'arrêt de la Cour du 30 mai 2013, Doux Élevage SNC et Coopérative agricole UKL-ARREE, C-677/11, non encore publié, point 25.

- (36) Dans le cas d'espèce, le régime proposé prévoit que les opérateurs de transport combiné ou les commissionnaires de transport de l'Union Européenne qui exploitent un ou des services réguliers de transport combiné (ferroviaire, fluvial et maritime à courte distance hors *feeder*) entre deux points du territoire français métropolitain pour les services domestiques ou à partir ou à destination du territoire français métropolitain pour les services d'import/export recevront des contributions de l'Etat. La Commission considère que l'octroi de ces contributions confère un avantage commercial sélectif aux entreprises bénéficiaires que d'autres opérateurs avec lesquels elles sont en concurrence ne reçoivent pas.
- (37) Les contributions seront versées par l'Etat français et financées par son budget. La Commission conclut donc à la présence de ressources étatiques.
- (38) L'avantage reçu aux moyens de ressources de l'Etat modifiera artificiellement certains éléments des coûts de l'entreprise bénéficiaire, renforçant ainsi sa position par rapport à d'autres entreprises concurrentes.
- (39) Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide⁴. Dans le cas présent, le régime notifié renforce la position des entreprises bénéficiaires par rapport aux entreprises qui participent aux échanges intracommunautaires.
- (40) Pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence⁵. À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait été libéralisé au niveau communautaire est un élément qui peut servir à déterminer que l'aide a un effet réel ou potentiel sur la concurrence et les échanges entre les États membres⁶.
- (41) Le secteur de la navigation intérieure⁷, le marché des services de transport combiné⁸ et le transport maritime⁹ sont complètement libéralisés.

⁴ 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.

⁵ 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.

⁶ Affaire C-409/00 *Espagne contre Commission*, Rec. 2003, p. I-1487, point 75.

⁷ 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 (JO L 373 du 31.12.1991, p.1), a libéralisé, en son article 1^{er}, l'accès aux marchés de cabotage à partir du 1^{er} 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 JO L 175 du 13.07.1996, p.7), a libéralisé, en son article 2, l'accès au marché des transports internationaux par voie navigable à partir du 2 août 1996.

⁸ Libéralisé depuis le 1 juillet 1993 en vertu des articles 2 et 4 de la directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368/38, 17.12.1992).

⁹ Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) JO L 364 du 12.12.1992, p. 7 et règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers, JO L 378 du 31.12.1986, p. 1.

- (42) En ce qui concerne le transport ferroviaire de marchandises, la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires¹⁰ a libéralisé le transport ferroviaire de fret international à partir du 1^{er} janvier 2006 et toutes les autres opérations de transport ferroviaire de fret à partir du 1^{er} janvier 2007.
- (43) Il est donc possible, pour toute personne ou entreprise, d'offrir ses services de transport combiné dans l'ensemble du territoire communautaire.
- (44) En outre, il n'est pas nécessaire que l'entreprise bénéficiaire soit elle-même engagée dans le commerce intra-communautaire. En effet, une aide accordée par un État membre à une entreprise peut aider celle-ci à maintenir ou à étendre ses activités sur le plan intérieur, avec pour conséquence que les entreprises établies dans d'autres États membres ont moins de chances d'entrer sur le marché de l'État membre concerné¹¹. D'autre part, le renforcement d'une entreprise qui jusqu'alors n'était pas engagée dans les échanges intra-communautaires peut placer cette entreprise dans une position qui lui permet de pénétrer le marché d'un autre État membre.
- (45) La Commission en conclut que les mesures du régime sous examen sont donc susceptibles de renforcer la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises dans les échanges intracommunautaires.
- (46) A la lumière de ce qui précède, la Commission conclut que les mesures couvertes par le régime notifié constituent des aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. COMPATIBILITE DE L'AIDE AVEC LE MARCHE INTERIEUR

- (47) 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 navigable¹². La Cour de justice a jugé que cette disposition « admet la compatibilité avec le traité d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de l'[Union] »¹³.
- (48) La notion de « coordination des transports » à laquelle se réfère 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.
- (49) Dans ce contexte, la Commission observe que l'objectif du régime notifié est, comme par le passé dans le cadre des régimes précédemment approuvés, de générer

¹⁰ OJ L 164 du 30.4.2004, p. 164.

¹¹ Voir en particulier: affaire C-310/99 *Italie contre Commission*, Rec. 2002, p. I-2289, point 84.

¹² Article 100 TFUE.

¹³ Arrêt de la Cour du 12 décembre 1978, *Commission/Belgique*, 156/77, Rec. p. 1882, point 10.

un report modal entre modes de transport terrestres. Elle est par conséquent d'avis que la compatibilité avec le marché intérieur des mesures d'aides à mettre en œuvre en application du régime notifié doit être examinée sur la base de l'article 93 TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle.

- (50) En revanche, l'article 93 TFUE n'est pas applicable au transport maritime, y compris à courte distance, selon les dispositions de l'article 100 TFUE. Le régime d'aide en cause étant uniquement destiné à compenser partiellement les surcoûts liés aux transbordements nécessaires pour changer de mode de transport et aux opérations de massification en découlant, quel que soit le mode de transport concerné, la Commission estime que la base juridique appropriée pour l'appréciation des aides en ce qu'elles ont une composante maritime à courte distance est l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE. Le développement d'activités permettant un transfert du routier vers d'autres modes est également dans l'intérêt commun au sens de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.
- (51) Etant donné que les deux mesures d'aide en cause, à savoir l'aide au transbordement et l'aide au passage en point nodal, sont étroitement liées et participent d'un objectif commun, la Commission est d'avis qu'il convient de les examiner ensemble aux fins de l'examen de leur compatibilité avec le marché intérieur.
- (52) Conformément à une pratique décisionnelle constante, une aide est considérée comme répondant aux besoins de coordination des transports 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 et 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.

Objectif d'intérêt général

- (53) 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 afin d'encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement¹⁴.
- (54) L'objectif du présent régime demeure, comme par le passé pour les précédents régimes approuvés, le développement du transport combiné afin qu'il constitue une alternative attrayante au transport routier de marchandises, dont la part importante et croissante constitue une difficulté majeure pour la collectivité nationale, notamment en termes d'environnement, de sécurité et de saturation des réseaux routiers ou autoroutiers.

¹⁴ Voir Livre blanc de 2011- Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources - /* COM/2011/0144 final */

- (55) Les mesures d'aide doivent ainsi permettre aux opérateurs de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive pour favoriser le développement de ce moyen de transport.
- (56) La Commission en conclut que les mesures d'aide notifiées contribuent à atteindre un objectif d'intérêt général, clairement défini.

Nécessité et caractère incitatif des mesures d'aide

- (57) Le transport intermodal offre des avantages environnementaux et atmosphériques considérables, en comparaison avec le mode routier. La Commission reconnaît en revanche que le transport intermodal engendre des coûts supplémentaires par rapport à la route, lesquels sont essentiellement imputables à la spécificité de l'infrastructure concernée.
- (58) A cet égard, la stratégie « Transports 2050 » présentée le 28 mars 2011 par la Commission vise notamment à ce que 30% du fret routier soit reporté sur les réseaux ferroviaires et fluviaux d'ici à 2030, et plus de 50% à l'horizon 2050¹⁵. Dans ce contexte, les aides au transport combiné sont rendues nécessaires du fait de sa complexité liée pour l'essentiel aux transbordements supplémentaires qu'il requiert comparativement au transport monomodal routier. En effet, les coûts du transport combiné sont de l'ordre de 15% supérieurs aux coûts d'un même service tout routier en raison des simples transbordements.
- (59) Le transport combiné comporte ainsi des contraintes techniques plus importantes que le tout routier, dont notamment une organisation des opérations plus complexes (recherche de massification des UTI pour optimiser le remplissage des modes de transport tant à l'aller qu'au retour), des investissements à réaliser par les opérateurs ou leurs clients dans les caisses mobiles et les conteneurs et des frais de manutention sur les terminaux.
- (60) De l'ensemble des éléments ci-dessus exposés, la Commission conclut que les mesures du régime notifié, en ce qu'elles visent clairement à lutter contre ces contraintes spécifiques et à réduire les coûts supplémentaires engendrés par rapport à la route, sont nécessaires pour encourager le report modal et atteindre ainsi les objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.
- (61) La Commission constate par ailleurs que sur la période 2008 – 2012, le montant de l'aide a correspondu globalement à 5,5 % du coût des services éligibles au dispositif. Les aides accordées sur cette période ont à cet égard bien eu un effet incitatif puisque, selon les autorités françaises, les trafics du transport combiné aidé ont progressé de 10 % sur la période considérée, en dépit du fort impact de la crise en 2009.
- (62) L'objectif du présent régime est de pérenniser cette progression, dans des proportions équivalentes, tout en diminuant le montant d'aide global pouvant être accordé puisque l'aide au passage en point nodal sera rétroactivement accordée uniquement pour l'année 2013.
- (63) Tenant compte de ces éléments, et de son application rétroactive limitée à un an, la Commission considère que le régime en cause présente bien un effet incitatif en ce qu'il contribuera à la réalisation de l'objectif d'intérêt général fixé.

¹⁵ http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Proportionnalité des mesures d'aides

- (64) Les aides accordées ont pour objet de compenser les coûts externes supportés dans le transport combiné et qui ne sont pas supportés par les utilisateurs des transports routiers concurrents. Les coûts liés aux transbordements, en ce compris les opérations de massification, comprennent à la fois les coûts d'infrastructures et les coûts de manutention. Les aides aux infrastructures de transbordement sont, en principe, déclarées compatibles avec le marché intérieur jusqu'à une intensité maximale de 50% des coûts éligibles. D'autre part, les subventions pour la manutention sont, en principe, déclarées compatibles avec le marché intérieur jusqu'à une intensité maximale de 30% du coût total du transport¹⁶.
- (65) Afin d'apprécier la proportionnalité des mesures d'aides prévues nouveau régime, des simulations ont été réalisées par les autorités françaises sur la base des trafics 2012 et en y appliquant les modifications apportées au régime précédemment approuvé par celui sous examen. Dans ce cadre, le coût total du transport des services aidés en 2012 s'est élevé à 491,7 M€. Les coûts éligibles correspondant à ces services ont été de 215,2 M€. L'aide totale à ces services a été de 30,2 M€. L'intensité moyenne de l'aide en 2012 a donc représenté 6,1 % du coût total du transport et 14 % des coûts éligibles.
- (66) Une analyse analogue par mode a également été menée. Elle permet de conclure que s'agissant du transport combiné ferroviaire, l'intensité de l'aide devrait être, à services constants et trafics constants, de l'ordre de 4,8 % du coût du transport et 9,5 % des coûts éligibles¹⁷, ce qui est conforme aux dispositions pertinentes des lignes directrices sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires de 2008¹⁸.
- (67) Par un raisonnement analogue appliqué au transport combiné fluvial, la présomption de compatibilité du paragraphe 107 des lignes directrices ferroviaires précitées n'est pas directement établie puisque, selon les projections des autorités françaises et en tenant compte de l'aide au passage en point nodal pour l'année 2013, l'aide correspondrait pour la période 2013-2017 à 11,1 % du coût du transport et à 57 % des coûts éligibles.
- (68) Cependant, les spécificités du réseau fluvial français permettent de justifier une intensité d'aides dépassant légèrement 50% des coûts éligibles. Il importe en effet de relever que les distances parcourues avec ce mode de transport sont plus courtes que celles parcourues par chemin de fer¹⁹ et que les tonnages transportés sont plus faibles, en raison d'un transport de conteneurs vides plus important.
- (69) En tout état de cause, le montant d'aide octroyé aux bénéficiaires, quel que soit le mode de transport y compris le transport maritime à courte distance, sera plafonné à 30 % du coût total du transport et ce en tenant compte de l'aide au passage en point nodal pour l'année 2013.

¹⁶ Voir, notamment, Décision de la Commission du 4 février 2014, affaire SA.37293, Belgique – Régime d'aides en faveur des modes de transport alternatif à la route.

¹⁷ L'ajout de l'aide au passage en point nodal sur ces chiffres a une faible incidence dès lors que les services de transport combiné ferroviaires sont en général organisés avec un pré et un post acheminement routiers à chaque extrémité sans étape de massification intermédiaire.

¹⁸ JO C 184, du 22 juillet 2008, p. 13, paragraphe 107.

¹⁹ Selon les autorités françaises, en ferroviaire, la distance varie entre 123 km pour le service le plus court et 2 881 km pour le service le plus long, alors que pour le fluvial, la longueur des services varie entre 13 et 512 km.

- (70) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aides notifiées sont proportionnés à l'objectif d'intérêt général.

Accès non-discriminatoire

- (71) Les autorités françaises confirment que la promotion du transport combiné doit être faite à tous les niveaux, tant communautaire que national ou régional, et ce quels que soient les modes de transport utilisés.
- (72) Le recensement des opérateurs et des services potentiellement éligibles au régime français d'aides au transport combiné sera effectué par le biais d'un unique appel à manifestation d'intérêt annuel, publié au JOUE, sur la base de critères objectifs, transparents et non discriminatoires pour tous les modes de transport. Il n'est par ailleurs pas conçu pour aider le lancement de nouveaux services.
- (73) L'accès au régime en cause sera donc ouvert à tous les opérateurs de l'Union européenne mettant en œuvre des actions favorables au transport combiné en France et à tous les opérateurs de l'Union européenne qui exploitent un ou des services réguliers de transport combiné à partir d'un terminal situé en France.
- (74) La Commission en déduit que le régime d'aide, tel que notifié, ne comporte pas d'aspect discriminatoire.

Absence de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt général

- (75) Le transport routier de marchandises, dont les politiques nationales et communautaires visent à réduire l'impact environnemental en encourageant le report modal, est le principal concurrent des services aidés. Or, le régime notifié a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport combiné et le transport routier.
- (76) Par ailleurs, les aides allouées le seront indistinctement à tous les modes de transport combiné proposés (ferroviaire, fluvial et maritime courte distance).
- (77) La Commission en conclut que les aides versées seront conformes à la politique de l'Union européenne en matière de transports et ne conduiront pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

Conclusion

- (78) A l'aune de l'ensemble des développements qui précèdent, la Commission considère que les mesures d'aide prévues par le régime notifié sont compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93 et 107, paragraphe 3, sous c), du TFEU.

4. CONCLUSION

- (79) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission décide de ne pas soulever d'objections et considère que le régime d'aide en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 et de l'article 107, paragraphe 3, point c), du TFEU.

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

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

Pour la Commission,

Joaquín ALMUNIA
Vice-Président