



Bruxelles, le 24.10.2018
C(2018) 7116 final

<p>Dans la version publique de la présente décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 30 et 31 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces articles concernent notamment la non-divulgaration des informations couvertes par le secret professionnel. Les informations supprimées sont indiquées au moyen de crochets [...].</p>	<p style="text-align: center;">VERSION PUBLIQUE</p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p>
---	---

Objet: Aide d'État SA.50584 (2018/N) – Belgique
Mesure structurelle d'aide réduisant le désavantage, en termes de coûts, résultant du regroupement des volumes transportés par chemin de fer/voies navigables intérieures en provenance et à destination des ports maritimes flamands afin de promouvoir le transfert modal

Monsieur le ministre,

1. PROCÉDURE

- (1) Le 8 août 2018, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «TFUE» ou le «traité»), la Belgique a notifié un régime d'aide promouvant le transfert modal de la route vers le rail et les voies navigables intérieures pour le transport de marchandises entre les trois plus grands ports maritimes de la Région flamande et l'arrière-pays. Le régime d'aide doit permettre de couvrir les coûts supplémentaires résultant d'un regroupement efficace des volumes de transport afin de rendre le transport

Son Excellence Monsieur Didier Reynders
Ministre des Affaires étrangères et européennes
Rue des Petits Carmes, 15
B-1000 Bruxelles

par chemin de fer et le transport par voies navigables intérieures plus rapides et moins coûteux et, partant, d'accroître l'attrait et la compétitivité de ces modes de transport par rapport aux camions. Il vise également à lutter contre la congestion accrue des routes en Belgique et, dans le même temps, à réduire l'incidence environnementale négative du transport par camion.

- (2) Par courriel du 17 août 2018, la Commission a demandé aux autorités belges de fournir des informations supplémentaires. Le 27 août 2018, les autorités belges ont soumis les informations demandées.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DU RÉGIME D'AIDE

2.1. Instrument et objectif de l'action

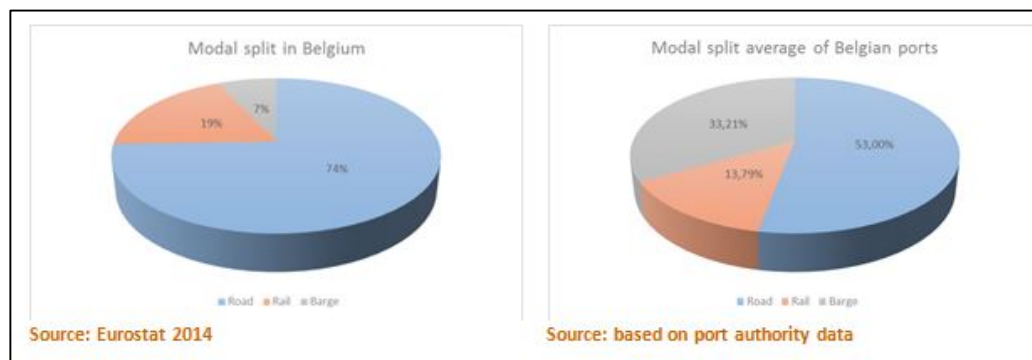
- (3) La Région flamande a l'intention d'encourager l'utilisation du chemin de fer et des voies navigables intérieures pour le transport de conteneurs de marchandises entre les trois plus grands ports flamands [port d'Anvers, port de Zeebruges et port de Gand] et l'arrière-pays en Belgique et dans les pays voisins (nord de la France, sud des Pays-Bas et partie occidentale de l'Allemagne).
- (4) Les ports maritimes sont - directement et indirectement - d'importants générateurs d'activités économiques et d'emplois¹ et des acteurs de premier plan du réseau de transport belge, générant du fret pour des destinations tant nationales (51 %) qu'internationales (49 %). Une perte de l'activité portuaire entraînerait une diminution de l'activité de transport belge². Les ports étant des points d'accès au système de transport national, il importe qu'ils donnent également le bon exemple pour les normes environnementales. La répartition modale est l'un des indicateurs de performance clés permettant de mesurer l'incidence environnementale des flux de transport terrestre générés par les ports³. Bien que les ports belges obtiennent des résultats supérieurs à la moyenne nationale en termes de répartition modale, plus de la moitié du transport en provenance et à destination des ports belges s'effectue toujours par route (voir Graphique 1).

¹ Voir le rapport de la banque ING, d'ITMMA et de l'Université d'Anvers intitulé «Strategic evaluation of the Belgian port sector and accompanying services» (avril 2015). Rapport de la BNB n° 342 d'avril 2018: «The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2016».

² Voir le rapport de la banque ING, d'ITMMA et de l'Université d'Anvers intitulé «Strategic evaluation of the Belgian port sector and accompanying services», avril 2015, section 4.1.1, sous-section «Cargo generation».

³ Voir le rapport de la banque ING, d'ITMMA et de l'Université d'Anvers intitulé «Strategic evaluation of the Belgian port sector and accompanying services», avril 2015, section 4.1.1, sous-section «Modal split».

Graphique 1: Répartition modale en Belgique (moyenne nationale) par rapport à la répartition modale dans les ports belges



Répartition modale en Belgique

Route Rail Barge

Source: Eurostat 2014

Moyenne de la répartition modale des ports belges

Route Rail Barge

Source: Données fournies par les autorités portuaires

- (5) Les camions restent le principal mode de transport pour le trafic de marchandises entre les ports et l'arrière-pays et la part du transport routier semble s'accroître pour le transport de marchandises de et vers certains ports (transfert modal inversé). Plus particulièrement, en ce qui concerne les trois ports maritimes envisagés dans le régime d'aide notifié, il ressort du Tableau 1 que les camions restent le principal mode de transport pour le transport par conteneurs de et vers les ports de Zeebruges et d'Anvers, avec une part de 75,67 % et de 54,92 %, respectivement, en 2016. Pour les deux ports, la part du transport ferroviaire a également diminué de 12,25 et 1,25 points de pourcentage, respectivement, entre 2008 et 2016. Le port de la mer du Nord à Gand enregistre de meilleurs résultats en termes de répartition modale, mais davantage d'efforts doivent être consentis pour atteindre l'objectif de 15 % de transport par chemin de fer en 2020 fixé par l'autorité portuaire de Gand («Havenbedrijf Gent»).

Tableau 1: Répartition modale (route/barge/chemin de fer) pour le transport de conteneurs de et vers les ports maritimes flamands

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Port de Zeebruges									
Route	63,25%	64,12%	61,03%	60,20%	62,66%	68,02%	67,95%	71,35%	75,67%
Barge	0,17%	0,57%	0,74%	0,76%	0,86%	0,58%	0,83%	0,56%	0,01%
Rail	36,57%	35,31%	38,22%	39,04%	36,48%	31,39%	31,22%	28,09%	24,32%
Port d'Anvers									
Route	59,84%	57,65%	58,16%	57,33%	56,79%	55,91%	55,14%	58,69%	54,92%
Barge	31,97%	34,51%	33,67%	33,88%	34,53%	36,94%	38,10%	34,47%	38,14%
Rail	8,19%	7,84%	8,16%	8,79%	8,67%	7,15%	6,75%	6,84%	6,93%
Port de la Mer du Nord (Gand)									
Route	na	na	39,52%	36,96%	36,88%	36,32%	35,86%	38,26%	33,84%
Barge	na	na	49,93%	52,27%	54,26%	53,46%	53,26%	49,44%	54,86%
Rail	na	na	10,55%	10,77%	8,87%	10,22%	10,88%	12,30%	11,30%

Sources: Données fournies par le port de Bruges-Zeebruges, le port d'Anvers et le port de Gand

- (6) Cette tendance en ce qui concerne le développement du fret est contraire à l'objectif visant à transférer le transport de marchandises de la route vers le chemin de fer, comme indiqué dans le livre blanc de la Commission relatif à la politique des transports⁴.
- (7) Le régime d'aide notifié vise à inverser cette tendance et doit promouvoir et intensifier le transfert modal de la route vers le chemin de fer et les voies navigables intérieures en compensant le coût supplémentaire d'un regroupement efficace des volumes de fret dans les plateformes de groupage. Ce regroupement des volumes de fret dans les plateformes de groupage dans les ports et l'arrière-pays rendra le transport de fret par chemin de fer et voies navigables intérieures plus efficace en termes de coûts et plus rapide qu'il ne l'est aujourd'hui. En conséquence, le chemin de fer et les voies navigables intérieures deviendront des alternatives plus attrayantes pour les utilisateurs finals et les expéditeurs, qui seront ainsi plus enclins à passer des camions aux trains et aux barges.
- (8) Le régime d'aide contribue également à lutter contre les problèmes liés à la congestion accrue sur les routes flamandes causée par le nombre élevé de camions utilisés dans le transport. Il poursuit l'objectif général d'une réduction de l'incidence environnementale, sanitaire et sociale du trafic routier en Flandre en décongestionnant le trafic des camions sur les routes flamandes.
- (9) Le régime d'aide est centré sur le transport par conteneurs⁵ et se compose de deux volets ayant trait a) au transport par chemin de fer et b) au transport par voies navigables intérieures. Puisqu'il s'agit de deux modes de transport différents, ces deux volets fonctionnent selon des modalités également différentes, de même que les bénéficiaires du régime ne sont pas les mêmes:
- (a) dans le cas du chemin de fer, l'aide consistera en un subside par train accordé aux opérateurs ferroviaires⁶ mettant à disposition une partie de leur capacité en vue de l'adhésion au système. Ce subside couvrira une partie des coûts supplémentaires liés à l'exploitation de la plateforme de groupage, ainsi que d'autres coûts, tels que le coût supplémentaire engendré par l'arrêt du train auprès de la plateforme, les coûts des opérations de triage et les coûts liés au transfert supplémentaire de conteneurs. Pour les utilisateurs finals du système (à savoir, les expéditeurs), le recours au rail en lieu et place des camions pour le

⁴ Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 du 28.3.2011.

⁵ Selon le rapport de la BNB intitulé «The economic importance of the Belgian ports: Flemish maritime ports, Liège port complex and the port of Brussels - Report 2016», le transport par conteneurs a représenté 47 % en moyenne de l'ensemble du trafic dans les ports flamands au cours de la période 2015-2017, le transport de vrac liquide et le transport de vrac sec se classant respectivement en deuxième et troisième positions, avec 28 % et 12 %.

⁶ Les opérateurs ferroviaires sont, notamment, les «entreprises ferroviaires» au sens de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (c.-à-d. toute entreprise à statut privé ou public dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise), mais aussi d'autres entreprises ferroviaires n'assurant pas la traction.

transport de leurs marchandises deviendra ainsi plus efficace sans que le prix du transport ferroviaire n'augmente;

- (b) dans le cas des voies navigables intérieures, l'aide consistera en un subside versé aux exploitants des plateformes de groupage. Ce subside couvrira une partie des coûts supplémentaires liés à l'exploitation de la plateforme de groupage, ainsi que d'autres coûts comme que le coût du transfert supplémentaire de volumes entre barges et le coût de l'arrêt supplémentaire. Les exploitants de barges devront également supporter une partie du coût du regroupement des volumes [voir considérant (19)]. Grâce aux gains d'efficacité résultant du système, les utilisateurs finals du système (à savoir, les expéditeurs) bénéficieront d'un transport par barges plus fiable et plus efficace sans devoir supporter le coût (total) du regroupement des volumes.
- (10) En conséquence, grâce au subside, le transport par chemin de fer et par voies navigables intérieures deviendra plus efficace sans devenir plus coûteux, ce qui amènera les utilisateurs finals à opter plus souvent pour ces modes de transport par rapport aux camions.
- (11) La mesure complète un autre régime belge en faveur du transport de fret combiné, autorisé par la Commission par décision du 6 juin 2017 (affaire SA.47109 - *Prolongation du régime de promotion du transport combiné ferroviaire et du trafic diffus pour 2017-2020*)⁷. Les précédents régimes belges visant à promouvoir le transport intermodal qui ont été autorisés par des décisions de la Commission sont les suivants: affaire N651/2008 - *Terminal multimodal de conteneurs* (11 février 2009)⁸, affaire N682/2006 - *Mesure flamande visant à soutenir le transport intermodal par voies navigables* (10 mai 2007)⁹, et affaire N53/2006 - *Projet pilote de la Région flamande concernant l'octroi d'une aide en faveur de la navigation en estuaire et de la navigation intérieure pour le transport de conteneurs en provenance et à destination des ports côtiers flamands* (12 octobre 2006)¹⁰.

⁷ Décision de la Commission du 6 juin 2017, SA.47109 (2017/N), Belgique – Prolongation du régime de promotion du transport combiné ferroviaire et du trafic diffus pour 2017-2020 (JO C 400 du 24 novembre 2017). Cette mesure est une prolongation d'une mesure autorisée par la Commission le 9 juillet 2015 [affaire SA.41472 (2015/N), Belgique - Prolongation d'un régime pour l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises pour la période 2015-2016 (JO C 369 du 6 novembre 2015)], qui constitue quant à elle la prolongation de décisions antérieures de la Commission, soit les décisions du 7 octobre 2014 [affaire SA.38611 (2014/NN), Belgique - Promotion du transport combiné ferroviaire (unités de transport intermodal) et du trafic diffus (JO C 460 du 19 décembre 2014)], du 10 mars 2009 [affaire SA.26942 (N 571/2008), Belgique - Promotion du transport combiné ferroviaire d'unités de transport intermodal 2009-2012 (JO C 164 du 16 juillet 2009)], du 14 décembre 2007 [affaire SA.17724 (N 656/2007), Belgique - Projet d'aide au transport combiné (JO C 43 du 16 février 2008)] et du 5 juillet 2005 [affaire SA.17724 (N 249/2004), Belgique - Projet d'aide au transport combiné (JO C 280 du 12 novembre 2005)].

⁸ Décision de la Commission du 11 février 2009, affaire N651/2008, Belgique - Terminal intermodal pour conteneurs continentaux (FEDER) (ex PN 117/08) (JO C 60 du 14.3.2009).

⁹ Décision de la Commission du 10 mai 2007, affaire N682/2006, Belgique - Mesure flamande visant à soutenir le transport intermodal par voies navigables (JO C 227 du 27.9.2007).

¹⁰ Décision de la Commission du 12 octobre 2006, affaire N53/2006, Belgique - Projet pilote de la Région flamande concernant l'octroi d'une aide en faveur de la navigation en estuaire et de la

2.2. Base juridique

- (12) La mesure notifiée est fondée sur l'article 35 *bis* du décret portuaire du 2 mars 1999 portant sur la politique et la gestion des ports maritimes, modifié en dernier lieu par le décret du 22 décembre 2017¹¹. L'article 35 *bis*, paragraphe 1, dispose ce qui suit: «*Le gouvernement flamand peut, sans préjudice de l'autorisation de la Commission européenne, et dans les limites des montants disponibles prévus au budget, octroyer des subsides aux entreprises qui apportent une amélioration structurelle à la connectivité entre les ports maritimes flamands et l'arrière-pays en encourageant le groupage du trafic de fret par les voies navigables intérieures et par le chemin de fer et en regroupant les volumes*». Le paragraphe 2 prévoit que le gouvernement flamand fixe les règles concernant l'octroi de subsides.
- (13) Les critères et les règles applicables à l'octroi de l'aide seront énoncés dans deux ordonnances du gouvernement flamand, à savoir la décision d'exécution concernant un plan quinquennal d'aide financière visant à promouvoir le transport par chemin de fer par le regroupement des volumes (ci-après la «décision d'exécution pour le chemin de fer») et la décision d'exécution concernant un plan quinquennal d'aide financière visant à promouvoir le transport par voies navigables intérieures par le regroupement des volumes (ci-après la «décision d'exécution pour les voies navigables intérieures»)¹².
- (14) La participation des trois autorités portuaires au régime d'aide notifié est précisée dans les décisions des conseils d'administration de ces dernières, à savoir dans le «*Besluit Raad van Bestuur van de Maatschappij van de Brugse Zeehaven NV*»¹³, le «*Besluit Raad van Bestuur Havenbedrijf Gent - Besluit Raad van Bestuur van februari 2016 – goedkeuring herziene versie van het strategisch plan 2010-2020*»¹⁴, le «*Besluit Raad van Bestuur '133477' van 16 december 2013 – Ondernemingsplan 2014-2018 Havenbedrijf Antwerpen*» et le «*Havenbedrijf Antwerpen RVB180558 Ondernemingsplan 2018-2020*»¹⁵.

navigation intérieure pour le transport de conteneurs en provenance et à destination des ports côtiers flamands (JO C 297 du 7.12.2006).

¹¹ La disposition en question sera publiée au Moniteur belge à l'automne 2018.

¹² Les deux mesures d'exécution seront publiées au Moniteur belge en janvier 2019. Les décisions d'exécution visées dans la présente décision de la Commission constituent des avant-projets. Les autorités belges ont confirmé que les versions actuelles ne feraient l'objet d'aucune modification substantielle susceptible d'avoir une incidence sur l'appréciation, par la Commission, du régime d'aide notifié.

¹³ Décision du conseil d'administration du 15 juin 2018. Le texte final, conformément aux modalités du régime telles que définies dans les deux décisions d'exécution du gouvernement flamand, doit être approuvé le 16 novembre 2018.

¹⁴ Décision du conseil d'administration du dimanche 17 juin 2018. Le texte final, conformément aux modalités du régime telles que définies dans les deux décisions d'exécution du gouvernement flamand, a été approuvé le 21 septembre 2018.

¹⁵ Approbation par décision du conseil d'administration du 28 mars 2018. Synthèse disponible à l'adresse suivante:
https://www.portofantwerp.com/sites/portofantwerp/files/imce/Ondernemingsplan%2018-20_executive_summary.pdf.

2.3. Champ d'application

- (15) En ce qui concerne le regroupement des volumes de fret ferroviaire, l'aide est indépendante du nombre de conteneurs traités et sera octroyée par train. Un montant fixe d'aide par train est appliqué afin de couvrir le coût supplémentaire de l'arrêt supplémentaire du train et des manipulations techniques dans la plateforme de groupage. Tous les opérateurs ferroviaires qui remplissent certaines conditions par train sont admissibles au bénéfice d'une aide, qu'ils peuvent demander.
- (16) Dans le système des plateformes ferroviaires, deux types de groupage, horizontal et vertical, sont possibles:
- (a) dans le cas du groupage horizontal, les wagons sont aiguillés (de manière conventionnelle) pour former des trains présentant une composition uniforme qui seront envoyés vers des terminaux portuaires spécifiques. Le fret lui-même n'est pas transféré mais reste dans le wagon pendant tout le trajet, de l'origine à la destination;
 - (b) dans le cas du groupage vertical, les conteneurs sont transférés entre les trains à l'aide de portiques de transbordement direct de façon à constituer des trains uniformes qui seront envoyés vers des terminaux portuaires spécifiques. Les envois vers une destination particulière dans l'arrière-pays sont constitués sur un seul train de la même façon.
- (17) En ce qui concerne le regroupement des volumes de fret pour les barges, le régime vise à sélectionner (par une procédure d'appel d'offres) au minimum une et au maximum deux plateformes de groupage par corridor navigable dans l'arrière-pays des trois ports maritimes flamands, ainsi que deux plateformes de groupage supplémentaires dans le port d'Anvers (l'un sur la rive droite et l'autre sur la rive gauche). Le subside versé sera fonction du nombre de conteneurs traités dans les plateformes de groupage.

2.4. Bénéficiaires

- (18) Les bénéficiaires du régime d'aide dans le cas du transport par train sont les opérateurs ferroviaires, qui peuvent être des entreprises n'assurant que la traction, des entreprises assurant uniquement les services de transport et non la traction, ou des entreprises assurant les deux types de services. L'aide sera versée directement aux opérateurs ferroviaires qui utilisent le système des plateformes de groupage. Aucune ressource financière supplémentaire n'ira directement aux plateformes de groupage ou aux terminaux.
- (19) Les bénéficiaires du régime d'aide, dans le cas du transport par barges, sont les exploitants des plateformes de groupage. Ceux-ci se verront accorder un subside qui les aidera à couvrir les coûts supplémentaires liés au groupage de volumes, ce qui permettra d'éviter que tous ces coûts supplémentaires ne soient répercutés sur les exploitants de barges, même si ces derniers devront aussi supporter une partie des coûts supplémentaires (soit un montant fixe par conteneur, qui sera fixé dans la décision d'exécution pour les voies navigables intérieures). Selon les autorités belges, les exploitants de barges bénéficieront d'une efficacité accrue et d'opérations plus fréquentes, de sorte qu'ils seront désireux de payer cette contribution. Étant donné que le regroupement des volumes présentera

progressivement de plus en plus d'avantages (en raison du recours accru au système, mais également du problème général de la congestion croissante des routes, qui accentuera l'importance de modes de transport constituant des alternatives aux camions), leur contribution sera limitée, en valeur absolue, au début du projet, mais augmentera ensuite peu à peu [voir le considérant (34)].

- (20) Selon les estimations des autorités belges, il ne devrait pas y avoir plus de 50 bénéficiaires.
- (21) Les entreprises en difficulté, telles que définies dans les lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers¹⁶, ne sont pas admissibles au bénéfice de l'aide.

2.5. Durée

- (22) L'aide ne sera octroyée qu'une fois le régime autorisé par la Commission¹⁷. À la suite de l'autorisation de la Commission, l'aide peut être octroyée pour une période de cinq ans, du 1^{er} novembre 2018 au 31 octobre 2023.

2.6. Budget

- (23) Le budget global alloué au régime d'aide est de 70 millions d'EUR au cours de la période de 5 ans (14 millions d'EUR par an). Un montant de 6 millions d'EUR sera alloué au soutien du chemin de fer, tandis qu'un montant de 8 millions d'EUR sera consacré au soutien des voies navigables intérieures.
- (24) Le montant total de l'aide sera fourni pour moitié par la Région flamande et pour moitié par les trois autorités portuaires.

2.7. Coûts éligibles

- (25) Le régime a été conçu en tant qu'aide pour compenser les coûts additionnels du regroupement des volumes dans les plateformes de groupage, en fournissant des incitations aux utilisateurs finals en vue d'une utilisation accrue du chemin de fer et des voies navigables intérieures pour le transport de marchandises entre les ports maritimes flamands et l'arrière-pays.
- (26) Le transfert modal escompté, induit par l'aide, aboutira finalement à une réduction des coûts externes (coût pour la société, non supportés directement par l'utilisateur des transports) grâce à une réduction de la congestion des routes, des émissions, des accidents, etc. Les coûts éligibles dans le cadre du régime correspondent dès lors à la partie des coûts externes que le transport par chemin de fer et le transport par voies navigables intérieures permettent d'éviter par rapport au transport routier.
- (27) La quantification des coûts éligibles dans le cadre du régime notifié s'appuie sur le calcul de la différence des coûts externes marginaux entre le transport par chemin de fer et par voies navigables intérieures, d'une part, et le transport

¹⁶ JO C 249 du 31.7.2014, p. 1.

¹⁷ Article 35 *bis* du décret portuaire du 2 mars 1999.

routier, d'autre part. Les coûts environnementaux de la route, du chemin de fer et des voies navigables intérieures sont basés sur les chiffres fournis dans le document intitulé «Update of the Handbook on External Costs of Transport (2014)»¹⁸ (voir Tableau 2 ci-dessous), compte tenu des observations suivantes:

- (a) étant donné que les itinéraires internationaux entre les ports maritimes et l'arrière-pays couvrent différents types de zones (zones rurales, zones urbaines, autoroute, etc.), les paramètres les plus prudents ont été choisis lorsque cela était possible;
- (b) pour le chemin de fer, les coûts externes marginaux sont présentés pour des trains à traction électrique, étant donné qu'il s'agit du moyen de transport ferroviaire de marchandises sur de longues distances le plus courant¹⁹;
- (c) étant donné l'absence de chiffres concernant les coûts externes marginaux des accidents, de la congestion et du bruit sur les voies navigables intérieures, ces coûts sont présumés proches de zéro. Cette hypothèse peut être acceptée, notamment si l'on compare ces coûts avec le coût externe marginal des accidents, du bruit et de la congestion pour le chemin de fer et la route.

Tableau 2: Comparaison des coûts externes marginaux pour différents modes de transport (chiffres de 2010)

	Route		Chemin de fer		Voies navigables	
	Coût externe marginal	Hypothèses	Coût externe marginal	Hypothèses	Coût externe marginal	Hypothèses
Pollution atmosphérique	8,8 eurocents/véhicules-km	<i>Poids lourds rigides, > 32 t, EURO III, autoroute, Belgique</i>	52,2 eurocents/train-km	<i>Électrique de fret, rural, degré de chargement 500, Belgique</i>	5,6 EUR/1 000 tkm	<i>FAP²⁰, vrac, citerne, > 1 000 tonnes, moyenne de l'UE</i>
Gaz à effet de serre	9,1 eurocents/véhicules-km	<i>Poids lourds rigides, > 32 t, EURO III, moyenne, moyenne de l'UE</i>	0 eurocent/train-km	<i>Électrique de fret, rural, degré de chargement 500, Belgique</i>	3,1 EUR/1 000 tkm	<i>FAP, vrac, citerne, 650-1 000 tonnes, moyenne de l'UE</i>
Accidents	3 eurocents/véhicules-km	<i>Poids lourds, autoroute, Belgique</i>	0,2 EUR/1 000 train-km	<i>Moyenne de l'UE pour le transport ferroviaire de marchandises</i>	0 EUR/1 000 tk m	<i>Pas de chiffres disponibles</i>
Congestion routière	30,3 eurocents/véhicules-km	<i>Camion rigide, autoroute, rurale, à</i>	0,5 EUR/1 000 train-km	<i>Calculatrice Marco Polo, Belgique et</i>	0 EUR/1 000 tk m	<i>Pas de chiffres disponibles</i>

¹⁸ Ricardo-AEA, Rapport pour la Commission européenne: DG MOVE, «Update of the Handbook on External Costs of Transport», 8 janvier 2014. Disponible à l'adresse: https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en.

¹⁹ Dans le port d'Anvers se trouvent également des trains à traction diesel. Toutefois, proportionnellement à l'itinéraire total du terminal à l'arrière-pays (moyenne pondérée de 740 km), la part du transport interne dans le port est négligeable (maximum de 2 %).

²⁰ Filtre à particules diesel.

		<i>capacité presque maximale, Belgique</i>		<i>Pays-Bas</i>		
Bruit	15,1 EUR/1 000 véhicules-km	<i>Poids lourds, jour, mince, suburbain, Belgique</i>	116,5 EUR/1 000 train-km	<i>Train de marchandises, nuit, rural, Belgique</i>	0 EUR/1 000 tkm	<i>Pas de chiffres disponibles</i>

Sources: Update of the Handbook on External Costs of Transport (2014) + tableaux Excel

(28) Afin de rendre les données du Tableau 2 comparables pour le chemin de fer, les voies navigables intérieures et le transport routier, en 2018, les chiffres ont été ajustés en fonction de l'inflation et ont été convertis dans la même unité, soit en euros par 1 000 tonnes-km (tkm):

- (a) pour la route, le tonnage moyen par camion a été calculé sur la base des données chiffrées d'Eurostat les plus récentes disponibles pour la Belgique, ce qui donne une moyenne de 12,7 t/camion²¹;
- (b) pour le chemin de fer, le tonnage moyen par train a été calculé sur la base des chiffres Eurostat disponibles pour la Belgique pour la période 1970-1998. Des extrapolations ont été faites à partir de ces données pour 2018, ce qui donne une moyenne de 497 t/train²²;
- (c) pour les voies navigables intérieures, le tonnage moyen par barge de 699 t/barge est basé sur les statistiques 2017 publiées pour la Belgique²³.

(29) Les résultats de ces conversions sont présentés dans le Tableau 3 ci-dessous.

Tableau 3: Comparaison des coûts externes marginaux pour différents modes de transport en EUR/1 000 tkm, corrigés en fonction de l'inflation (chiffres de 2018)

	Route		Chemin de fer		Voies navigables	
	Coût externe marginal	Hypothèses	Coût externe marginal	Hypothèses	Coût externe marginal	Hypothèses
Pollution atmosphérique	8,13	<i>Poids lourds rigides, > 32 t, EURO III, autoroute, Belgique</i>	1,23	<i>Électrique de fret, rural, degré de chargement 500, Belgique</i>	6,58	<i>FAP, vrac, citerne, > 1 000 tonnes, moyenne de l'UE</i>
Gaz à effet de serre	8,41	<i>Poids lourds rigides, > 32 t, EURO III, moyenne, moyenne de l'UE</i>	0	<i>Électrique de fret, rural, degré de chargement 500, Belgique</i>	3,64	<i>FAP, vrac, citerne, 650-1 000 tonnes, moyenne de l'UE</i>

²¹ Eurostat, 2016, Résumé du transport de fret routier annuel par type d'opération [en millions de tonnes-kilomètre (tkm)] et type de transport [en millions de véhicule-kilomètre (Véh-km)]: Belgique: 30 865 millions tkm et 2 429 millions de Véh-km.

²² Eurostat (New Cronos), Commission européenne, DG TREN Pocketbook, ECMT, «Load factors for rail freight transport, 1970-1998».

²³ De Waterweg, statistiques 2017.

Accidents	2,77	<i>Poids lourds, Autoroute, Belgique</i>	0,005	<i>Moyenne de l'UE pour le transport ferroviaire de marchandises</i>	0	<i>Pas de chiffres disponibles</i>
Congestion routière	28,00	<i>Camion rigide, autoroute, rural, à capacité presque maximale, Belgique</i>	0,59	<i>Calculatrice Marco Polo, Belgique et Pays-Bas</i>	0	<i>Pas de chiffres disponibles</i>
Bruit	1,40	<i>Poids lourds, jour, mince, suburbain, Belgique</i>	0,28	<i>Train de marchandises, jour, mince, rural, Belgique</i>	0	<i>Pas de chiffres disponibles</i>
Coût total	48,7		2,1		10,2	

- (30) Il ressort du Tableau 3 que les coûts externes du transport routier sont sensiblement plus élevés que les coûts externes du chemin de fer et des voies navigables intérieures. La différence des coûts externes marginaux pour 2018 calculée par les autorités belges sur la base des chiffres du document intitulé «Handbook on External Costs for Transport» s'élève à 0,047 EUR/tkm entre la route et le chemin de fer, et à 0,038 EUR/tkm entre la route et les barges.
- (31) Les chiffres des coûts externes marginaux indiqués dans le Tableau 2 et le Tableau 3 ont été comparés aux chiffres fournis par MIRA, l'institut flamand chargé de faire rapport sur l'environnement²⁴. Il résulte de cette comparaison que les coûts externes marginaux du chemin de fer et des voies navigables intérieures fournis dans le document «Handbook on External Costs of Transport» sont légèrement inférieurs à ceux communiqués par MIRA. Le coût externe marginal total du transport par chemin de fer et par barges selon MIRA est estimé à 2,9 EUR/1 000 tkm dans le cas du rail (contre 2,1 EUR/1 000 tkm) et à 11,8 EUR/1 000 tkm dans celui des voies de navigation intérieures (contre 10,2 EUR/1 000 tkm). Ces divergences peuvent s'expliquer par les différentes hypothèses prises en compte dans les calculs des coûts externes, par exemple le type de zone de transport (urbaine, rurale), la traction diesel ou électrique pour les trains, etc.

2.8. Montant de l'aide

2.8.1. Chemin de fer

- (32) En ce qui concerne le soutien au groupage des volumes de fret ferroviaire, un montant fixe de 500 EUR par train sera appliqué indépendamment du nombre de conteneurs devant faire l'objet du groupage²⁵. Ce montant devrait couvrir les

²⁴ MIRA, «Internalisering van externe kosten van transport in Vlaanderen: actualisering 2016», tableau 84: «Marginale externe kosten euro per 100 tonkm – constante prijzen 2015».

²⁵ Conformément à la décision d'exécution pour le chemin de fer, le subside sera identique pour les «connexions ferroviaires» et pour les «navettes ferroviaires». Une connexion est une route ferroviaire entre un point de groupage dans la zone d'un port flamand et un terminal extérieur à la Belgique; une navette précède ou suit la connexion ferroviaire et opère sur le premier/dernier kilomètre dans le port (ou entre des ports flamands), entre le point de groupage et le terminal maritime.

coûts supplémentaires liés à l'arrêt supplémentaire du train et aux manipulations techniques verticales ou horizontales (aiguillage) dans la plateforme de groupage.

2.8.2. Voies navigables intérieures

- (33) En ce qui concerne le soutien au groupage des volumes de fret pour les barges, le régime d'aide prévoit différents montants d'aide par conteneur, en fonction de l'année (tous les montants sont dégressifs) et du lieu où se produira le groupage (regroupement des volumes des barges dans le port, regroupement des volumes des barges le long du corridor dans l'arrière-pays, ou regroupement des volumes par transfert entre camion et barge dans l'arrière-pays):
- (a) si le regroupement de volumes entre les barges a lieu dans l'arrière-pays, le subside s'élèvera à [...] EUR/conteneur au cours de l'année 1 du régime et diminuera progressivement à [...] EUR/conteneur au cours de l'année 5;
 - (b) si le regroupement de volumes entre les barges a lieu dans le port, le subside s'élèvera à [...] EUR/conteneur au cours de l'année 1 du régime et diminuera progressivement à [...] EUR/conteneur au cours de l'année 5;
 - (c) si le regroupement des volumes entre les barges et les camions se fait dans l'arrière-pays («*transferia*»)²⁶, le subside s'élèvera à [...] EUR/conteneur au cours de l'année 3 du régime et diminuera progressivement pour passer à [...] EUR/conteneur au cours de l'année 5.
- (34) Les exploitants de barges qui utilisent les plateformes de groupage dans les ports et dans l'arrière-pays devront contribuer à la couverture des coûts supplémentaires du regroupement des volumes²⁷. Les subsides par conteneur étant dégressifs, les contributions des utilisateurs des plateformes de groupage augmenteront au fil du temps. Selon les autorités belges, cela ne porte pas atteinte à l'efficacité du système, étant donné que les exploitants de barges seront de plus en plus incités à recourir au système de regroupement des volumes. En effet, un nombre minimal de mouvements de conteneurs sur les terminaux maritimes sera imposé, ce qui permettra d'apporter des modifications structurelles au processus de manutention dans les terminaux maritimes: seules les barges ayant des volumes suffisamment importants seront autorisées à se rendre directement au terminal. Initialement, le nombre minimal imposé de mouvements de conteneurs sera de [...] conteneurs. Ce nombre passera à un minimum de [...] conteneurs au cours de l'année 3 et à un minimum de [...] conteneurs au cours de l'année 5.

²⁶ À partir de l'année 3 du régime, les plateformes de groupage dans l'arrière-pays seront également utilisées pour le transfert des cargaisons des camions afin d'encourager le transport combiné.

²⁷ Les contributions versées par les utilisateurs des plateformes de groupage situées dans les ports seront plus élevées que celles des utilisateurs des plateformes de groupage situées dans l'arrière-pays afin d'encourager davantage le regroupement des volumes le long des corridors dans l'arrière-pays. La contribution par conteneur pour le groupage effectué dans les ports passera de [...] EUR au cours de l'année 1 à [...] EUR au cours de l'année 5, tandis que la contribution par conteneur pour le groupe réalisé dans l'arrière-pays passera de [...] EUR au cours de l'année 1 à [...] EUR au cours de l'année 5. Pour les plateformes «*transferia*», la contribution par conteneur passera de [...] EUR au cours de l'année 3 à [...] EUR au cours de l'année 5.

- (35) Le montant des subsides a été calculé sur la base des prévisions de volumes traités selon les différents concepts de groupage²⁸, de telle sorte que le montant budgétisé de l'aide ne sera pas dépassé. Toutefois, la Région flamande conserve la souplesse dont elle dispose pour ce qui est de la modification de la répartition de l'aide entre les différents concepts de groupage selon les volumes réellement atteints.

2.9. Procédure d'octroi de l'aide

2.9.1. Chemin de fer

- (36) En ce qui concerne le groupage des volumes de fret ferroviaire, la Région flamande a opté pour un système ouvert dans lequel tout opérateur ferroviaire est libre d'adhérer au système de plateformes. Cet opérateur ferroviaire sera indemnisé pour l'arrêt supplémentaire que ses trains devront faire à la plateforme de groupage afin d'optimiser le degré de chargement des trains transportant des marchandises en provenance et à destination des ports maritimes flamands.
- (37) Par conséquent, une condition nécessaire pour l'octroi de l'aide à l'opérateur ferroviaire est que ce dernier mette une partie de sa capacité à la disposition d'autres opérateurs ferroviaires (une capacité minimale doit être mise à la disposition de la plateforme de groupage). Le partage de la capacité disponible se fera selon un certain nombre de règles prédéfinies, devant être établies dans la décision d'exécution pour le chemin de fer.

2.9.2. Voies navigables intérieures

- (38) La sélection des terminaux qui seront utilisés comme plateformes de groupage pour les volumes des barges s'effectue par appel d'offres, au moyen d'une procédure ouverte et transparente dans le cadre de laquelle toutes les parties intéressées sont invitées à soumettre leurs propositions. Toutes les informations pertinentes concernant le système de groupage sont publiées sur les sites web des autorités portuaires et d'autres sites web liés aux ports²⁹.
- (39) Les critères de sélection spécifiques concernant le lieu, les heures d'ouverture, la capacité, les prix, etc. sont énoncés dans le «*Guide à l'intention des candidats pour la sélection de terminaux afin de développer des plateformes de groupage pour le transport de barges porte-conteneurs dans la région portuaire et dans l'arrière-pays du port d'Anvers*». Ce guide est envoyé à l'ensemble des terminaux intermodaux des voies navigables intérieures situés dans les ports et les corridors reliés aux ports.
- (40) L'objectif de la procédure d'appel d'offres est de sélectionner au minimum une et au maximum deux plateformes de groupage par corridor navigable dans l'arrière-pays, ainsi que deux plateformes de groupage supplémentaires dans le port d'Anvers (l'un sur la rive droite et l'autre sur la rive gauche). Le montant effectif

²⁸ Les «différents concepts de groupage» sont les trois systèmes de regroupement des volumes présentés au considérant (33), à savoir le groupage dans les ports, le groupage dans l'arrière-pays et le «transferia».

²⁹ Voir, par exemple, le site web du port d'Anvers: <https://www.portofantwerp.com/en/optimising-container-barge#bundling>.

du subside sera fonction du nombre de conteneurs traités dans les plateformes de groupage.

2.10. Règles relatives au cumul

- (41) Un cumul avec une autre aide publique européenne, nationale, régionale ou locale, quelle qu'elle soit, n'est pas permis pour les mêmes coûts éligibles si ce cumul entraîne un dépassement de l'intensité d'aide la plus élevée applicable à l'aide en question.
- (42) En ce qui concerne les aides aux opérateurs ferroviaires, il est précisé à la section 6 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire³⁰ que si l'intensité de l'aide octroyée à l'opérateur ferroviaire reste inférieure à 30 % du coût total du transport ferroviaire et à 50 % des coûts éligibles (soit la différence entre les coûts externes pour le transport ferroviaire et routier), il existe une présomption de proportionnalité du montant de l'aide. En vertu des articles 7, 8 et 9 de la décision d'exécution pour le chemin de fer, un cumul avec d'autres aides d'État octroyées au moyen de ressources locales, régionales, nationales ou de l'UE sera autorisé pour autant que ces plafonds soient respectés.
- (43) En ce qui concerne les aides octroyées aux exploitants des plateformes de groupage pour les barges, les autorités belges ont proposé d'appliquer les mêmes plafonds d'aide que pour le volet ferroviaire du régime d'aide notifié. En vertu des articles 9, 10 et 11 de la décision d'exécution pour les voies navigables intérieures, un cumul avec d'autres aides d'État octroyées au moyen de ressources locales, régionales, nationales ou de l'UE sera autorisé pour autant que les plafonds de 30 % du coût total du transport ferroviaire et de 50 % des coûts éligibles (soit la différence entre les coûts externes pour le transport par voies navigables intérieures et le transport routier) soient respectés.
- (44) Pour le volet ferroviaire et le volet relatif aux voies navigables intérieures du régime d'aide notifié, l'administration flamande demandera aux bénéficiaires une attestation sur l'honneur certifiant que les règles en matière de cumul seront respectées. Elle procédera en outre à des inspections et invitera les bénéficiaires à indiquer au gouvernement flamand les autres subsides qu'ils reçoivent.

2.11. Mécanisme de récupération et suivi

- (45) En vertu des articles 7 et 8 de la décision d'exécution pour le chemin de fer et des articles 9 et 10 de la décision d'exécution pour les voies navigables intérieures, les activités admissibles au bénéfice d'une aide au titre du régime d'aide seront contrôlées par le gouvernement flamand.
 - (a) En ce qui concerne le groupage des volumes ferroviaires, une évaluation des volumes effectivement traités dans le cadre du système de plateformes par rapport aux volumes inscrits au budget sera effectuée chaque trimestre.
 - (b) En ce qui concerne le groupage des volumes des barges, le montant des subsides sera contrôlé au moyen des systèmes informatiques existants des autorités portuaires concernées. Par exemple, l'autorité du port d'Anvers

³⁰ Communication de la Commission — *Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires*, JO C 184 du 22.7.2008.

utilisera son BTS (Barge Traffic System), dans lequel tous les mouvements des barges porte-conteneurs doivent obligatoirement être enregistrés. Il sera en outre procédé à diverses vérifications aléatoires.

- (46) Les articles 9 et 11, respectivement, des décisions d'exécution pour le chemin de fer et pour les voies navigables intérieures prévoient également le remboursement de toute aide indûment versée ou perçue au gouvernement flamand.

3. ÉVALUATION DU RÉGIME D'AIDES

3.1. Existence d'une aide

- (47) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, «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».
- (48) L'ensemble des critères fixés à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE doivent être remplis. Par conséquent, pour qu'il soit établi que les mesures notifiées constituent une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, toutes les conditions suivantes doivent être remplies. Le soutien financier doit:
- (a) être accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État;
 - (b) favoriser certaines entreprises ou certaines productions;
 - (c) fausser ou menacer de fausser la concurrence; et
 - (d) affecter les échanges entre États membres.
- (49) La mesure notifiée satisfait aux quatre conditions cumulatives pour les raisons suivantes:
- (a) Ressources d'État et imputabilité: la mesure notifiée implique un financement octroyé par le gouvernement flamand et par les autorités portuaires aux bénéficiaires, tels que définis aux points (18) et (19) ci-dessus. Toutes les autorités portuaires participant au régime sont des sociétés anonymes de droit public, constituées par le gouvernement local et ayant des actionnaires publics. Elles disposent d'une large indépendance juridique et financière mais le décret portuaire établit également un certain contrôle exercé par le gouvernement flamand. Ce contrôle consiste en la nomination d'un commissaire portuaire régional par le gouvernement flamand. Le commissaire portuaire vérifie si les décisions du conseil d'administration des autorités portuaires sont conformes au décret portuaire et aux décisions du gouvernement flamand³¹. L'aide octroyée par les autorités portuaires est basée sur les fonds publics. Par conséquent,

³¹ Voir l'article 23 du décret portuaire du 2 mars 1999 qui dispose que «[l]e commissaire régional de port peut suspendre l'exécution de toutes les décisions [des organes administratifs] qu'il estime être contradictoires au présent décret [du parlement flamand], aux dispositions légales en matière de financement des investissements portuaires, aux arrêtés décidés en exécution du présent décret [du gouvernement flamand] ou aux conventions visées à l'article 40»

le financement tant par le gouvernement flamand que par les autorités portuaires implique l'utilisation de ressources d'État. La Commission conclut par conséquent que cette mesure est imputable à l'État.

- (b) Avantage économique: la mesure réduit les coûts du regroupement de volumes que les bénéficiaires de l'aide (opérateurs ferroviaires et opérateurs des plateformes de groupage des barges) devraient normalement supporter. La Commission conclut par conséquent que cette mesure confère un avantage économique.
 - (c) Sélectivité: le financement public est adressé à certaines entreprises éligibles assurant des services de transport de fret (opérateurs ferroviaires et opérateurs des plateformes de groupage des barges). La Commission conclut par conséquent que cette mesure est de nature sélective.
 - (d) Distorsion de la concurrence et affectation des échanges: lorsqu'une aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges au sein de l'UE, ces dernières doivent être considérées comme affectées par l'aide. Il suffit que le bénéficiaire de l'aide rivalise avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence. En l'espèce, la mesure notifiée renforce la position des bénéficiaires de l'aide à l'égard d'autres entreprises actives sur les marchés du transport de fret par chemin de fer et voies navigables intérieures qui sont ouverts à la concurrence. La Commission conclut par conséquent que cette mesure est susceptible de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.
- (50) Sur la base des considérations qui précèdent, la Commission conclut que le régime d'aides notifié constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. Légalité de l'aide

- (51) Comme décrit aux points (12) et (22), les bases juridiques contiennent une clause suspensive selon laquelle l'aide ne peut être octroyée qu'une fois qu'elle a été autorisée par la Commission. La Belgique n'a pas encore mis en vigueur le régime prévu. Elle respecte donc l'obligation énoncée à l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

3.3. Compatibilité de l'aide

3.3.1. Compatibilité de l'aide pour les voies navigables

- (52) L'article 93 du TFUE dispose que «*[s]ont compatibles avec les traités les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports [...]*». La notion de «coordination des transports» utilisée dans cette disposition a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des pouvoirs publics visant à guider le développement du secteur des transports dans l'intérêt commun.
- (53) Comme exprimé dans le livre blanc de la Commission sur la politique des transports, «*[l]e principe fondamental de la tarification des infrastructures est que le coût pour utiliser une infrastructure doit comprendre les coûts d'infrastructure, mais aussi les coûts externes comprenant les coûts liés aux accidents, à la*

pollution atmosphérique, au bruit et à la congestion». Cette approche a été appliquée dans un certain nombre de décisions de la Commission relatives aux aides d'État ces dernières années³². Elle tient également compte du fait que, au regard de l'article 3 du TUE et des articles 6 et 191 du TFUE³³, les objectifs environnementaux du traité doivent être poursuivis notamment au moyen de la politique commune des transports.

- (54) La politique de promotion du transport par voies navigables intérieures en Europe s'inscrit dans le cadre du programme d'action NAIADES II³⁴. Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions³⁵ adoptée par la Commission le 20 juillet 2016 rappelle la nécessité d'encourager le passage à des modes de transport moins polluants tels que les voies navigables intérieures, le transport maritime à courte distance et le transport ferroviaire.
- (55) La mesure notifiée relève de l'article 93 du TFUE et doit dès lors être évaluée sur cette base.
- (56) Conformément à une pratique décisionnelle constante de la Commission, les aides à la coordination des transports sont jugées compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du TFUE si les conditions suivantes sont remplies:
 - (a) l'aide contribue à un objectif d'intérêt commun clairement défini;
 - (b) l'aide est nécessaire et a un effet incitatif;
 - (c) l'aide est proportionnée;
 - (d) l'accès à l'infrastructure en question est ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire; et
 - (e) l'aide ne peut entraîner aucune distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun.

³² Voir, par exemple, décision de la Commission du 24 novembre 2016 dans l'affaire SA.44627 (2016/N), Italie - «Ferrobonus» - Incitations en faveur du transport ferroviaire, non encore publiée; décision de la Commission du 29 avril 2016 dans l'affaire SA.41033 (2016/N), Italie - Régime d'aides en faveur du transport intégré dans la province de Trente (JO C 220 du 17.6.2016, p.2); décision de la Commission du 26 mai 2015 dans les affaires SA.40404 (2014/N), France, et SA.39606 (2015/N), Italie - Régime d'aides au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine (JO 66 du 19.2.2016, p. 2); décision de la Commission du 13 juin 2014 dans l'affaire SA.38152 (2014/N), Italie - Aide en faveur du transport ferroviaire de marchandises dans la région italienne d'Émilie-Romagne (JO C 282 du 22.8.2014; p. 23); décision de la Commission du 6 janvier 2014 dans l'affaire SA.36758 (2013/N), Danemark - Prolongation d'un régime d'aides en matière d'environnement pour le transport de marchandises par rail pour la période 2014-2017 (JO C 280 du 22.8.2014, p. 10); décision de la Commission du 16 décembre 2011 dans l'affaire SA.32603 (2011/N), Italie - Régime d'aides «Ferrobonus» en faveur du transport combiné (JO C 88 du 24.3.2012, p. 1); décision de la Commission du 5 juillet 2005 dans l'affaire SA. 17724 (N 249/04), Belgique - Régime d'aides pour le transport combiné, (JO C 280 du 12.11.2005, p. 9).

³³ Jusqu'au 30 novembre 2009: articles 2, 6 et 174 du traité CE.

³⁴ Voir https://ec.europa.eu/transport/modes/inland/promotion_en.

³⁵ COM(2016) 501 final.

- (57) La Commission examinera donc si ces cinq critères sont remplis, en l'espèce, pour que le régime d'aides relatif aux voies navigables intérieures soit considéré comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 du TFUE.

Contribution à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun bien défini

- (58) L'Union européenne applique depuis un certain temps une politique visant à parvenir à un système de transport intermodal équilibré. Dans ce cadre, elle favorise la compétitivité du transport intermodal par rapport au transport routier. La politique de l'Union en matière de transport intermodal vise à parvenir à un transfert modal du transport routier de marchandises vers d'autres modes de transport plus respectueux de l'environnement.
- (59) La directive 92/106/CEE vise explicitement à favoriser le développement du transport combiné, comme le confirme son quatrième considérant. Dans une évaluation récente de la directive 92/106/CEE, la Commission a souligné que le transport combiné aidait à réduire les externalités négatives grâce à un transfert modal³⁶.
- (60) Le livre blanc sur la politique des transports de 2011 encourage l'utilisation du rail et d'autres modes de transport écologiques pour qu'ils deviennent des modes de transport compétitifs susceptibles de se substituer au mode routier.
- (61) La Commission reconnaît qu'il incombe en premier lieu aux opérateurs du marché d'améliorer le transport intermodal au sein des marchés auxquels l'accès est libre et où les règles de la libre concurrence et la loi de l'offre et de la demande s'appliquent. Toutefois, afin de libérer complètement le potentiel du transport intermodal, la volonté de prendre les risques inhérents au passage du transport routier à des modes alternatifs pourrait être encouragée.
- (62) La réduction de la différence de coûts existant entre le transport routier et le transport intermodal vise à atteindre un objectif d'intérêt commun en ce sens qu'elle contribue à améliorer la compétitivité du transport combiné et à encourager un transfert modal du transport routier vers le transport par voies navigables intérieures.
- (63) Le transport par voies navigables intérieures génère des externalités négatives plus faibles que le transport routier en termes de coûts liés aux accidents et à la pollution, au bruit, au climat ou à la congestion. En général, ce mode de transport dispose également de capacités de réserve et peut donc contribuer à détourner le trafic des réseaux routiers congestionnés.
- (64) La Commission conclut donc que la mesure concernant les voies navigables intérieures contribue à la réduction de la pollution atmosphérique et de la congestion des routes et est dès lors considérée comme contribuant à la réalisation d'un objectif d'intérêt commun.

³⁶ Document de travail des services de la Commission du 20.4.2016 intitulé «*REFIT Ex-post evaluation of Combined Transport Directive 92/106/EEC Final Report*» [SWD(2016) 140 final], disponible à l'adresse: <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/10102/2016/EN/10102-2016-140-EN-F1-1.PDF>.

Nécessité et effet incitatif de l'aide

- (65) L'aide doit être nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt commun et avoir un effet incitatif, c'est-à-dire qu'elle doit modifier le comportement du bénéficiaire de telle façon qu'il s'engage dans une activité supplémentaire, qu'il n'exercerait pas sans l'aide ou qu'il exercerait de manière restreinte ou différente, de sorte que l'objectif d'intérêt commun ne serait pas atteint.
- (66) Comme indiqué au considérant (5), les camions restent le principal mode de transport pour le trafic de fret entre les ports maritimes flamands et l'arrière-pays. En ce qui concerne le groupage des volumes des barges, les effets structurels de la mesure d'aide seront garantis, étant donné que la quasi-totalité des opérateurs de barges sont actuellement confrontés au problème du petit nombre de mouvements de conteneurs par terminal. Étant donné que le gouvernement flamand imposera un nombre minimal de mouvements de conteneurs par terminal sur les terminaux maritimes, seules les barges présentant des volumes suffisamment importants seront autorisées à se rendre directement au terminal. Comme expliqué au considérant (34), l'établissement d'un nombre minimal de mouvements de conteneurs par terminal rendra le regroupement de volumes attrayant pour les opérateurs de barges.
- (67) En cas de regroupement de volumes dans les plateformes de groupage pour les barges, le subside est payé aux opérateurs des plateformes de groupage, non aux opérateurs de barges, et ces derniers supporteront également une partie du coût supplémentaire du regroupement des volumes. Néanmoins, comme expliqué au point (19), le montant (par conteneur) que les opérateurs de barges doivent verser à titre de contribution au système est plafonné au montant qui est indiqué aux articles 3 et 5 de la décision d'exécution pour les voies navigables intérieures (voir la note de bas de page n° 27 de la présente décision pour les montants de la contribution des opérateurs de barges). Cela implique que les opérateurs des plateformes de groupage ne peuvent demander plus que le montant fixé par conteneur aux opérateurs de barges et ne peuvent leur facturer davantage pour l'activité supplémentaire de regroupement des volumes. Ce mécanisme garantit la répercussion du subside des opérateurs des plateformes de groupage aux opérateurs de barges. Il garantit également que les utilisateurs finals (expéditeurs) ne supporteront pas les coûts supplémentaires (totaux) du regroupement des volumes.
- (68) La Commission considère que dans ce cas spécifique, l'intervention de l'État est nécessaire, étant donné que les forces du marché ne garantiraient pas, par elles-mêmes, le transfert modal souhaité.
- (69) La Commission conclut, par conséquent, que l'aide au titre du régime sera nécessaire pour favoriser un transfert modal du transport routier vers le transport par voies navigables intérieures et incitera les bénéficiaires de l'aide, mais aussi les utilisateurs finals du transport par barges, à utiliser le système de groupage, ce qu'ils n'auraient pas fait en l'absence d'aide.

Proportionnalité de l'aide

- (70) La Région flamande a adopté un régime de subsides basé sur le nombre de conteneurs dans le système. Toutefois, comme expliqué au considérant (23), le montant total de l'aide est plafonné initialement à un maximum annuel de

8 millions d'EUR. Cela implique que lorsque ce montant maximum aura été atteint, le paiement de l'aide aux opérateurs de plateformes de groupage cessera. Par conséquent, le nombre de conteneurs transportés par barge pour lesquels l'aide sera octroyée au titre du régime est plafonné et restreint par les ressources disponibles au budget.

- (71) Les autorités belges se sont engagées à respecter les seuils fixés dans les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire pour la partie du régime relative aux barges [voir les considérants (42) et (43)]. Par conséquent, le montant maximal de l'aide qui sera octroyée au titre du régime notifié n'excédera pas 50 % des coûts éligibles et 30 % des coûts totaux de transport (voir articles 10 et 11 de la décision d'exécution pour les voies navigables intérieures) et a été quantifié pour les voies navigables intérieures sur la base des calculs décrits aux points ci-dessous.
- (72) La Commission fait observer que l'aide est présumée nécessaire et proportionnée lorsque son intensité reste sous ces seuils. Aussi, la Commission estime qu'en l'espèce, il est possible d'appliquer ces seuils pour l'évaluation de la proportionnalité du régime d'aides en faveur du transport par voies navigables intérieures dans le cadre de l'évaluation de la compatibilité.
- (73) Afin de comparer le montant de l'aide aux **coûts éligibles**, la différence des coûts externes totaux au cours d'une année entre le transport par route et le transport par voies navigables intérieures est calculée³⁷. Dans un premier temps, les volumes totaux à traiter dans les plateformes de groupage sont estimés. Au cours de la première année, le nombre de conteneurs supplémentaires à prendre en charge grâce à l'initiative de regroupement des volumes devrait atteindre [...] mouvements³⁸ ([...] mouvements dans les plateformes de groupage portuaires et [...] mouvements dans l'arrière-pays). Le nombre de conteneurs est converti en une mesure standardisée pour le transport de fret, à savoir en EVP³⁹. Un supplément de [...] mouvements correspond à un supplément de [...] EVP⁴⁰ ou de [...] tonnes⁴¹ manipulées dans les plateformes de groupage. Étant donné que les barges ont un tonnage moyen de [...] tonnes ou [...] EVP, le nombre estimé de barges (en tenant compte d'un facteur de chargement de [...] %) dans le système de plateformes est de [...] (chiffre arrondi).
- (74) Le trajet représentatif auquel le régime d'aides s'applique est la distance entre le port d'Anvers et Nimègue, qui est de 179 km⁴². Par conséquent, le nombre total de barges-kilomètre dans le système est de [...] barges-km. La conversion de la différence marginale des coûts externes entre la route et les voies navigables intérieures en EUR/barge-km donne une différence de 26,9 EUR/barge-km. Par

³⁷ Les chiffres dans le texte sont arrondis à des fins de clarté.

³⁸ Un «mouvement» est une activité de chargement ou de déchargement d'un conteneur via le quai dans le port vers une barge dans l'arrière-pays ou un autre mode de transport.

³⁹ L'EVP est une unité de capacité de chargement et signifie «Équivalent vingt pieds».

⁴⁰ Ratio d'EVP = 1,53 EVP/mouvement. Statistiques du port d'Anvers.

⁴¹ Tonnage moyen par EVP = 11,77 t/EVP. Statistiques du port d'Anvers.

⁴² Cette distance est inférieure à la distance moyenne dans le système de [...] km. Ainsi, une approche prudente a été adoptée.

conséquent, les économies totales liées aux coûts externes entre le transport routier et le transport ferroviaire grâce au système de plateformes s'élèvent à [...] EUR.

- (75) Le subside annuel à toutes les plateformes de groupage pour les barges de 8 millions d'EUR est dès lors inférieur au seuil de 50 % du total des coûts éligibles par an ([...] EUR). Étant donné que le nombre d'EVP dans le système devrait augmenter au cours de la période de cinq ans, tandis que le montant annuel maximal de l'aide reste le même, le seuil sera respecté au cours de chacune des cinq années du régime d'aides.
- (76) En ce qui concerne les économies liées aux coûts externes, une **analyse de sensibilité** basée sur les chiffres communiqués par le MIRA (voir considérant (31)) a été réalisée. Sur la base de ces chiffres légèrement plus prudents concernant les économies de coûts externes du transport par voies navigables intérieures (la différence de coûts externes entre le transport routier et le transport par barge fondée sur les données du MIRA n'est que de 25,8 EUR/barge-km au lieu de 26,9 EUR/barge-km), le seuil de 50 % des coûts éligibles ([...] EUR⁴³) reste respecté (8 000 000 EUR < [...] EUR).
- (77) Pour calculer le **coût total du transport** sur le trajet représentatif Anvers-Nimègue, le coût total lié aux plateformes de groupage pour les barges est ajouté au coût du transport vers l'arrière-pays. Le coût total des plateformes de groupage se compose des coûts de manutention dans les plateformes de groupage portuaires ([...] EUR) auxquels s'ajoutent les coûts de manutention des plateformes de groupage dans l'arrière-pays ([...] EUR). Ces coûts de regroupement supplémentaires sont alors ajoutés au coût du transport dans l'arrière-pays, lequel est basé sur la liaison Anvers-Nimègue. Le coût longue distance par conteneur pour le transport par barge est de 250 EUR. Avec [...] conteneurs dans le système au cours de la première année, le coût du transport dans l'arrière-pays est estimé à [...] EUR.
- (78) En ajoutant les coûts habituels du transport aux coûts supplémentaires du regroupement, le coût total du transport des conteneurs dans le système des plateformes de groupage est de [...] EUR au cours de la première année du régime. Le subside de 8 millions d'EUR par an est dès lors inférieur au seuil maximum de 30 % du coût total du transport qui s'élève à [...] EUR. À l'instar du calcul des coûts éligibles, étant donné que le nombre de conteneurs dans le système devrait augmenter au cours de la période de cinq ans, tandis que le montant annuel maximal de l'aide reste le même, le seuil de l'aide, inférieur à 30 % du total des coûts de transport, sera respecté au cours de chacune des cinq années du régime d'aides (voir Tableau 4).

⁴³ Le nombre total de barges-km dans le système pour l'année 1 ([...] barges-km) multiplié par l'économie de coûts externes de 25,8 EUR/barge-km. Les différences de résultats des calculs sont dues à l'arrondi.

(79) Les chiffres et seuils pertinents sont résumés dans le Tableau 4 ci-dessous.

Tableau 4: Aperçu des seuils des coûts éligibles et du total des coûts de transport pour les voies navigables intérieures

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
Mouvements/conteneurs	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
EVP	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tonnage (t)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Barges dans le système	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Barges-km dans le système	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Différence de coûts externes générés entre transport par barge/transport routier (EUR/train-km)	26,9	26,9	26,9	26,9	26,9
Total des coûts externes économisés (coûts éligibles) (EUR) (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coût total de transport (EUR) (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Montant maximal des aides annuelles pour le concept des barges (EUR)	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000	8 000 000
Seuils des coûts éligibles: 50 % de (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Seuils des coûts de transport: 30 % de (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(80) En conséquence, l'intensité d'aide proposée pour les coûts éligibles, ainsi que l'intensité d'aide proposée pour les coûts totaux de transport au titre de la partie du régime d'aides notifié relative aux barges, peuvent être considérées comme proportionnées à l'objectif visé d'encouragement du transfert modal.

Accès non discriminatoire

(81) Le régime notifié ne fixe aucune condition restrictive sur la base de la nationalité de l'entreprise ou d'autres caractéristiques. L'aide est dès lors octroyée à des conditions non discriminatoires.

Absence de distorsion de concurrence

(82) Le régime notifié est conçu pour réduire les déséquilibres entre le transport par voies navigables intérieures et le transport routier des ports maritimes flamands vers leur arrière-pays en Belgique et dans les pays voisins.

- (83) La Région flamande, en particulier la région autour d'Anvers, est fortement congestionnée et caractérisée par une nette prépondérance du transport routier sur le transport ferroviaire, comme indiqué au considérant (4) ci-dessus. Sans mesures structurelles incitant les utilisateurs finals à passer à l'utilisation de modes de transport moins polluants, ces utilisateurs finals continueront à utiliser des camions, étant donné qu'il s'agit d'un mode de transport plus compétitif au niveau des coûts (en supposant que les coûts externes du transport routier ne sont pas internalisés) et plus flexible.
- (84) En conséquence, la Commission conclut que le présent régime d'aides n'est pas de nature à fausser la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun au regard de l'article 93 du TFUE.

Conclusion générale concernant la compatibilité de l'aide en faveur du transport par voies navigables intérieures

- (85) Étant donné que le régime d'aides est nécessaire pour encourager la promotion d'un transfert modal du transport routier vers le transport par voies navigables intérieures, est proportionné, est accordé à des conditions non discriminatoires, est transparent et limité dans le temps, devrait contribuer à un objectif d'intérêt commun bien défini et ne donne pas lieu à des distorsions de concurrence, la Commission conclut que le régime d'aides notifié est compatible avec le marché intérieur au regard de l'article 93 du TFUE.

3.3.2. Compatibilité de l'aide en faveur du transport ferroviaire

- (86) En ce qui concerne le transport ferroviaire, les règles d'application de l'article 93 du TFUE (aide à la coordination des transports) ont été établies à la section 6 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.
- (87) Selon l'article 93 du TFUE, une aide qui répond aux besoins de la coordination des transports est considérée compatible avec le traité. Le point 96 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire dispose que pour qu'une aide donnée puisse être considérée comme «répondant aux besoins» de la coordination des transports, elle doit être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé. En outre la distorsion de concurrence qui est inhérente à l'aide ne doit pas porter préjudice aux intérêts généraux de l'Union européenne.
- (88) Conformément au point 98 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, les aides aux besoins de la coordination des transports sont susceptibles de revêtir plusieurs formes, dont les aides à la réduction des coûts externes, qui sont destinées à encourager un transfert modal vers le rail, car il produit moins de coûts externes que d'autres modes tels que le transport routier.
- (89) Conformément à la pratique décisionnelle antérieure de la Commission⁴⁴, les principes énoncés dans les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire au

⁴⁴ Décision de la Commission du 29 avril 2016 dans l'affaire SA.41033 (2016/N), Italie - Régime d'aides en faveur du transport intégré dans la province de Trente (JO C/220/2016); décision de la Commission du 26 mai 2015 dans les affaires SA.40404 (2014/N), France, et SA.39606 (2015/N), Italie - Régime d'aide au service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine (JO 66/2016); décision de la Commission du 13 juin 2014 dans l'affaire SA.38152 (2014/N), Italie - Aide en faveur du transport ferroviaire de marchandises dans la région italienne d'Émilie-Romagne (JO C/282/2014); décision de la Commission du 16 décembre 2011 dans l'affaire SA.32603 (2011/N), Italie - Régime d'aides «Ferrobonus» en faveur du transport combiné (JO C/88/2012);

sujet des aides à la réduction des coûts externes s'appliquent également lorsque les bénéficiaires directs du régime ne sont pas des entreprises ferroviaires. L'évaluation de la compatibilité du présent régime en ce qui concerne le transport ferroviaire sera dès lors réalisée sur la base de la section 6 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire et de leur sous-section 6.3 concernant les aides à la réduction des coûts externes (points 100 à 112).

Coûts éligibles

- (90) Conformément au point 103 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, les coûts éligibles en ce qui concerne l'aide à la réduction des coûts externes sont la partie des coûts externes que le transport ferroviaire permet d'éviter par rapport aux modes de transport concurrents, en l'espèce le transfert routier.
- (91) Le point 105 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire requiert une analyse de coûts comparative, transparente, raisonnée et quantifiée, entre le transport ferroviaire et les options alternatives fondées sur d'autres modes de transport. Comme expliqué aux considérants (27) à (31), la comparaison des coûts externes pour différents modes de transport (route, rail, voies navigables intérieures) est fondée sur des données publiées dans le document intitulé «*Update of the Handbook on External Costs of Transport*» (2014). De même, l'analyse de sensibilité se base sur les données fournies par le MIRA, la société flamande pour l'environnement, une autorité qui établit des rapports environnementaux officiels et fiables en Flandres. La Commission estime que les données utilisées dans l'analyse des coûts comparative sont transparentes et fiables, et qu'elles respectent donc l'exigence prévue au point 105 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire. La méthode de calcul de la différence de coûts externes entre le transport routier et le transport ferroviaire sur les trajets représentatifs concernés dans le régime d'aides a été expliquée par les autorités belges dans les documents qu'elles ont fournis à la Commission, et est exposée dans les considérants (96) à (103) ci-dessous. La Commission estime que la méthode de calcul utilisée par les autorités belges est raisonnée et quantifiée, et qu'elle respecte donc l'exigence prévue au point 105 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.
- (92) Après avoir analysé les données fournies par les autorités belges, qui sont présentées à la section 2.7, la Commission conclut que les coûts éligibles du régime correspondent à la partie des coûts externes que le transport ferroviaire permet d'éviter par rapport au transport routier.

Nécessité et proportionnalité

- (93) Conformément au point 107, paragraphe b), et au point 109 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, il existe une présomption de nécessité, de proportionnalité et d'absence de surcompensation de l'aide à la réduction des coûts externes. C'est le cas lorsque l'intensité de l'aide aux opérateurs ferroviaires reste inférieure à 50 % des coûts éligibles et inférieure à 30 % du coût total du transport ferroviaire.
- (94) Les autorités belges se sont engagées à respecter les seuils fixés dans les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire pour la partie du régime relative au transport ferroviaire. Par conséquent, le montant maximal de l'aide qui sera

octroyée au titre du régime notifié n'excédera pas 50 % des coûts éligibles et 30 % des coûts totaux de transport (voir articles 8 et 9 de la décision d'exécution pour le chemin de fer) et a été quantifié pour le chemin de fer sur la base des calculs décrits aux points ci-dessous. Les calculs de la différence de coûts externes entre le transport routier et le transport ferroviaire sont basés sur les économies escomptées liées aux coûts externes du transport ferroviaire sur un trajet représentatif entre les ports flamands et l'arrière-pays, Anvers-Duisbourg (229 km)⁴⁵.

- (95) La Région flamande a adopté un système de subsides basé sur le nombre de trains, plutôt qu'un système basé sur les tonnes-kilomètre. Comme expliqué au considérant (23), le montant maximal de l'aide est déterminé à l'avance sur une base annuelle, et s'élève à 6 millions d'EUR. Cela implique que chaque fois que ce montant maximal d'aide a été atteint, le paiement de l'aide aux opérateurs ferroviaires dans le système cessera. Par conséquent, le nombre de trains pour lesquels l'aide sera octroyée au titre du régime est plafonné et restreint par les ressources disponibles au budget.
- (96) Afin de comparer le montant de l'aide aux **coûts éligibles**, la différence des coûts externes totaux au cours d'une année entre le transport routier et le transport ferroviaire est calculée⁴⁶. Dans un premier temps, les volumes à traiter dans les plateformes de groupage sont prédits. Il s'agit du nombre de conteneurs (exprimé en EVP) transportés par chemin de fer (et non par la route) grâce au transfert modal dû au système de plateformes. Pour la première année, ce nombre s'élève à [...] EVP (chiffre arrondi), ce qui équivaut à [...] tonnes⁴⁷. Étant donné qu'un train a un tonnage moyen de 497 tonnes, le nombre estimé de trains dans le système est de [...] (chiffre arrondi).
- (97) Le trajet représentatif auquel le régime d'aides s'applique est la distance entre le port d'Anvers et Duisbourg, qui est de 229 km⁴⁸. Par conséquent, le nombre total de trains-kilomètre dans le système est de [...] trains-km. La conversion de la différence des coûts externes marginaux entre le transport routier et le transport ferroviaire en EUR/train-km donne une différence de [...] EUR/train-km. Par conséquent, les économies totales liées aux coûts entre le transport routier et le transport ferroviaire s'élèvent à [...] EUR.
- (98) Le subside annuel de 6 millions d'EUR à tous les opérateurs ferroviaires et tous les trains est dès lors inférieur au seuil de 50 % du total des coûts éligibles par an ([...] EUR). Étant donné que le nombre d'EVP dans le système devrait augmenter, année après année, au cours de la période de cinq ans, tandis que le montant annuel maximal reste le même, le seuil sera respecté au cours de chacune des cinq années du régime d'aides (voir Tableau 5).

⁴⁵ La distance pour le transport ferroviaire entre le port d'Anvers et Duisburg Hafen/gare ferroviaire a été déterminée sur la base de l'outil d'information sur le transport écologique (EcoTransIt). <http://www.ecotransit.org/basis.fr.html>.

⁴⁶ Les chiffres dans le texte sont arrondis à des fins de clarté.

⁴⁷ Tonnage moyen par EVP = 11,77 t/EVP. Voir statistiques du port d'Anvers.

⁴⁸ Une approche prudente a été suivie étant donné que la distance moyenne pondérée (par EVP) calculée par la Région flamande sur tous les trajets potentiellement concernés dans le système auquel le régime s'applique est de 740 km.

- (99) En ce qui concerne les économies liées aux coûts externes, une **analyse de sensibilité** basée sur les chiffres communiqués par le MIRA (voir considérant (31)) a été réalisée. Sur la base de ces chiffres légèrement plus prudents concernant les économies de coûts externes du transport ferroviaire (la différence de coûts externes entre le transport routier et le transport par barge fondée sur les données du MIRA n'est que de [...] EUR/barge-km au lieu de [...] EUR/barge-km), le seuil de 50 % des coûts éligibles ([...] EUR⁴⁹) reste respecté (6 000 000 EUR < [...] EUR).
- (100) Pour calculer le coût total du transport sur le trajet représentatif Anvers-Duisbourg, le coût total lié aux plateformes de groupage pour les barges a été ajouté au coût du transport dans l'arrière-pays. Le coût total annuel de la plateforme de groupage comprend le coût des transports des navettes entre le port et la plateforme ([...] EUR), du coût du point de connexion ([...] EUR) et du coût de manutention de la plateforme de groupage ([...] EUR). Ces coûts sont alors ajoutés au coût du transport dans l'arrière-pays sur la base de la liaison Anvers-Duisbourg. Le coût longue distance par EVP est de 125 EUR. Avec [...] EVP dans le système de plateformes au cours de la première année, le coût du transport dans l'arrière-pays est estimé à [...] EUR.
- (101) L'ajout de tous ces coûts donne un coût total lié aux transports de [...] EUR au cours de la première année du régime. Le subside de 6 millions d'EUR par an est dès lors inférieur au seuil maximum de [...] EUR. À l'instar du calcul des coûts éligibles, étant donné que le nombre de trains dans le système devrait augmenter au cours de la période de cinq ans, tandis que le montant annuel maximal de l'aide reste le même, le seuil de l'aide, inférieur de 30 %, du total des coûts de transport sera respecté au cours de chacune des cinq années du régime d'aides (voir Tableau 5).

⁴⁹ Le nombre total de trains-km dans le système pour l'année 1 ([...] barges-km) multiplié par l'économie de coûts externes de [...] EUR/train-km. Les différences de résultats des calculs sont dues à l'arrondi.

(102) Les chiffres et seuils pertinents sont résumés dans le Tableau 5 ci-dessous.

Tableau 5: Aperçu des seuils des coûts éligibles et du total des coûts de transport pour le rail

	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Année 5
EVP	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Tonnage (t)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trains dans le système	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trains-km dans le système	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Différence de coûts externes générés entre transport ferroviaire et transport routier (EUR/train-km)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total des coûts externes économisés (coûts éligibles) (EUR) (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coût total de transport (EUR) (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Montant maximal des aides annuelles pour le concept du transport ferroviaire (EUR)	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000	6 000 000
Seuils des coûts éligibles: 50 % de (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Seuils des coûts de transport: 30 % de (**)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(103) En conséquence, l'intensité d'aide proposée pour les coûts éligibles, ainsi que l'intensité d'aide proposée pour les coûts totaux de transport au titre de la partie du régime d'aides notifié relative aux trains, peuvent être considérées comme proportionnées à l'objectif visé d'encouragement du transfert modal.

Autres conditions liées à la nécessité et à la proportionnalité

(104) Conformément au point 110 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, l'aide doit avoir un effet incitatif de transfert modal vers le rail et doit donc, en principe, se refléter dans le prix exigé de l'expéditeur, qui choisit entre le rail et les modes de transport plus polluants comme la route.

(105) Dans le cas de la fourniture d'incitations au regroupement accru des volumes du transport ferroviaire, l'aide sera directement payée aux utilisateurs du système de plateformes, les opérateurs ferroviaires (non aux plateformes de groupage). Dès lors, les opérateurs ferroviaires seront directement indemnisés pour les coûts supplémentaires résultant d'un arrêt supplémentaire dans la plateforme de groupage, nécessaire au regroupement des volumes de fret, et les utilisateurs

finals ne supporteront pas les coûts supplémentaires du regroupement des volumes.

- (106) La Commission conclut dès lors que le point 110 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire est respecté pour la partie ferroviaire du régime d'aides.
- (107) Conformément au point 111 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, en cas d'aide à la réduction des coûts externes, il doit y avoir des perspectives réalistes de maintien du trafic transféré vers le rail pour que l'aide mène à un transfert durable de trafic.
- (108) Selon les autorités belges, le régime d'aides induira des incitations suffisantes pour rendre les opérateurs ferroviaires désireux d'adhérer au système, optimisant et augmentant ainsi de manière structurelle les volumes transportés sur le rail.
- (109) Le port d'Anvers utilise déjà le système de navette dans le port⁵⁰. [...] En outre, étant donné que les trains de navette ne sont pas actuellement complètement chargés, l'aide permettra également d'optimiser l'utilisation des services de navette existants. L'optimisation des services de navette existants garantira la viabilité financière du concept du regroupement des volumes ferroviaires et renforcera le lancement des nouveaux services de navette.
- (110) La Commission conclut dès lors que le point 111 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire est respecté pour la partie ferroviaire du régime d'aides.
- (111) À la lumière des critères examinés ci-dessus, la Commission considère que les conditions relatives à la nécessité et à la proportionnalité de l'aide sont remplies.

Le régime d'aides est octroyé à des conditions non discriminatoires, est transparent et limité dans le temps

- (112) Le régime notifié ne fixe aucune condition restrictive sur la base de la nationalité de l'entreprise ou d'autres caractéristiques. L'aide est dès lors octroyée à des conditions non discriminatoires.
- (113) Le régime notifié est transparent, étant donné que les conditions pour en bénéficier sont clairement spécifiées dans les actes juridiques pertinents.
- (114) Enfin, le régime d'aides est limité dans le temps; il s'appliquera pendant une période de cinq ans. Cette durée est conforme aux délais établis au point 97 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire. En outre, les montants de l'aide par conteneur transporté sont dégressifs au fil du temps.

Absence de distorsion de concurrence

- (115) Le point 96 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire dispose que «la distorsion de concurrence qui est inhérente à l'aide ne doit pas porter préjudice aux intérêts généraux de [l'Union]. À titre d'exemple, une aide servant à réorienter les flux de trafic du transport maritime à courte distance vers le chemin de fer ne pourrait pas remplir ces critères».

⁵⁰ Les volumes de conteneurs transportés sur ces navettes sont limités à [...] % du total des volumes de conteneurs envisagés qui circuleront sur le système de plateformes.

- (116) Le régime notifié vise à réduire les déséquilibres entre le transport ferroviaire et le transport routier des ports maritimes flamands vers leur arrière-pays en Belgique et dans les pays voisins.
- (117) La Région flamande, en particulier la région autour d'Anvers, est fortement congestionnée et caractérisée par une nette prépondérance du transport routier sur le transport ferroviaire, comme indiqué au considérant (5) ci-dessus. Sans mesures structurelles incitant les utilisateurs finals à passer à l'utilisation de modes de transport moins polluants, ces utilisateurs finals continueront à utiliser des camions, étant donné qu'il s'agit d'un mode de transport plus compétitif au niveau des coûts (en supposant que les coûts externes du transport routier ne sont pas internalisés) et plus flexible.
- (118) En ce qui concerne la partie du régime relative au rail, le système est ouvert à tout opérateur ferroviaire qui souhaite le rejoindre. En outre, le système cible les flux de transport entre les ports flamands et l'arrière-pays. En conséquence, le marché du transport maritime à courte distance ne sera pas affecté par le régime d'aides.
- (119) Toute affectation potentielle des échanges sera également limitée par le fait que le régime d'aides cible seulement les flux actuels et futurs de marchandises en provenance et à destination des ports flamands. Il incombe toujours aux acteurs du marché, à savoir les expéditeurs, de choisir dans quel port européen ils veulent que les conteneurs soient pris en charge.
- (120) En conséquence, la Commission conclut que le présent régime d'aides n'est pas de nature à fausser la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun au regard du point 96 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.

Conclusion générale concernant la compatibilité de l'aide en faveur du transport ferroviaire

- (121) Étant donné que le régime d'aides est nécessaire pour encourager la promotion d'un transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire, est proportionné, est accordé à des conditions non discriminatoires, est transparent et limité dans le temps, devrait contribuer à un objectif d'intérêt commun bien défini et ne donne pas lieu à des distorsions de concurrence, la Commission conclut que le régime d'aides notifié respecte tous les critères énoncés à la section 6 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire et est donc compatible avec le marché intérieur au regard de l'article 93 du TFUE.

3.3.3. Transparence

- (122) Les autorités belges ont confirmé qu'elles assureront la publication des informations pertinentes concernant le régime notifié au moyen de la base de données des aides d'État alimentée par les États membres⁵¹.
- (123) Il est important que les États membres fournissent à la Commission les informations pertinentes concernant l'incidence des régimes d'aides soutenant le transport combiné sur l'utilisation des différents modes de transport et sur l'environnement, permettant ainsi une description appropriée des évolutions du marché dans le secteur du transport combiné. La Région flamande prévoit,

⁵¹ Cf. <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=fr>

conjointement avec les autorités portuaires, une évaluation annuelle du régime afin de déterminer si chaque sous-concept (transport ferroviaire/transport par voies navigables intérieures) atteint les résultats estimés. Un contrôle précis des volumes du transfert modal sera disponible sur la base des informations demandées aux opérateurs ferroviaires sur une base trimestrielle, des statistiques portuaires en temps réel pour les opérateurs de barges (système du trafic de barges pour le port d'Anvers) et des chiffres généraux du transfert modal qui sont publiés chaque année.

4. CONCLUSION

(124) La Commission a donc décidé de ne pas soulever d'objections contre le régime d'aides notifié au motif qu'il est compatible avec le marché intérieur au regard de l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

(125) Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de sa réception. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai imparti, elle considérera que vous acceptez la divulgation de la présente lettre à des tiers et la publication de son texte intégral dans la langue faisant foi sur le site internet suivant:
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>
<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Votre demande doit être envoyée par courrier électronique à l'adresse suivante:

Commission européenne,
Direction générale de la concurrence
Greffe des aides d'État
B-1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Veillez agréer, Monsieur le ministre, l'expression de notre haute considération,

Par la Commission

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

