



Bruxelles, le 20.03.2013  
C(2013) 1523 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

**Objet: Aide d'état SA.35575 (2012/N) – France  
Plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables**

Monsieur le Ministre,

**1. PROCEDURE**

- (1) Le 12 octobre 2012, les autorités françaises ont notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le Plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables (ci-après "le PARM") pour la période 2013-2017.
- (2) Le 12 novembre 2012, une réunion d'information a eu lieu entre les autorités françaises et les représentants de la Commission. Faisant suite à ces discussions, le 20 novembre 2012, la Commission a demandé par écrit des renseignements complémentaires aux autorités françaises. La réponse complète des autorités françaises est parvenue à la Commission le 14 janvier 2013.

**2. DESCRIPTION DU REGIME D'AIDE**

**2.1. Objectif**

- (3) Par le biais de la présente mesure le gouvernement français poursuit la mise en œuvre de la politique nationale de soutien du transport de marchandises par

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

voies navigables<sup>1</sup>. Le PARM vise en particulier à développer le report modal vers le transport fluvial.

- (4) Le PARM a vocation à stimuler la demande de transport fluvial de marchandises dont la part modale se limite à un peu plus de 2 % en tonnes kilomètres du transport intérieur et ce malgré la reprise du transport fluvial depuis le milieu des années 1990 (plus de 45 % de trafic supplémentaire en tonnes kilomètres)<sup>2</sup>.
- (5) Les pouvoirs publics ont identifiés deux principaux obstacles à une complète intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques. Il s'agit, d'une part, du manque de connaissance du transport fluvial par les industriels, les chargeurs et les divers intervenants dans ce secteur et, d'autre part, du manque de compétitivité de l'offre logistique incluant la navigation intérieure du fait du surcoût des opérations de manutention, en particulier de celles liées au transbordement. L'objectif du présent régime est donc de stimuler la demande de transport fluvial en s'adressant aux acteurs de la chaîne logistique autres que les transporteurs.

## **2.2. Bénéficiaires et champ d'application territoriale**

- (6) Le PARM ne s'adresse pas aux transporteurs<sup>3</sup>, mais est destiné aux acteurs de la chaîne logistique qui, positionnés en tant que donneurs d'ordres, sont à l'initiative d'une demande de transport. Toute personne physique, ressortissant de l'Union européenne, ainsi que toute personne morale, qu'elle soit chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire ou gestionnaire de plateforme multimodale, est éligible à l'aide.
- (7) Le nombre total de bénéficiaires est estimé à 80 sur toute la durée du régime.
- (8) Le régime est applicable sur le réseau géré par Voies Navigables de France (gestionnaire de l'essentiel du réseau des voies navigables en France et chargé du développement du transport fluvial, ci-après "VNF") ainsi que sur le territoire des ports maritimes de la France, connectés avec le réseau géré par VNF, à condition que les flux en question empruntent tout ou partie du réseau VNF.
- (9) Ainsi, les entreprises établies dans un des États membres autre que la France seront éligibles à conditions que le projet présenté par le demandeur concerne un flux dont tout ou partie emprunte le réseau fluvial géré par VNF.

---

<sup>1</sup> Les termes "transport par voie navigable", "navigation fluviale", "transport par navigation intérieure", "transport fluvial" et "transport par voie d'eau" constituent des synonymes au besoin de la présente décision et font référence au transport sur l'ensemble des cours d'eau intérieurs navigables.

<sup>2</sup> Source: Voies Navigables de France.

<sup>3</sup> Plusieurs régimes d'aide successifs aux transporteurs, mis en place en France, ont été validés par la Commission européenne: voir à cet égard, les décisions de la Commission dans les cas N 299/2001 – Plan d'aides aux transporteurs français par voies navigables pour la période 2001-2003 (JO C 342 du 5.12.2001, p. 7), N 38/2004 – Octroi d'aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France (JO C 136 du 3.6.2005, p. 41) et N 651/2007 – Prolongation et actualisation du Plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables (N 38/2004) pour la période 2008-2012 (JO C 216 du 23.8.2008, p. 12). Les autorités françaises ont par ailleurs notifié le 13 juillet 2012 un nouveau plan d'aide aux transporteurs fluviaux, intitulé Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale, pour la période 2013-2017 (SA.35139).

### **2.3. Base juridique**

- (10) La loi relative au Grenelle de l'environnement de 2009 a réaffirmé la volonté politique de poursuivre le développement du transport fluvial en France et a clairement fixé les objectifs de développement de report modal.
- (11) L'aide sera octroyée en application du décret n°60-1441, du 26 décembre 1960, portant statut de Voies navigables de France, modifié par l'article 2 du décret n°2008-1321 du 16 décembre 2008. Le décret n°99-1060, du 16 décembre 1999, relatifs aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement fixe la procédure d'obtention de l'aide.

### **2.4. Durée et budget**

- (12) Le régime que VNF mettra en œuvre de manière transparente et non discriminatoire couvrira une période de 5 années, de 2013 à 2017. Le plan entrera en vigueur courant 2013, après avoir été approuvé par la Commission.
- (13) Le montant global des crédits alloués pour ce plan sera limité à 14 millions d'euros, répartis équitablement sur les 5 ans, c'est-à-dire moins de 2,8 millions d'euros par an.

### **2.5. Les trois volets du régime**

- (14) Le plan d'aide notifié comprend trois mesures distinctes mais complémentaires. Il s'agit de: 1) une aide à la réalisation d'études logistiques, 2) une aide à l'expérimentation et 3) une aide au financement d'outils de manutention.

#### *2.5.1. Aide à la réalisation d'études logistiques*

- (15) Selon les autorités françaises, les industriels dont les implantations amènent naturellement à choisir la voie d'eau comme mode de transport sont peu nombreux. La plupart des sites de productions ou de stockage ne sont pas situés à proximité du réseau des voies navigables. Cette situation complique naturellement le recours à la voie d'eau.
- (16) Le premier volet du PARM vise à inciter les chargeurs à étudier les conditions de réorganisation de leurs flux logistiques dans l'objectif d'inclure dans leurs schémas le transport par voie d'eau. Les études menées devraient permettre d'identifier les conditions nécessaires au transfert modal de flux de marchandises de la route vers la navigation intérieure.
- (17) Les études de faisabilité du recours au transport fluvial peuvent concerner des sujets variés tels que le transport, la logistique ou la gestion de production. Les études de stabilité des bateaux sont considérées comme éligibles lorsqu'elles visent à démontrer la faisabilité du transport de certaines marchandises, notamment au regard des exigences de sécurité.
- (18) Seront pris en compte pour le calcul du montant d'aide les coûts facturés pour la réalisation de l'étude. L'intensité de l'aide sera fixée à 50 % des coûts admissibles. En outre, l'aide sera plafonnée à 25 000 euros par projet sur la durée du plan. Les autorités françaises précisent à cet égard que, selon une analyse de

recensement menée par les autorités françaises, le coût moyen d'une étude logistique se situerait aux alentours de 50 000 d'euros<sup>4</sup>.

- (19) La demande du porteur du projet sera examinée au regard de l'attestation justifiant que les flux concernés sont réalisés, au moment de la demande, par voie routière et du document présentant les raisons de l'intérêt du porteur du projet pour le transport fluvial.
- (20) Le budget de cette mesure s'élève à 1 250 000 euros sur toute la durée du plan.

#### *2.5.2. Aide à l'expérimentation*

- (21) Le deuxième volet du PARM vise à permettre de tester en grandeur nature le transfert du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau. La phase d'expérimentation permettra de: 1) définir les modalités concrètes du transport de marchandises et, en particulier, celles relatives aux opérations de transbordement et 2) développer une connaissance des chaînes logistiques intégrant le transport fluvial.
- (22) Cette mesure est destinée à financer une partie des surcoûts engendrés par le recours au transport fluvial en comparaison avec les coûts relatifs aux trajets habituellement effectués par la route.
- (23) Dès lors, seront considérés comme coûts admissibles les coûts relatifs à l'installation d'aménagements temporaires dans la cale des bateaux, les coûts de pré- et post-acheminement routier, les coûts supplémentaires de manutention et le coût de la prestation de transport fluvial durant la période d'expérimentation. Les surcoûts seront déterminés par comparaison aux coûts habituellement engagés pour effectuer le même transport par camion.
- (24) L'expérimentation de transport par voie fluviale s'inscrira sur 3 rotations maximum et sur une durée de deux mois maximum. En outre, à supposer que le porteur du projet ait déjà réalisé une étude logistique, cette étude devra démontrer l'intérêt de poursuivre la démarche de report modal vers le transport fluvial.
- (25) L'intensité de l'aide sera fixée à 25 % des surcoûts. L'aide sera en outre plafonnée à 75 000 euros par projet.
- (26) Le budget global maximal de cette mesure s'élèvera à 3 750 000 euros pour la durée du plan.

#### *2.5.3. Aide au financement d'outils de manutention*

- (27) En fonction des résultats d'expérimentation ou, le cas échéant, directement sur base d'un diagnostic logistique, le chargeur ou tout autre bénéficiaire potentiel, convaincu de la pertinence du transport fluvial pour ses besoins de transport, pourra être soutenu dans sa démarche s'il fait la démonstration que son projet apportera un trafic fluvial nouveau ou un trafic supplémentaire en volume.

---

<sup>4</sup> Tous les montants indiqués dans cette décision s'entendent hors TVA.

- (28) Les coûts admissibles seront: 1) l'aménagement d'infrastructures (quais, appontements, etc.) et 2) les équipements de transbordement spécifiquement construits pour le transport de marchandises par voie navigable (grues, portiques, bandes transporteuses, *reach stackers*<sup>5</sup>, etc.). L'aide pourra également bénéficier tant à la création qu'à la modernisation d'installations ou d'équipements.
- (29) La subvention sera limitée à 30 % des coûts d'investissement éligibles et plafonnée à 500 000 euros par projet<sup>6</sup>.
- (30) La partie du parcours effectuée hors du territoire français sera également éligible à l'aide, dans la limite de 200 km.
- (31) Le projet d'investissement donnera lieu à la signature d'une convention entre VNF et le bénéficiaire. Cette convention, dont la durée ne pourra excéder 7 ans, définira les modalités de versement de l'aide ainsi que l'engagement du bénéficiaire à réaliser et conserver un trafic nouveau ou supplémentaire en volume par rapport au trafic existant avant la réalisation des investissements.
- (32) Le versement de l'aide s'effectuera en principe en totalité dès la mise en service de l'installation.
- (33) Dans l'hypothèse où le tonnage de trafic nouveau ou supplémentaire ne sera pas réalisé en totalité ou en partie, la prime devra être restituée au prorata.
- (34) De façon subsidiaire, lorsque le projet s'y prêtera, la collectivité publique, financeur de l'aide, pourra décider de verser l'aide en tranches, selon la base du trafic réellement réalisé.
- (35) Le budget global maximal de cette mesure s'élèvera à 9 000 000 euros pour la durée du plan.

## 2.6. Cumul

- (36) Les mesures d'aide proposées constituent les trois principales étapes vers la réalisation d'un projet de report modal. Par conséquent, tout bénéficiaire potentiel peut prétendre cumulativement aux trois volets d'aides.
- (37) En revanche, les aides prévues par le présent régime ne pourront être cumulées avec d'autres mesures d'aides octroyées dans le cadre du Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale pour la période 2013-2017 qui sera mis en œuvre après autorisation de la Commission<sup>7</sup> ni avec d'autres financements communautaires concernant les mêmes coûts admissibles, si ce cumul conduit à une intensité ou à un montant d'aide supérieur au plafond maximal applicable aux aides accordées au titre du présent régime.

---

<sup>5</sup> Le *reach stacker* est un véhicule utilisé dans les terminaux de petite taille ainsi que dans les ports de taille moyenne pour la manutention de fret intermodal.

<sup>6</sup> L'intensité minimale est fixée à 10 %.

<sup>7</sup> Voir note de bas de page 3, *in fine*.

### 3. APPRECIATION DE L'AIDE

#### 3.1. Existence de l'aide

- (38) 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.
- (39) Dès lors, pour qu'une mesure constitue une aide les critères ci-dessous examinés devront être cumulativement remplis.

##### 3.1.1. Origine étatique

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

##### 3.1.2. Avantage économique sélectif

- (41) Le régime proposé aura pour effet de réduire les coûts que seuls certains intervenants de la chaîne logistique ayant recours au transport de marchandises par voies navigables, à l'exception des transporteurs, devraient normalement supporter. La Commission en déduit que la mesure procurera aux bénéficiaires potentiels un avantage économique sélectif.

##### 3.1.3. Distorsion de concurrence et effet sur les échanges entre Etats membres

- (42) Selon une jurisprudence constante<sup>8</sup>, lorsqu'une mesure étatique renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges entre Etats membres de l'Union européenne, ces échanges doivent être considérés comme influencés par la mesure. Dans le cas présent, le régime notifié renforce la position des entreprises bénéficiaires par rapport à d'autres entreprises qui participent aux échanges entre Etats membres de l'Union européenne.
- (43) En outre, 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 concurrence<sup>9</sup>. À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait été libéralisé au niveau du marché intérieur est un élément qui peut servir à déterminer si l'aide a un effet réel ou potentiel sur la concurrence et les échanges entre les États membres.

---

<sup>8</sup> Voir en particulier arrêts de la Cour 730/79, *Philip Morris contre Commission*, Rec. 1980, p. 2671, point 11; C-53/00 *Ferring*, Rec. 2002, p. I-9067, point 21 et C-372/97, *Italie contre Commission*, Rec. 2004, p. I-3679, point 44.

<sup>9</sup> Voir arrêt du Tribunal T-214/95 *Het Vlaamse Gewest contre la Commission*, Rec. 1980 II-717.

- (44) La Commission rappelle à cet égard que le secteur de la navigation intérieure et le marché des services de transport combiné sont complètement libéralisés.
- (45) En effet, le règlement (CEE) n°3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre<sup>10</sup>, a libéralisé, en son article 1<sup>er</sup>, l'accès aux marchés de cabotage à partir du 1<sup>er</sup> janvier 1993. Par ailleurs, 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<sup>11</sup>, en vue de réaliser dans ces transports la libre prestation de services, a libéralisé, en son article 2, l'accès au marché des transports internationaux par voie navigable à partir du 2 août 1996. Enfin, 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<sup>12</sup> a libéralisé, depuis le 1<sup>er</sup> juillet 1993, en vertu des articles 2 et 4, les services de transport combiné.
- (46) La Commission en déduit que les mesures en cause sont susceptibles de créer une distorsion de concurrence et d'affecter le commerce entre États membres.

#### *3.1.4. Conclusion sur la présence d'aide*

- (47) Au vu de ce qui précède, la Commission conclut que le régime notifié constitue une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

### **3.2. Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur**

- (48) L'article 93 TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. Ladite disposition ne s'applique toutefois que dans le domaine du transport terrestre, c'est-à-dire les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable<sup>13</sup>.
- (49) La notion de «coordination des transports» utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.

---

<sup>10</sup> JO L 373 du 31.12.1991, p. 1.

<sup>11</sup> JO L 175 du 13.07.1996, p. 7.

<sup>12</sup> JO L 368 du 17.12.1992, p.38.

<sup>13</sup> Article 100 TFUE.

- (50) Dans ce contexte, la Commission observe que l'objectif du PARM est de générer un report modal entre deux modes de transport terrestres. Elle est par conséquent d'avis que les mesures d'aides à mettre en œuvre en application du PARM doivent être examinées sur la base de l'article 93 TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle.
- (51) Conformément à une pratique décisionnelle constante, une aide est considérée comme répondant aux besoins de coordination et, partant, comme compatible avec le marché intérieur, si les conditions ci-dessous énumérées sont cumulativement remplies:
- l'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini;
  - l'aide doit être nécessaire 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.
- (52) Etant donné que les trois mesures d'aide en cause sont étroitement liées et qu'elles participent à 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.

### 3.2.1. 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 et notamment vers les voies d'eau.
- (54) Le développement de la navigation intérieure ainsi que son intégration dans une chaîne de transport multimodale représente un des volets de cette politique.
- (55) Aux termes de la Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES": "dans le cadre d'un marché de la navigation intérieure libéralisé, la Commission européenne vise à promouvoir et à renforcer la position concurrentielle du transport par voies navigables, en particulier en améliorant son intégration dans la chaîne logistique multimodale"<sup>14</sup>. Avec la mise en place du programme Marco Polo II la Commission a mis l'accent sur les bénéfices pour l'environnement du report

---

<sup>14</sup> Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" - Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables, COM (2006) 6 du 17.1.2006, troisième alinéa du point II. Voir également la communication "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable", COM (2006) 336 du 28.6.2006 et les conclusions du Conseil de l'Union européenne relatives à la promotion du transport par voies navigables, juin 2006. Voir enfin le document de travail des services de la Commission intitulé "Towards "NAIADES II" Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area" (texte non disponible en français).



modal dans le transport de marchandises et a, en parallèle, fourni les fonds nécessaires pour soutenir cette transition<sup>15</sup>.

- (56) Dans son Livre Blanc relatif à l'espace européen unique des transports<sup>16</sup>, la Commission a mis en exergue le potentiel à exploiter des voies navigables pour le transport de marchandises. Elle préconise à cet égard de mettre en place un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure ainsi que de supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode de transport. Enfin, dans ce même document, la Commission appelle les Etats membres à promouvoir l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques intermodales.
- (57) La Commission observe que le PARM vise à la réalisation des objectifs de l'Union européenne en matière de transport fluvial, à savoir de contribuer au transfert modal du fret routier vers les voies navigables. Il convient à cet égard de rappeler que l'objectif principal du PARM est de susciter le report modal, d'une part en sensibilisant les chargeurs à l'option de recourir au transport fluvial pour le transport de marchandises et, d'autre part, en mettant en place des conditions favorables à l'utilisation de ce mode de transport.
- (58) Par conséquent, la Commission conclut que les mesures d'aide notifiées contribuent à atteindre un objectif d'intérêt général, clairement défini.

### 3.2.2. *Nécessité et caractère incitatif de l'aide*

- (59) En dépit des objectifs annoncés par l'Union européenne en matière de report modal et de développement du transport de marchandises par voie d'eau, la part de la navigation intérieure en France reste limitée. Comme indiqué au point (2) de la présente décision, la part modale du transport fluvial de marchandises représente en France légèrement plus de 2 % en tonnes kilomètres du transport intérieur. Pourtant la France dispose du réseau des voies navigables le plus long d'Europe (8 501 km) dont le potentiel reste donc largement sous-exploité pour le transport de marchandises.
- (60) Les autorités françaises ont identifié les raisons de l'insuffisante intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques. La marginalisation de ce mode de transport s'expliquerait, d'une part, par le manque de connaissance du transport fluvial de la part d'industriels, chargeurs et opérateurs. D'autre part, le surcoût des opérations de manutentions (chargement/déchargement) induirait un manque de compétitivité de l'offre logistique incluant la navigation intérieure.

---

<sup>15</sup> Règlement (CE) n°1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24.10.2006 établissant le deuxième programme "Marco Polo" pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises ("Marco Polo II"), et abrogeant le règlement (CE) n°1382/2003, JO L 328 du 24.11.2006, p. 1, modifié par Règlement (CE) n°923/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009, JO L 266 du 9.10.2009, p.1.

<sup>16</sup> Livre Blanc-Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final du 28.03.2011.

- (61) Les trois volets du PARM, à savoir, l'aide à la réalisation d'études logistiques, l'aide à l'expérimentation et l'aide au financement d'outils de manutention sont calibrés pour permettre aux acteurs économiques concernés de surmonter ces obstacles structurels, dans l'objectif de générer des trafics fluviaux nouveaux ou supplémentaires.
- (62) Au regard des surcoûts structurels qu'engendre ce mode de transport par rapport à la route, la Commission présume que, sans soutien public, les projets pilotes et les investissements pertinents, destinés à générer des trafics supplémentaires, ne sauraient être portés par les seules forces du marché. De l'ensemble des éléments ci-dessus exposés, la Commission conclut que les mesures du régime notifié venant au soutien du transport par voies navigables sont bien nécessaires afin d'atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.
- (63) Enfin, le PARM ne sera mis en œuvre qu'après l'approbation par la Commission. Les changements de comportements dans le chef des donneurs d'ordres pour les opérations logistiques et les opérateurs de terminaux intermodaux et maritimes ne seront observés qu'après la mise en œuvre du régime. La Commission conclut en conséquence que le caractère incitatif de l'aide est à cet égard préservé.

### 3.2.3. Proportionnalité de l'aide

- (64) S'agissant, premièrement, de la réalisation d'études logistiques, la Commission observe que l'intensité de l'aide sera limitée à 50 % des coûts éligibles. En outre, le montant de l'aide sera plafonné à 25 000 euros par projet sur toute la durée du régime. Se référant à l'analyse d'un recensement d'études logistiques réalisées, les autorités françaises indiquent à cet égard que le coût moyen d'une étude est de 50 000 d'euros. L'aide à la réalisation d'une telle étude doit par ailleurs porter, au moment de la demande, sur un flux réalisé par voie routière.
- (65) Cette première étape vers la réalisation d'un éventuel projet de report modal constituera en outre un levier important d'optimisation de l'intégration du maillon fluvial dans des chaînes de transport intermodal. Compte tenu des seuils d'intensité d'aide mis en place et au regard de sa pratique antérieure<sup>17</sup>, la Commission considère que l'aide à la réalisation d'études logistiques, à hauteur de 50 % des coûts, est proportionnelle à l'objectif d'intérêt général.
- (66) Deuxièmement, l'aide à l'expérimentation de transport par voie d'eau a été, quant à elle, conçue pour faire suite aux projets d'études logistiques ayant démontré le potentiel pour de nouveaux flux de marchandises par voie fluviale. Au cours de cette phase, les modalités de transbordement et d'intégration de la voie d'eau dans les schémas logistiques seront testées en grandeur nature. L'aide sera octroyée par projet à hauteur maximale de 25 % des surcoûts engendrés par les installations et opérations de transport combiné en comparaison avec le transport routier équivalent, et ce dans la limite de 75 000 d'euros.

---

<sup>17</sup> Voir à cet égard la décision de la Commission du 11.9.2009 – N 259/2008 – Italie – Province autonome de Bolzano - Haut-Adige - Aides en faveur de l'intermodalité (JO C 280 du 20.11.2009, p. 1) ainsi que la décision du 13.1.2009 – N 415/2008 – Autriche – Transport combiné de marchandises Route-Rail-Bateau, (JO C 53 du 6.3.2009, p. 2).

- (67) Par ailleurs, la phase d'expérimentation sera limitée à trois rotations par projet, ces trois rotations devant être effectuées dans une période de deux mois. A défaut, le nombre de rotations effectuées dans ce laps de temps seront prises en compte.
- (68) Sur base de ces arguments et, en particulier, eu égard la faible intensité d'aide, réduite de surcroît à une partie des surcoûts de transbordement et strictement limitée à la phase d'expérimentation, la Commission considère que l'ensemble du mécanisme mis en place par le PARM permet de garantir un usage efficient de la ressource publique. En conséquence la Commission conclut que les montants prévisionnels d'aide à l'expérimentation de transport par voie fluviale sont proportionnés à l'objectif poursuivi.
- (69) S'agissant, troisièmement, de l'aide à l'acquisition d'outils de manutention, elle vient apporter un soutien aux acteurs de la chaîne logistique qui se sont engagés dans un processus de report modal des flux de marchandises. L'aide est destinée à soutenir la création ou l'aménagement d'infrastructures et équipements intermodaux et ne pourra être octroyée que s'il est fait la démonstration, en fonction des résultats d'expérimentation ou directement sur base d'un diagnostic logistique, que le projet apportera un trafic fluvial nouveau ou un trafic supplémentaire en volume. A cet égard, les candidats à l'aide devront également démontrer l'impact positif de leur projet de transfert modal sur l'environnement au moyen d'un éco-calculateur, mis en place par VNF<sup>18</sup>.
- (70) Le montant d'aide sera plafonné à 30 % du coût de l'investissement, dans la limite de 500 000 d'euros par projet.
- (71) La Commission reconnaît que le transport fluvial engendre des coûts supplémentaires par rapport à la route. Ceux-ci sont essentiellement imputables à la spécificité de l'infrastructure concernée. En revanche, le transport fluvial offre des avantages environnementaux et atmosphériques considérables, en comparaison avec le mode routier.
- (72) L'examen de ce volet du régime a permis à la Commission de constater que les critères et les modalités d'octroi de l'aide ont été définis de façon à sélectionner des projets logistiques ayant de réelles perspectives de transfert modal. En outre, la Commission juge favorablement l'obligation faite aux bénéficiaires potentiels de démontrer l'impact environnemental positif de chaque projet. Enfin, les dépenses admissibles et les seuils d'intensité apparaissent clairement fixés au minimum nécessaire. Ces taux sont d'ailleurs conformes à la pratique décisionnelle de la Commission<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> L'éco-calculateur de VNF fournit un calcul global des impacts de transport fluvial, en les mettant en perspective avec ceux du mode routier. Au-delà de l'évaluation des coûts externes, il prend en compte les modes de conditionnement de la marchandise transportée et les différents types de bateaux. A noter que la quantification des économies de coûts externes de VNF est comparable aux conclusions du Centre Commun de Recherche de la Commission européenne, obtenues sur base de la méthodologie présenté dans le Manuel de l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports ([http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008\\_costs\\_handbook.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf)).

<sup>19</sup> Voir les décisions de la Commission du 19.09.2012 – SA.34985 – Autriche – *Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 2013-2018* ex: N 707/2006: "Richtlinie zum Ausbau privater Gleisanschlüsse" und N 196/2006: "Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr", (pas encore publiée au JO); et du 25.7.2012 – SA.33669 (2011/N) – Autriche – *ERP-Verkehrsprogramm*

- (73) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aides engagés pour cette mesure sont proportionnés à l'objectif d'intérêt général.

3.2.4. *Accès non-discriminatoire*

- (74) La Commission constate que les trois mesures d'aides prévues par le PARM seront allouées sur la base de critères transparents et non-discriminatoires, propres à garantir une évaluation et une sélection objectives des bénéficiaires. Plus généralement, le régime est conçu pour ouvrir l'accès le plus large possible aux acteurs de la chaîne logistique. La Commission en déduit que le régime d'aide, tel que notifié, ne comporte pas aspect discriminatoire.

3.2.5. *Absence de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt général*

- (75) Le PARM a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport combiné et le transport routier. Le report attendu de trafic routier vers le transport intermodal grâce aux mesures d'aide ne constitue pas ainsi une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.
- (76) La Commission note à cet égard que le PARM est doté d'un budget limité – 14 000 000 euros sur 5 ans – au regard du nombre de bénéficiaires potentiels, estimé à 80.
- (77) La Commission en conclut que le régime est conforme à la politique de l'Union européenne en matière de transports et ne conduit pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

3.2.6. *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 répondent aux besoins de coordination en matière de transport.

#### 4. DECISION

- (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 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

---

(JO C 352 du 16.11.2012, p. 2). Voir également les décisions du 09.11.2011 – SA.32632 – Belgique – Terminal à conteneurs intermodal de Genk (JO C 82 du 09.11.2011, p.2) et du 19.10.2011 - SA.31825 – Belgique – *Containertransferium Beverdonk* (JO C 350 du 1.12.2011 p. 2); du 15.06.2011 - SA.32224 – Pays-Bas – *Alblasserdam Container Transferium* (JO C 215 du 21.7.2011, p. 22); du 20.12.2010 – N 490/2010 – Belgique – Prolongation du régime d'aide N 550/2001 relatif à un partenariat public/privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement le long des voies navigables en Région flamande, tel que prolongé par la décision du 16.11.2004 relative à N 344/2004 (JO C 122 du 20.4.2011, p. 2). Voir enfin la décision du 8.07.2008 – N 651/2007 – France – Prolongation et actualisation du Plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables (N 38/2004) pour la période 2008-2012, précitée *supra*.

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  
Greffe Aides d'Etat  
1049 Bruxelles  
Belgique  
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

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

Par la Commission,

Joaquín ALMUNIA  
Vice-président

