



Bruxelles, 16.6.2016
C(2016) 3617 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-divulgence 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'Etat SA.45156 (2016/N) – Luxembourg - Aide individuelle pour l'aménagement d'une Plateforme multimodale à Bettembourg / Dudelange

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

- (1) Par lettre du 18 avril 2016, les autorités luxembourgeoises ont notifié à la Commission, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du Traité sur le fonctionnement de l'Union Européenne (TFUE) leur intention d'accorder une subvention dans le cadre du projet décrit ci-dessous.

2. DESCRIPTION DU PROJET ET DE LA MESURE

2.1. Le projet et le montage juridique envisagé

- (2) Le projet envisagé concerne le remplacement de la plateforme multimodale actuelle de Bettembourg/Dudelange, composée d'un terminal de transport combiné et d'une plateforme d'autoroute ferroviaire, par une nouvelle plateforme

Son Excellence Monsieur Jean ASSELBORN
Ministre des affaires étrangères
Hôtel Saint-Maximin
5, rue Notre-Dame
2240 Luxembourg

multimodale. Il s'agit d'une construction autonome, sur un site adjacent au site sur lequel est implantée l'actuelle plateforme multimodale et qui la remplacera.

- (3) Selon les autorités luxembourgeoises, ce remplacement est rendu nécessaire par l'augmentation du trafic sur le corridor Rotterdam-Anvers-Bettembourg-Bâle/Lyon et la saturation très prochaine des capacités du terminal existant (environ 180.000 manutentions en 2014). La nouvelle plateforme permettra d'étendre les possibilités de chargement et de déchargement de tout type d'unité de transport multimodale, et notamment de semi-remorques, sur des trains, ainsi que leur stockage. Le futur site aura une capacité annuelle d'environ 300.000 unités de transport intermodales sur le terminal du transport combiné et de 300.000 semi-remorques sur la plateforme d'autoroute ferroviaire.

Construction de la plateforme multimodale

- (4) L'Etat réalisera la construction de la plateforme multimodale par le biais des CFL¹, qui sont en charge du renouvellement, de la modernisation et de l'extension du réseau ferré luxembourgeois. Les CFL sont un maître d'ouvrage délégué chargé de l'exécution des travaux, ainsi que de la maintenance. Les travaux sont financés par l'Etat et réalisés pour le compte de l'Etat, qui en restera le propriétaire.
- (5) Pour la construction de la plateforme multimodale, en ce compris les différentes missions d'étude, les CFL auront recours à des entreprises, des bureaux d'études et autres fournisseurs choisis à travers des appels d'offres publiés au Journal Officiel de l'Union Européenne conformément aux règles européennes et luxembourgeoises en matière de marchés publics.

Concession de la plateforme multimodale

- (6) L'Etat concédera pour une durée de 30 ans l'exploitation de la plateforme multimodale² à la société CFL Terminals (ci-après « CFLT »), qui est le gestionnaire et exploitant du terminal de transport combiné de la plateforme autoroute ferroviaire actuelle et qui financera également certains équipements et installations (la suprastructure) de la nouvelle plateforme.
- (7) CFLT est détenu à 100% par CFL multimodal (ci-après « CFLM »), qui à son tour est une filiale à 99.9% de la Société nationales des chemins de fer luxembourgeois³. L'objet social de CFLT porte principalement, tant sur le territoire national qu'à l'étranger, sur la gestion, l'organisation et l'exploitation de la plateforme multimodale de Bettembourg.

¹ Société nationale des chemins de fer luxembourgeois. Les CFL sont le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire en vertu de l'article 6 de la loi modifiée du 10 mai 1995 relative à la gestion de l'infrastructure ferroviaire ainsi que du contrat de gestion de l'infrastructure du 7 mai 2009 et du règlement grand-ducal du 6 novembre 2009 portant approbation du contrat de gestion de l'infrastructure ferroviaire. La société appartient au Grand-Duché de Luxembourg (94%), au Royaume de Belgique (4%) et à la République Française (2%).

² L'exploitation consistera au chargement et déchargement des trains arrivant sur la plateforme multimodale, ainsi que la gestion des flux.

³ Le solde des actions est détenu par la S.A Rail Réassurances, détenue à 100% par les CFL et une autre filiale de CFL.

- (8) Les autorités luxembourgeoises attribueront la concession de la plateforme multimodale directement à CFLT. Selon elles, cette attribution directe est justifiée, car CFLT est une entreprise « in house », vu que (a) l'Etat exerce sur CFLT, par l'intermédiaire de CFLM, un contrôle analogue à celui qu'il exerce à ses propres services, et (b) à ce stade CFLT n'a pas d'autre chiffre d'affaires que celui lié à l'exploitation de la plateforme multimodale, et dans le cadre de l'exploitation de la nouvelle plateforme, CFLT réalisera également l'essentiel de ses activités avec les autorités publiques qui la détiennent indirectement.
- (9) Les autorités luxembourgeoises indiquent aussi que le choix en faveur d'une attribution directe est motivé par l'expérience dont dispose CFLT depuis plusieurs années dans la gestion de la plateforme multimodale existante et par son intégration au sein de CFLM ce qui lui permet de bénéficier de synergies sur le plan de la main d'œuvre et de moyens matériels. Par ailleurs, le transfert échelonné de volumes de fret de la plateforme actuelle vers la nouvelle plateforme sera une opération logistique complexe et l'attribution de l'exploitation de la nouvelle plateforme à la même entreprise qui exploite la plateforme actuelle facilitera la transition.
- (10) Le contrat de concession aura une durée de 30 ans et il sera finalisé une fois que la Commission aura autorisé l'aide notifiée. Les autorités luxembourgeoises se sont engagées à notifier, à nouveau, la concession avant l'expiration de la durée initiale de la concession, si à l'expiration du contrat de concession le droit européen et le droit luxembourgeois permettent toujours une attribution directe.
- (11) En contrepartie de l'exploitation des infrastructures, CFLT paiera à l'Etat une redevance annuelle qui correspondra soit à [...] (*) du chiffre d'affaires de CFLT de l'année précédente, soit à [...] du résultat net de CFLT de l'année précédente (pour un résultat net inférieur à [...]) ou à [...] du résultat net de CFLT de l'année précédente (pour un résultat net égal ou supérieur à [...]). Le montant le plus élevé déterminera la redevance due⁴.

2.2. Analyse financière et économique du projet

- (12) Les coûts d'investissement totaux sont estimés à EUR 115.4 millions. Les coûts totaux que l'Etat va couvrir s'élèvent à EUR 76.1 million (EUR 74.4 million en valeur nette) et portent notamment sur les postes suivants:
- Travaux installation de chantier (= base de vie)
 - Déplacement et mise en place d'une nouvelle station air comprimé
 - Fondations
 - Bâtiments (hors bâtiment administratif)
 - Plateforme
 - Superstructure ferroviaire
 - Systèmes d'exploitation
 - Sécurisation du site
 - Aménagements extérieurs
 - Taxes et frais de raccordements aux réseaux
 - Taxe des autorisations

⁴ Article 5 du projet de contrat de concession entre l'Etat luxembourgeois et CFLT.

* *Secret d'affaires*

- (13) CFLT aura l'obligation contractuelle de financer divers équipements de la nouvelle plateforme à hauteur d'environ EUR 39.4 million (EUR 23.3 million en valeur nette).
- (14) Les autorités luxembourgeoises ont présenté le plan d'affaires de l'entreprise et les hypothèses sur lesquelles il est basé. Le TRI du projet pour le concessionnaire a été estimé à [1% - 3%] sur 30 ans. Le coût moyen pondéré (WACC) du concessionnaire s'élève à [4% - 8%].
- (15) L'analyse financière du projet se fait au niveau du groupe CFL, dont fait partie CFLT. Il en est ainsi en raison des services prestés par les CFL (au niveau groupe) sur base de contrat de gestion de l'infrastructure entre l'Etat luxembourgeois et les CFL. Plus en particulier, il s'agit de (i) services de maîtrise d'ouvrage (dans la phase de la construction de la plateforme multimodale) et (ii) services de maintenance de la plateforme multimodale (dans la phase opérationnelle du projet).
- (16) La méthode utilisée pour la conduite de l'analyse financière est celle de l'actualisation des flux de trésorerie, dite méthode DCF ("Discounted Cash Flow")⁵.
- (17) L'analyse du déficit de financement ("funding gap") du projet est présentée dans le tableau ci-dessous:

Coûts - Revenus	VAN (valeur actuelle nette) en millions EUR	VN (valeur nominale)
Coûts d'investissements CFL ⁶	74.4	76.1
Coûts d'investissements CFLT ⁷	23.3	39.4
Coûts d'investissements totaux	97.7	115.4
Revenus incrémentaux CFL	[...]	[...]
Coûts de maintenance CFL	[...]	[...]
Revenus nets CFL	[...]	[...]
Revenus incrémentaux CFLT	[...]	[...]
Coûts de maintenance CFLT	[...]	[...]
Revenus nets CFLT	[...]	[...]
Revenus globaux	23.2	60.7
Funding gap	74.6	
Montant d'aide notifiée	74.4	

⁵ En application de la Section III du Règlement No 480/2014 de la Commission du 3 mars 2014 complétant le règlement (UE) n° 1303/2013 du Parlement européen et du Conseil portant dispositions communes relatives aux Fonds européens, JO L 138 du 13.5.2014, p. 5.

⁶ Taux d'actualisation de [1% - 3%].

⁷ Taux d'actualisation de [4% - 8%] (WACC de CFLT).

2.3. L'accès à l'infrastructure

- (18) Les utilisateurs de la plateforme multimodale seront les opérateurs de transport combiné, qu'ils soient opérateurs de trains combinés ou opérateurs d'autoroute ferroviaire⁸.
- (19) Un accès ouvert, transparent et non discriminatoire à l'infrastructure sera imposé par le contrat de concession⁹. Cet accès sera en outre surveillé par l'Institut Luxembourgeois de Régulation. Un règlement d'accès applicable au terminal combiné et à la plateforme d'autoroute ferroviaire, sera publié. Il contiendra les dispositions nécessaires pour assurer un traitement transparent et non discriminatoire des demandes. Les autorités luxembourgeoises ont aussi indiqué que les opérateurs ferroviaires historiques, notamment les CFL et CFL Cargo, ne disposeront pas de capacités réservées d'utilisation sur la nouvelle plateforme.
- (20) Les tarifs d'utilisation de la nouvelle plateforme seront déterminés suivant trois critères : (a) le type de manutentions (verticale sur le terminal du transport combiné ou horizontale sur la plateforme d'autoroute ferroviaire, (b) le type d'UTI traité lors des manutentions verticales sur le terminal de transport combiné (conteneur et caisse mobile ou semi-remorque), et (c) le volume traité.
- (21) Les autorités luxembourgeoises ont indiqué que la tarification actuelle, sur laquelle sera basée la tarification de la nouvelle plateforme est en ligne avec les prix du marché. Pour démontrer ceci, elles renvoient à l'étude intitulée « Marktstudie Terminals », réalisée par [...] en 2013 qui contient une analyse du prix des manutentions sur un échantillon représentatif de terminaux. Il ressort de cette étude que le prix moyen de [24 à 36] EUR facturé par CFLT par manutention verticale sur le terminal de transport combiné correspondrait au prix du marché.
- (22) Les projections financières de l'opérateur de la plateforme tablent sur une stabilité du prix moyen de la manutention pour les trains combinés utilisant le service de transbordement, avec comme objectif de contribuer à la viabilité économique du terminal, mais en parallèle, de maintenir la compétitivité de la solution de transport combiné par rapport au transport routier.

2.4. Autres considérations des autorités luxembourgeoises

- (23) Les autorités luxembourgeoises ont indiqué que ce projet s'inscrit dans la politique de la Commission sur les transports en ce qu'il prévoit le développement d'une plateforme multimodale permettant, d'une part, d'atteindre des objectifs environnementaux par une réduction notable des émissions de CO₂ induite par le report modal du transport routier vers le transport ferroviaire ou fluvial et, d'autre part, le développement économique et industriel de la région.

Objectifs environnementaux

⁸ À titre d'exemple, la plateforme actuelle est utilisée par différents opérateurs de transport combiné : CFL intermodal, CEMAT, LORRY RAIL.

⁹ Article 4.2 du projet de contrat de concession soumis.

- (24) Le développement des modes de transport alternatives à la route, en particulier sur les axes de trafics massifiés, constitue un enjeu majeur de la politique des transports en Europe. Le transport multimodal est une réponse adéquate, vu que les flux de marchandises sont responsables pour plus de 40% des émissions de CO₂ du secteur des transports et pour plus de 10% des émissions totales.
- (25) Le Luxembourg étant situé sur des corridors fret européens majeurs, tant routiers que ferroviaires et malgré le développement du transport combiné ces dernières années, la part du transport routier est encore largement prépondérante, avec plus de 1.5 millions de camions passant chaque année par le Luxembourg¹⁰.
- (26) Les autorités luxembourgeoises observent par ailleurs que le transport combiné de marchandises connaît une croissance constante, dont bénéficie principalement le transport routier. D'après Eurostat, le nombre de tonnes-kilomètres a progressé de +7.3% entre 2000 et 2013. Sur cette période, la route a connu une hausse de +13.9% alors que le rail reste stable. Le transport combiné, en progression constante (+31.7% de t/km entre 2000 et 2013) ne représente toujours qu'à peine plus de 1% des t/km transportées dans l'Europe des 28 en 2013¹¹.
- (27) Le transfert modal que l'état luxembourgeois souhaite favoriser profite non seulement au Grand-Duché et ses acteurs économiques mais également, considérant la taille réduite du territoire, aux pays limitrophes: tout camion à l'origine en transit via le Luxembourg, pouvant être placé sur un train de transport combiné sur un terminal au Grand-Duché de Luxembourg, ne se retrouve pas sur le réseau routier du pays voisin.
- (28) L'estimation des émissions de CO₂ par tonne/kilomètre pour un camion est de 109g par t/km. Pour un train on estime les émissions à 31g par t/km. Cela équivaut à une économie de 78g de CO₂ par t/km. Sur cette base, en 2014, l'activité du terminal de Bettembourg représentait environ 2.384 millions de t/km, soit une économie de 186.014 tonnes de CO₂. Au vu de la nouvelle capacité prévue, à l'horizon 2025 les économies de CO₂ pourraient représenter environ 525.000 tonnes de CO₂.

Stimulation du développement économique et industriel national

- (29) Au cours de la période 2015 à 2025, le nombre moyen de trains journaliers sur le terminal de transport combiné et sur l'autoroute ferroviaire devrait plus que doubler, pour un taux d'utilisation moyen d'environ 80%. La capacité maximale correspondra à 8 trains pour le terminal de transport combiné et 16 pour l'autoroute ferroviaire.

Absence de distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun

- (30) Selon les autorités luxembourgeoises, la concurrence entre la plateforme existante et les autres terminaux dans la région à ce jour est relativement limitée. La construction de la nouvelle plateforme ne devrait pas modifier cette situation. Dans un rayon de 100 kilomètres autour de Bettembourg, les deux principaux

¹⁰ Source: Cluster for Logistics Luxembourg.

¹¹ Source: Eurostat, UIRR Report 2014-2015.

concurrents de la plateforme de Bettembourg/Dudelange sont le terminal d'Athus en Belgique et le terminal de Trêves en Allemagne.

- (31) Or, l'un comme l'autre se positionnent sur des activités différentes, voire complémentaires à la plateforme de Bettembourg/Dudelange. Du fait de sa position et de ses liens avec les ports belges, le terminal rail-route d'Athus se positionne comme une base arrière de ports et comme un partenaire privilégié des grands armateurs. Il traite presque exclusivement des flux de conteneurs maritimes. Athus a un statut de "Inland Depot" pour les armements et est donc dédié au "carrier haulage", alors que le terminal de Bettembourg est dédié au "merchant haulage". Situé sur le port fluvial de Trêves, le terminal de Trêves est un terminal trimodal, dont l'activité repose entre autre sur le transport de conteneurs par voie fluviale.
- (32) Côté français, le projet de terminal trimodal de Thionville-Illange qui devrait voir le jour en 2016 a aussi pour principal objectif de traiter des flux de conteneurs transportés par barge au départ/à destination des ports néerlandais.
- (33) Les terminaux situés dans un rayon de 100 à 200 kilomètres autour de Bettembourg sont principalement des terminaux trimodaux, avec une forte orientation fluviale, notamment les terminaux se trouvant sur l'axe Rhénan. Ces terminaux traitent en majorité des volumes maritimes. Le terminal de Ludwigshafen fait exception. Situé sur l'axe Rhénan, principal couloir ferroviaire pour les flux Mer du Nord/Italie, aujourd'hui saturé, il accueille les principaux opérateurs de train combiné européen et offre un ensemble de connexions principalement en direction de Rotterdam, de l'Italie et de l'Europe de l'Est.
- (34) À l'Ouest, le terminal de Genk avec une capacité de 60.000 UTI dessert principalement l'Italie, alors que le projet de terminal rail-route Liège Trilogiport, d'une capacité de 1250.000 UTI, met en avant sa position de base arrière des ports des volumes de conteneurs maritimes.

3. APPRECIATION DE LA MESURE

3.1. Existence d'aide au sens de l'article 107(1) TFUE

- (35) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE, dispose que « sauf dérogations prévues dans le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions ».
- (36) Par conséquent, afin de déterminer si la mesure notifiée contient des éléments d'aide d'État au sens de l'article 107(1) du TFUE, il doit être établi (1) si la mesure est financée au moyen de ressources d'État, (2) si la mesure en question confère un avantage économique sélectif aux entreprises concernées, (3) si cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin, (4) si la mesure affecte les échanges entre les États membres.
- (37) En ce qui concerne l'exigence selon laquelle la mesure doit être accordée au moyen de ressources d'État et être imputable à l'État, ce critère est clairement

remplie en l'espèce, vu que c'est l'Etat luxembourgeois qui financera directement la construction de la nouvelle plateforme à charge de son budget.

- (38) Il y a lieu alors d'examiner si l'infrastructure en question tombe dans le champ d'application de règles en matière d'aides d'état. Conformément à l'arrêt Leipzig/Halle¹² de la Cour de justice, le financement public de la construction d'infrastructure peut constituer une aide d'État lorsque ladite infrastructure sera utilisée pour des activités commerciales. Suite à l'arrêt de la Cour, le caractère économique de l'utilisation ultérieure de l'infrastructure permettrait de déterminer la nature économique ou non de sa construction.
- (39) Dans le cas présent, la nouvelle plateforme multimodale sera utilisée pour fournir des services sur le marché de transport multimodal, c'est-à-dire pour des activités économiques. En outre, aucune attribution de l'opération selon des modalités de marché n'a été effectuée, dès lors que CFLT, qui appartient au groupe CFL, qui à son tour appartient à l'Etat, exploitera l'infrastructure en question afin d'exercer des activités économiques.
- (40) La Commission rappelle que selon une jurisprudence constante de la Cour de justice les entités exerçant des activités économiques sont considérées comme des entreprises, quel que soit leur statut juridique et la manière avec laquelle elles sont financées. La classification d'une entité particulière comme une entreprise dépend donc entièrement de la nature de ses activités. Par conséquent, vu que CFLT et à travers elle, le groupe CFL, exerce des activités économiques, il y a lieu d'examiner si les autres conditions de l'article 107(1) du TFUE s'appliquent.
- (41) Le financement par l'Etat d'une partie des coûts de la construction de la plateforme multimodale confère un avantage sélectif à CFLT et au groupe CFL, vu que CFLT appartient à ce groupe, dans la mesure où le groupe CFL est libéré d'une partie des coûts qu'il aurait normalement dû supporter pour la construction de la nouvelle plateforme.
- (42) Enfin, lorsqu'une aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à celle d'autres entreprises concurrentes au sein de l'Union, celle-ci peut être considérée comme influençant les échanges entre les Etats membres. Il suffit, à cet effet, que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence. En l'espèce, le marché de l'opération des terminaux multimodaux est ouvert à la concurrence et différents types de terminaux multimodaux sont en concurrence avec des terminaux multimodaux d'autres Etats membres. Dès lors il peut être conclu que l'aide en question influence les échanges entre les Etats membres et entraîne une distorsion de concurrence entre les entreprises de l'Union qui opèrent des plateformes multimodales.

¹² Arrêt du Tribunal du 24 mars 2011, affaires jointes T-443/08 et T-455/08 Freistaat Sachsen and Land Sachsen-Anhalt and Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig-Halle GmbH c/ Commission Européenne, ECLI:EU:T:2011:117, paragraphe 107; Arrêt de la Cour de justice, affaire C-288/11 Mitteldeutsche Flughafen AG et Flughafen Leipzig- Halle GmbH c/ Commission Européenne, ECLI:EU:C:2012:821.

- (43) La Commission conclut donc que la mesure constitue une aide d'État au sens de l'article 107(1) du TFUE. Il y a lieu dès lors d'examiner si cette aide peut être considérée compatible avec le marché de l'Union.

3.2. Compatibilité de l'aide

- (44) Article 93 du TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de coordination des transports sont compatibles avec les traités. La notion de "coordination de transports" utilisée à l'article 93 TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement économique d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques qui vise à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun.
- (45) Depuis l'entrée en vigueur du Règlement 1370/2007¹³, l'article 93 du TFUE est devenu directement applicable en tant que base légale établissant la compatibilité des aides qui ne sont pas couvertes par le Règlement, et en particulier les aides ayant comme objectif la coordination de transports. Dès lors la Commission examinera la compatibilité de l'aide notifiée avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 du TFUE.
- (46) Sur base de la pratique décisionnelle de la Commission, pour qu'une aide puisse être considérée comme répondant aux besoins de la coordination des transports, elle doit contribuer à la réalisation d'un objectif d'intérêt général et être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé. En outre, l'infrastructure doit être ouverte à tous de manière non discriminatoire et la distorsion de concurrence qui est inhérente à l'aide ne doit pas porter préjudice aux intérêts généraux de l'Union européenne. Il y a lieu dès lors d'examiner si ces critères sont remplis par l'aide en question.

3.2.1. Contribution à un objectif d'intérêt général

- (47) Comme décrit ci-dessus, l'objectif de l'aide en question est de promouvoir la création de services de transport combiné entre le Luxembourg et les principaux centres logistiques et économiques européens.
- (48) L'Union Européenne a depuis un certain temps poursuivi une politique ayant comme but de parvenir à un système de transport multimodal équilibré et à la promotion de la compétitivité du transport multimodal vis-à-vis de l'utilisation de la route. L'objectif de la politique de transport multimodal de l'UE est de parvenir à un transfert modal de fret routier vers d'autres modes de transport.
- (49) Les instruments de l'UE tels que la directive 92/106/CEE du Conseil du 7 Décembre 1992¹⁴ visent à favoriser le développement du transport combiné. En outre, la politique multimodale est en ligne avec les conclusions du Conseil européen de Göteborg en Juin 2001, qui a déclaré que les mesures aidant le

¹³ [Règlement du Parlement Européen et du Conseil du 23 Octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements \(CEE\) n° 1191/69 et \(CEE\) n° 1107/70 du Conseil](#), JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

¹⁴ Directive 92/106/CEE du Conseil, du 7 décembre 1992, relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres, JO L 368 du 17.12.1992, p. 38.

transfert modal du transport routier vers des modes plus respectueux de l'environnement sont au cœur de la politique de transport durable.

- (50) Le Livre blanc sur la politique des Transports 2011¹⁵ encourage l'utilisation du rail et d'autres modes de transport écologiques pour devenir des alternatives compétitives au transport routier de marchandises.
- (51) La Commission reconnaît qu'il appartient, en premier lieu, aux opérateurs du marché d'améliorer le transport multimodal dans des marchés où l'accès est libre et où les règles de la libre concurrence, ainsi que de l'offre et de la demande l'emportent. Toutefois, afin de libérer pleinement le potentiel de transport multimodal, il se peut que les Etats interviennent afin de stimuler la volonté des entreprises à prendre les risques inhérents au transfert du transport de la route vers des modes alternatifs.
- (52) Dès lors, le développement du transport multimodal et des activités qui contribuent à réduire la pollution de l'air, en générant des diminutions de polluants d'air, tel que le NO₂, et la congestion routière sont dans l'intérêt commun.
- (53) À la lumière des informations fournies par les autorités luxembourgeoises, comme décrit ci-dessus, la Commission conclut que l'aide en question contribue à ces objectifs.

3.2.2. Nécessité et proportionnalité de l'aide

- (54) L'aide doit être nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt commun, et doit avoir un effet incitatif, à savoir l'aide doit changer le comportement de l'entreprise bénéficiaire à ce que cette entreprise exerce une activité supplémentaire, qu'elle ne réaliserait pas sans l'aide ou qu'elle effectueraient d'une manière plus restreinte ou différente, de sorte que l'objectif d'intérêt commun ne serait pas atteint.
- (55) Sur la base de l'analyse financière et économique fournie, le projet de la plateforme multimodale de Bettembourg/Dudelange ne serait pas viable financièrement sans le cofinancement par l'Etat luxembourgeois des investissements précités. Comme indiqué ci-dessus, le niveau du montant d'aide accordée par l'Etat luxembourgeois pour la réalisation du projet a été fixé à partir d'estimations de coûts d'investissements, revenus et charges de CFLT et de CFL groupe, sur la base de volumes et prix d'accès pour les utilisateurs finaux qui tiennent compte aussi bien du besoin de rentabilité du projet pour l'opérateur, que des prix de marché dans le secteur concerné.
- (56) Aux fins de l'appréciation de la proportionnalité de la mesure en cause, la Commission prend en compte son intensité au vue de l'analyse financière soumise. Il y a lieu de constater que le financement apporté par l'Etat représente une intensité d'environ 76% des coûts totaux d'investissements et est inférieur au déficit de financement décrit au paragraphe 17 de la présente décision.

¹⁵ 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 du 28.03.11.

- (57) La Commission observe par ailleurs que le taux d'actualisation utilisé dans le cadre de l'analyse de déficit de financement prend en compte la situation du groupe CFL, et que le TRI du projet qui correspond à [3.5 % - 7.5%] est inférieur au WACC de CFLT, qui est de [4% - 8%].
- (58) Sur la base de cette analyse, la Commission considère que l'aide accordée est nécessaire pour que CFLT investisse et opère une nouvelle plateforme multimodale, vu qu'en absence de l'aide en question CFLT ne serait pas capable d'assumer les risques et les coûts associés à un tel investissement. L'aide est donc proportionnée, dans la mesure où elle ne dépasse pas le déficit de financement estimé.

3.2.3. Accès ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire

- (59) Comme indiqué par les autorités luxembourgeoises ci-dessus, l'accès à la nouvelle plateforme sera transparent et ouvert à tous les utilisateurs sur une base non discriminatoire. Le projet vise à développer un maximum de destinations avec divers opérateurs intéressés par les services offerts. Par ailleurs la Commission prend note du fait que le contrat de concession obligera l'opérateur à prévoir une tarification non discriminatoire et équitable pour tous les différents opérateurs, ainsi que de l'engagement de l'Institut Luxembourgeois de Régulation de surveiller cet accès. L'absence d'accès préférentiel pour les entreprises du groupe CFL constitue un élément supplémentaire qui garantit un accès ouvert et non discriminatoire.

3.2.4. Absence de distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun

- (60) Les autorités luxembourgeoises ont présenté des éléments crédibles indiquant que le projet vise à capter le trafic routier propre et non pas un transfert de flux provenant d'autres terminaux multimodaux vers la nouvelle plateforme multimodale.
- (61) Tout d'abord, les autorités luxembourgeoises ont démontré qu'il n'existe pas à ce jour d'autre infrastructure similaire dans la région. Par ailleurs, cette infrastructure permettra la manutention de semi-remorques et notamment de semi-remorques qui ne sont aujourd'hui transportés que par la route. Dès lors l'impact sur les autres terminaux/plateformes dans la zone de chalandise sera limité. En effet, certaines de ces infrastructures de transport se concentrent sur d'autres flux de transport (comme le transport des conteneurs maritimes) ou sur un autre axe (l'axe Rhénan).
- (62) Par ailleurs il y a une forte augmentation de la demande de transport intermodal de sorte que la capacité existante à Bettembourg comme dans d'autres régions à proximité du Luxembourg ne sera pas en mesure de satisfaire à la demande à l'avenir. Dès lors, la future plateforme multimodale et les terminaux existants devraient pouvoir opérer sur le marché sans créer un excès de capacité.
- (63) Par conséquent, la Commission considère que la capacité additionnelle qui sera créée par l'aide en cause, ne saurait pas créer une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun dans le marché du transport multimodal.

4. CONCLUSION

La Commission a donc décidé de ne pas soulever d'objections à l'encontre de l'aide au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

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 et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet <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
Greffé des aides d'Etat
1 Place Madou / Madouplein 1
B-1049 BRUXELLES
Fax : +32 (0)2 296 12 42

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

Pour la Commission

Margrethe Vestager
Membre de la Commission