



Bruxelles, le 29.10.2019
C(2019) 7806 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour
information.

Objet: Aide d'Etat SA.53158 (2019/N) – France

Prolongation du régime d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatifs au mode tout routier pour la période 2018-2022.

Monsieur le Ministre,

1. PROCÉDURE

- (1) Par notification électronique du 17 septembre 2019, la Représentation permanente de la France auprès de l'Union européenne a notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la prolongation d'un régime d'aide pour la période 2018-2022.
- (2) Cette prolongation a été pré-notifiée par courrier électronique en date du 17 janvier 2019 et enregistrée sous le numéro SA.53158 et concerne un régime d'aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatifs au mode tout routier, précédemment autorisé par la Commission en 2014 pour la période 2013-2017¹.

¹ Décision de la Commission du 19 juin 2014, JO C 369 du 17 octobre 2014. Ce régime concernait lui-même la prolongation de l'aide N 159/2008 qui avait été approuvée par la Commission par décision du 17 juin 2008 (JO C 202 du 8.8.2008, p. 2), corrigée par décision du 22 octobre 2008.

Son Excellence
Monsieur Jean-Yves Le Drian
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères
37, Quai d'Orsay
F - 75351- PARIS

- (3) Faisant suite aux demandes des services de la Commission des 15 mars 2019 et 9 août 2019, les autorités françaises ont transmis des informations supplémentaires les 20 mai 2019 et 15 septembre 2019.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE

- (4) Le régime notifié est une demande de prolongation du régime antérieurement approuvé en 2014 et ayant pris fin en 2017, lui-même une prolongation du régime antérieurement approuvé en 2008 et ayant pris fin en 2012. La Commission se réfère donc pour la description du régime à ses décisions du 17 juin 2008, telle que corrigée par sa décision du 22 octobre 2008, et du 19 juin 2014.
- (5) Comme pour les régimes précédents, l'objectif du régime sous examen est le développement du transport combiné afin qu'il constitue une alternative attrayante au transport routier de marchandises, dont la part importante et croissante constitue une difficulté majeure pour la collectivité nationale, notamment en termes d'environnement, de sécurité et de saturation.
- (6) Dans un contexte concurrentiel dominé par le transport routier de marchandises, l'objectif du régime notifié vise à maintenir le soutien au transport combiné grâce à une aide visant à réduire le surcoût de la chaîne intermodale lié aux transbordements.
- (7) Le régime doit permettre aux opérateurs de services de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive pour favoriser le développement de ce moyen de transport.
- (8) Le dispositif d'aides tel que notifié est destiné à compenser tout ou partie des surcoûts liés aux transbordements nécessaires pour changer de mode dans le transport combiné, par rapport à un parcours équivalent en « tout routier ». Il s'agit donc de réduire les externalités du transport routier en encourageant le report modal vers des modes alternatifs aux externalité moindres, notamment le transport ferroviaire ou le transport fluvial².

2.1. Base juridique nationale

- (9) La base juridique du régime notifié est l'article 11 de la Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement. Cet article stipule que « des dotations du budget de l'État encourageront le recours au transport combiné par des compensations tarifaires aux opérateurs, au moyen de conventions passées entre l'État et les opérateurs qui s'engagent sur des objectifs de développement et d'organisation ».

2.2. Durée et budget

- (10) Le nouveau régime d'aide au transport combiné s'inscrira dans la continuité des dispositions des régimes précédents et portera sur une période de 5 ans (2018-2022).

² Le transport combiné maritime restant marginal.

- (11) Les autorités françaises ont prévu, sous réserve du vote des lois de finances, de consacrer au dispositif de soutien une enveloppe maximale de 40 millions d'euros par an sur une période de 5 ans, soit 200 millions d'euros cumulés sur la période.

2.3. Les bénéficiaires

- (12) Les bénéficiaires seront les opérateurs de transport combiné, ou les commissionnaires de transport, de l'Union européenne et de Suisse qui exploitent un ou des services réguliers de transport combiné (ferroviaire, fluvial et maritime à courte distance - hors *feeder*)³ entre deux points du territoire français métropolitain pour les services domestiques, ou à partir ou à destination du territoire français métropolitain pour les services d'import/export.
- (13) La liste des États où sont implantés les bénéficiaires pourra être modifiée pour tenir compte des accords conclus dans le cadre de la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne.
- (14) Les services réguliers de transport combiné maritime à courte distance peuvent également bénéficier de l'aide à condition qu'ils constituent une réelle alternative à un parcours routier en France métropolitaine et que le parcours maritime soit organisé entre deux ports français métropolitains ou un port de la France continentale et un port d'un autre État membre ou du continent européen.
- (15) Comme par le passé, sont exclus du régime:
- les services ferroviaires et maritimes entre la France continentale et une île française ou d'un autre État membre;
 - les services ferroviaires et maritimes pour le seul franchissement maritime de la Manche ou de la Mer du nord entre la France et le Royaume-Uni;
 - tous les services *feeder*, qui obéissent à une logique strictement armatoriale; à l'exception d'une aide à un service régulier de transport maritime à courte distance s'appuyant sur un « fond de cale⁴ ».
- (16) De plus, les entreprises ferroviaires, prestataires des opérateurs de transport combiné ferroviaires, ne sont pas éligibles à ce dispositif d'aides.
- (17) Lorsqu'un service est mutualisé entre un opérateur de transport combiné et un autre opérateur ou un commissionnaire de transport, l'aide sera octroyée à l'opérateur ou commissionnaire de transport qui prend le risque d'organiser le service et en supporte le risque financier. Ce dernier reversera à l'autre opérateur

³ Le *feeder* est la desserte d'un port servie par un navire qui effectue les prés et les post transports de conteneurs vers des ports où le navire mère de ligne régulière n'escale pas.

⁴ Le « fond de cale » concerne des trafics liés à une logique strictement armatoriale, en particulier des transferts de conteneurs entre terminaux de services de haute mer et ports secondaires, qui ne sont pas aidés. Ces trafics peuvent cependant être transportés par un service maritime courte distance, dont les autres trafics remplissent les critères d'éligibilité pour l'aide et peuvent donc être aidés.

le montant de l'aide au prorata du nombre d'unités de transport intermodal (UTI) transportées, les conditions de reversement relevant de l'accord des parties.

- (18) Pour éviter toute distorsion de concurrence entre les terminaux et en tenant compte de la situation particulière du territoire français avec sa frontière nord-est, des restrictions ont été mis en place. A cet égard, la Commission européenne renvoie au considérant (12) de la décision du 19 juin 2014.
- (19) 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 financiers⁵, ne sont pas admissibles au bénéfice de l'aide.

2.4. Les mesures d'aides en cause

- (20) Le nouveau régime d'aide au transport combiné s'inscrit (i) d'une part dans la continuité des dispositions du régime précédent, notamment la composante proportionnelle au trafic; et (ii) d'autre part dans la mise en place d'une nouvelle composante liée aux circulations indépendante du nombre d'UTI.
- (21) En complétant la composante proportionnelle au trafic, cette deuxième composante, indépendante des volumes transportés, pourrait permettre de densifier l'offre en aidant à la mise en place d'offres complémentaires aux services déjà exploités mais également en facilitant une offre adaptée à une demande moins forte que sur les principaux axes de flux.
- (22) La mesure notifiée reprend d'un côté les principales caractéristiques du régime d'aide accordé pour la période 2013-2017.
- (23) De l'autre, elle prévoit la possibilité d'introduire au cours de la période 2018-2022, soit à partir de 2020 et des années suivantes, une composante indépendante des volumes transportés qui serait calculée sur le nombre de circulations. Cette composante pourrait être évolutive au regard des effets constatés. A cette fin, la quote-part du budget annuel consacré à cette composante pourrait évoluer sur la période entre 0 et 40 % du budget ; celle-ci sera décidée annuellement par l'État.
- (24) Cette composante de l'aide est calculée sur le nombre de circulations de bout en bout, avec ou sans arrêts intermédiaires, quelle que soit la distance parcourue, de telle sorte qu'elle ne favorise pas un mode d'organisation plutôt qu'un autre. Cependant elle peut être ajustée au cours de la période, le cas échéant en fonction du nombre d'arrêts intermédiaires.
- (25) L'aide est calculée différemment selon les deux composantes. Dans le cas de la première composante, notamment proportionnelle au trafic, l'aide est calculé sur base d'un taux forfaitaire par UTI transbordée sur un terminal de transport combiné ouvert à tout opérateur de transport combiné ou commissionnaire de transport, entre le mode routier et les modes ferroviaire, fluvial et maritime courte distance, situés sur le territoire français métropolitain, accompagné d'un pré- et post-acheminement routier (sauf pour les flux maritimes intercontinentaux). L'aide apportée par l'État vise les services dont la distance est d'au moins 80

⁵ JO C 249 du 31.7.2014, p. 1.

kilomètres, ce seuil ne s'appliquant pas aux services de transport combiné de déchets et de distribution urbaine. Le critère de distance minimale est toutefois facultatif pour les aides susceptibles d'être accordées par les collectivités territoriales ou les organismes publics.

- (26) Les simples opérations de repositionnement ou de manutention d'UTI dans un terminal ne sont pas éligibles. Sont donc concernées les opérations donnant lieu à transbordement dans le cadre d'un service régulier de transport combiné éligible, ce transbordement étant précédé et suivi d'un parcours routier respectivement de pré- et de post-acheminement reliant au lieu de chargement ou de déchargement des marchandises.
- (27) Les UTI pleines ou vides seront indifféremment prises en compte pour permettre la mise en place de services dont les flux sont parfois déséquilibrés.
- (28) Pour ce qui concerne la nouvelle composante, notamment liée à la circulation, l'aide est calculée sur base du nombre de circulations (train, barge) qui pourra évoluer dans une fourchette comprise entre 0 et 40 % du budget alloué, soit entre 0 et 480 euros. Ceci sur la base des déclarations de trafic des opérateurs portant sur les services 2018 et d'une enveloppe pour la même année 2018 de l'ordre de 30 millions d'euros.
- (29) L'aide apportée aux services éligibles pourrait s'écrire donc de la façon suivante:
- $$A = (\text{tx1} \times \text{UTI} \times 2 \text{ si national}) + (\text{tx1} \times \text{UTI} \text{ si international}) + \text{tx2} \times \text{circulation}^6.$$
- (30) Le niveau d'aide est fixé selon les décisions budgétaires annuelles et formalisé avec chaque bénéficiaire par une convention conclue entre le financeur public (État, collectivité territoriale, organisme public) et le bénéficiaire. A titre indicatif, l'ordre de grandeur de l'aide à l'exploitation accordée par financeur public est inférieur ou égal à 20 euros TTC par transbordement sur le territoire français métropolitain.
- (31) Par exemple, sur base d'un budget de 27 millions d'euros et des déclarations des opérateurs au titre des trafics 2018, l'aide serait ainsi constituée:
- 17,09 euros par UTI dans le cas d'un dispositif comptant seulement une aide allouée par UTI transbordée et pas de composante appliquée à la circulation;
 - 13,67 euros par UTI transbordée et 216,35 euros par circulation dans un scénario où l'enveloppe allouée serait répartie entre une aide appliquée aux UTI transbordées pour 80 % et une aide appliquée aux circulations pour 20 % ;
 - 10,25 euros par UTI transbordée et 432,69 euros par circulation dans un scénario où l'enveloppe allouée serait répartie entre une aide appliquée aux

⁶ Dont: A = aide; UTI = nombre d'UTI; tx1 = taux par UTI transbordée; tx2= taux par circulation réalisée pour transporter les UTI éligibles. Une circulation s'entend comme le trajet d'un train ou d'une barge de son point d'origine à son terminus, le cas échéant entre deux arrêts.

UTI transbordées pour 60 % et une aide appliquée aux circulations pour 40 %.

- (32) Dans tous les cas, le montant total de l'aide, tous financeurs publics confondus, doit rester inférieur au taux fixé par la Commission européenne à 30% du coût total du transport (parcours principal et pré et post acheminements d'un même service).
- (33) En outre, au cas où il serait nécessaire d'apporter d'éventuels ajustements au régime, l'intensité de l'aide, tous financeurs publics confondus, restera quoiqu'il en soit limitée à ce plafond.
- (34) Dans le cas où des modifications substantielles du régime d'aide seraient envisagées pendant sa durée de validité, les autorités françaises notifieraient ces modifications à la Commission avant leur mise en œuvre.

2.5. Procédure d'octroi de l'aide

- (35) La mise en place du nouveau régime fera l'objet d'une large information, de telle sorte que tous les opérateurs existants ou potentiels de l'Union européenne puissent en avoir connaissance. Comme dans le précédent dispositif, un appel à manifestation d'intérêt européen sera publié chaque année au JOUE et mis en ligne sur le site Internet du ministère (<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/transport-combine>).
- (36) Les principaux critères d'attribution viseront à vérifier que les services de transport combiné existants ou nouveaux, proposés par les opérateurs de transport combiné, et non un gestionnaire de terminal, qui souhaitent bénéficier de l'aide sont bien éligibles au régime d'aide et :
 - concernent bien un transport combiné de marchandises ;
 - constituent bien une offre de transport alternative à la route ;
 - présentent les caractéristiques d'un service régulier et durable ouvert à tout utilisateur (accessibilité, capacité, fréquence, pertinence, bilan prévisionnel).
- (37) La prise en compte d'un service régulier de transport combiné donnera lieu à l'établissement d'une convention entre l'État et l'opérateur de service de transport combiné.
- (38) La convention établit la liste des services de transport combiné pris en compte à l'issue de l'instruction des dossiers de demande. Lorsqu'un service est mutualisé avec un autre opérateur de transport combiné ou commissionnaire de transport, l'aide sera octroyée à l'opérateur ou commissionnaire de transport qui a la responsabilité financière de l'offre de service. Ce dernier reversera à l'autre opérateur le montant de l'aide au prorata du nombre d'UTI transportées.
- (39) La durée d'une convention sera d'un an minimum et, en tout état de cause établie dans la limite de validité du régime d'aide. Si la convention est passée pour plusieurs années, elle pourra faire l'objet d'avenants annuels pour notamment actualiser l'évolution du trafic de chacun des services (UTI, circulation) et le montant de l'aide.

- (40) Au terme d'une précédente convention, une nouvelle convention pourra être établie avec un même bénéficiaire qui déposerait un nouveau dossier dans le cadre de la publication d'un nouvel appel à manifestation d'intérêt. La durée de cette nouvelle convention ne devra pas excéder la durée de validité du régime d'aide approuvé par la Commission européenne.
- (41) La convention porte sur les trafics annuels réalisés en termes d'UTI et, le cas échéant, en termes de circulations réalisées. Elle explicite par ailleurs les actions que le bénéficiaire entreprend en matière d'organisation des services et d'offre aux clients (qualité, information, etc.).
- (42) En outre, la convention mentionne le montant unitaire de l'aide, définit les mécanismes de calcul du montant de l'aide, les règles de cumul et de plafonnement. Elle précise les justificatifs que le bénéficiaire devra fournir à l'appui des demandes de paiement et les modalités de paiement.
- (43) Enfin, la convention définit les obligations du bénéficiaire en matière de contrôle et les sanctions en cas de non-respect des clauses contractuelles.

2.6. Cumul

- (44) Le présent régime peut être cumulé avec une aide communautaire ou toute autre aide à l'exploitation nationale (française ou non).
- (45) Concernant les trafics de transport combiné internationaux d'import/export vers ou depuis le territoire français métropolitain, les bénéficiaires devront déclarer l'ensemble des subventions publiques dont ils bénéficient ou qu'ils sollicitent dans d'autres pays que la France.
- (46) En cas de cumul avec d'autres régimes d'aide, le montant de l'aide sera plafonnée à 30 % du coût total du transport (parcours principal et pré- et post-acheminements d'un même service).

3. APPRÉCIATION DE LA MESURE

3.1. Existence d'une aide

- (47) 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.
- (48) La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif; 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'État; 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin; 4) cet avantage affecte les échanges entre États membres.
- (49) La Commission note que les conditions générales des régimes précédents sont reconduites. Par conséquent, conformément à ce qu'elle a précédemment

constaté dans sa décision du 19 juin 2014 précitée, la Commission estime que le régime notifié constitue une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Elle renvoie à cet égard aux développements contenus dans cette décision et notamment aux considérants (36) – (46) de la décision.

3.2. Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur

- (50) L'article 93 du 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. La Cour de justice a jugé que cette disposition « admet la compatibilité avec le traité d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union ».
- (51) La notion de « coordination des transports » à laquelle se réfère l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.
- (52) Dans ce contexte, la Commission observe que l'objectif du régime notifié est, comme par le passé dans le cadre des régimes précédemment approuvés, de conduire à un report modal entre modes de transport terrestres. Elle est par conséquent d'avis que la compatibilité avec le marché intérieur des mesures d'aides à mettre en œuvre en application du régime notifié doit être examinée sur la base de l'article 93 du TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle.
- (53) En revanche, l'article 93 du TFUE n'est pas applicable au transport maritime, y compris à courte distance, selon les dispositions de l'article 100 du TFUE. Le régime d'aide en cause étant uniquement destiné à compenser partiellement les surcoûts liés aux transbordements nécessaires pour changer de mode de transport et aux opérations de massification en découlant, quel que soit le mode de transport concerné, la Commission estime que la base juridique appropriée pour l'appréciation des aides en ce qu'elles ont une composante maritime à courte distance est l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE. Le développement d'activités permettant un transfert de trafic du mode routier vers d'autres modes est également dans l'intérêt commun au sens de l'article 107, paragraphe 3, sous c), du TFUE.
- (54) Etant donné que les mesures d'aide en cause, notamment l'aide au transbordement et l'aide au passage en point nodal, sont étroitement liées et participent d'un objectif commun, la Commission considère qu'il convient de les examiner ensemble aux fins de l'examen de leur compatibilité avec le marché intérieur.

- (55) Conformément à une pratique décisionnelle constante⁷, une aide est considérée comme compatible avec le marché intérieur si les suivantes conditions sont cumulativement remplies: (i) l'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini; (ii) l'aide doit être nécessaire et avoir un effet incitatif; (iii) le montant de l'aide doit être proportionné à l'objectif poursuivi; (iv) l'accès à l'aide en question doit être ouvert à tous les bénéficiaires potentiels sur une base non-discriminatoire; et (v) l'aide ne doit pas conduire à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

3.2.1 *Objectif d'intérêt général*

- (56) Depuis plusieurs années, l'Union européenne mène une politique en faveur d'un système de transport multimodal équilibré. Un des objectifs de cette politique est de réaliser un transfert modal du fret routier vers d'autres modes de transport afin d'encourager l'utilisation de modes de transport respectueux de l'environnement.
- (57) Comme pour les précédents régimes approuvés, l'objectif du présent régime demeure le développement du transport combiné afin qu'il constitue une alternative attrayante au transport routier de marchandises, dont la part importante et croissante constitue une difficulté majeure pour la collectivité nationale, notamment en termes d'environnement, de sécurité et de saturation des réseaux routiers ou autoroutiers. Les mesures d'aide doivent ainsi permettre aux opérateurs de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive pour favoriser le développement de ce moyen de transport.
- (58) La Commission en conclut que le régime d'aide notifié contribue à atteindre un objectif d'intérêt général, clairement défini.

3.2.2 *Nécessité et caractère incitatif*

- (59) Le transport intermodal offre des avantages environnementaux et atmosphériques considérables, en comparaison avec le mode routier. La Commission reconnaît en revanche que le transport intermodal engendre des coûts supplémentaires par rapport à la route, lesquels sont essentiellement imputables à la spécificité de l'infrastructure concernée.
- (60) A cet égard, la stratégie « Transports 2050 » présentée le 28 mars 2011 par la Commission vise notamment à ce que 30 % du fret routier soient reportés sur les réseaux ferroviaires et fluviaux d'ici à 2030, et plus de 50 % à l'horizon 2050⁸. Dans ce contexte, les aides au transport combiné sont rendues nécessaires du fait de sa complexité liée pour l'essentiel aux transbordements supplémentaires qu'il requiert comparativement au transport monomodal routier. En effet, les coûts du

⁷ Voir, notamment, sur le même type de régime, la décision de la Commission européenne du 31 mai 2013, JO C 204 du 18 juillet 2013, affaire SA.36485 – Pologne. Ce régime concernait lui-même le prolongement de l'aide N 546/2008 qui avait été approuvé par la Commission par décision du 13 juillet 2009, JO C 203 du 28 août 2009.

⁸ La liste complète des initiatives énoncées dans la « Feuille de route Transport 2050 » et couvrant plus de 40 domaines d'activité des transports routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial, se trouve à l'adresse suivante: http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm.

transport combiné sont de l'ordre de 23% supérieurs aux coûts d'un même service tout routier en raison des simples transbordements⁹.

- (61) Le transport combiné comporte ainsi des contraintes techniques plus importantes que le tout routier, dont notamment une organisation des opérations plus complexes¹⁰, des investissements à réaliser par les opérateurs ou leurs clients dans les caisses mobiles et les conteneurs et des frais de manutention sur les terminaux.
- (62) L'aide permet aux acteurs du transport combiné de développer leurs offres et faire face à la concurrence d'un service tout routier qui ne supporte pas de rupture de charges et de frais de transbordement, à l'inverse du transport combiné. Selon les autorités françaises, en l'absence de cette aide, qui représente en moyenne 5 à 9 % des coûts de transports selon le mode et du fait de l'alignement des prix sur le transport routier de marchandises¹¹, les entreprises ne pourraient pas compenser l'absence d'aide par une baisse de leur marge déjà faible. Elles seraient alors contraintes de répercuter l'absence d'aide sur leurs tarifs au détriment de l'attractivité des services. Cette situation est d'ailleurs soulignée par nombre d'opérateurs considérant l'aide comme un apport indispensable au développement de leur activité dans le cadre des dossiers déposés à l'occasion des appels à manifestation d'intérêt permettant de recenser les trafics pour lesquels une aide est demandée.
- (63) De plus, l'engagement renouvelé des autorités françaises avec le maintien des enveloppes financières alloués pour soutenir le développement de transport combiné permet aux opérateurs d'anticiper les effets de l'aide dans le cadre de leur activité.
- (64) Si l'opérateur de transport combiné ne connaît pas précisément le montant de l'aide qu'il percevra lorsqu'il négocie le prix de sa prestation avec ses clients, il intègre néanmoins, à titre prévisionnel, le versement d'une aide qui viendra diminuer les coûts de son activité a posteriori et donc le prix offert. La référence tarifaire demeure celui du transport routier de marchandises, lui-même très concurrentiel.
- (65) Dans le cas où le dispositif d'aide ne serait pas reconduit, cela aboutirait à relever les prix des prestations à venir pour annuler l'incitation anticipée pour l'avenir ainsi que celle qui aurait alors été anticipée à tort. Cela diminuerait *de facto* l'attractivité du transport combiné.
- (66) La Commission conclut donc que les mesures du régime notifié, en ce qu'elles visent clairement à lutter contre ces contraintes spécifiques et à réduire les coûts supplémentaires engendrés par rapport à la route, sont nécessaires pour

⁹ Voir l'analyse d'impact de la Commission européenne du 8 novembre 2017 sur la modification la directive 92/106/CEE relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres à l'adresse suivante: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiative/1177/publication/127422/attachment/090166e5b647dbfe_fr_2_final. Notamment aux pages 15 et 34.

¹⁰ Par exemple, recherche de massification des UTI pour optimiser le remplissage des modes de transport tant à l'aller qu'au retour.

¹¹ Voir la note des autorités françaises du 17 janvier 2019, p. 11 et celle du 20 mai 2019, p. 3.

encourager le report modal et atteindre ainsi les objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.

- (67) La Commission constate par ailleurs que les aides accordées sur la période 2013 – 2017 ont eu un effet incitatif puisque, selon les autorités françaises, les trafics du transport combiné aidé ont progressé de 9 % entre 2013 et 2017. Pour autant, le transport combiné peut encore progresser pour accroître sa part dans l'offre de transport de marchandises car c'est un secteur qui n'a pas épuisé son potentiel de croissance.
- (68) L'objectif du présent régime est de pérenniser cette progression du trafic du transport combiné aidé. En outre, comme analysé ci-dessus, notamment aux considérants (63) – (66), l'engagement renouvelé des autorités publiques à cet égard a permis aux opérateurs d'intégrer par anticipation les effets de l'aide dans le cadre de leur activité. En outre, pour la période comprise entre le 1er janvier 2018 et l'adoption de la présente décision, les autorités françaises s'engagent à ne verser les aides envisagées qu'aux opérateurs qui en ont déjà fait la demande. Les autorités françaises s'engagent aussi à n'octroyer aucune des aides prévues dans ce cadre avant leur approbation par la Commission européenne.
- (69) Compte tenu de ces éléments, la Commission considère que le régime en cause présente bien un effet incitatif en ce qu'il contribuera à la réalisation de l'objectif d'intérêt général fixé.

3.2.3. *Proportionnalité*

- (70) Les aides accordées ont pour objet de compenser les coûts supportés par le transport combiné et qui ne sont pas supportés par les utilisateurs des transports routiers concurrents.
- (71) Les aides en question sont, en principe, déclarées compatibles avec le marché intérieur jusqu'à une intensité maximale de 50 % des coûts éligibles et jusqu'à une intensité maximale de 30 % du coût total du transport.
- (72) Afin d'apprécier la proportionnalité des mesures d'aides, les autorités françaises ont réalisé des simulations sur base des déclarations des opérateurs demandées à l'occasion du dernier appel à manifestation d'intérêt portant sur les services 2018 et qui s'est clôturé en juin 2019.
- (73) Dans ce cadre, pour les deux modes de transport combiné (ferroviaire et fluvial), sur la base d'un budget de 27 millions d'euros, des déclarations des opérateurs au titre des trafics 2018, et des trois scénarios proposés (notamment: (i) 100 % d'aide par UTI transbordé; (ii) 80% d'aide par UTI transbordé et 20% d'aide à la circulation; 60 % d'aide par UTI transbordé et 40 % d'aide à la circulation), l'aide serait ainsi constituée:
- d'une aide de 17,09 euros par UTI dans le cas d'un dispositif comptant seulement une aide allouée par UTI transbordée et pas de composante appliquée à la circulation;
 - d'une aide de 13,67 euros par UTI transbordée et de 216,35 euros par circulation dans un scénario où l'enveloppe allouée serait répartie entre une

aide appliquée aux UTI transbordées pour 80 % et une aide appliquée aux circulations pour 20 % ;

- d'une aide de 10,25 euros par UTI transbordée et de 432,69 euros par circulation dans un scénario où l'enveloppe allouée serait répartie entre une aide appliquée aux UTI transbordées pour 60 % et une aide appliquée aux circulations pour 40 %.
- (74) En ce qui concerne le transport combiné ferroviaire, le coût total déclaré par les services pour l'année 2018 s'élève à 365,8 millions d'euros et les coûts éligibles correspondants sont estimés à 178,4 millions d'euros.
- (75) Le dispositif prévoyant la possibilité d'une aide à la circulation prévoit l'enveloppe allouée puisse varier entre 0 et 40 %. Il en découle que l'intensité pour chacun des scénarios proposés serait la suivante:
- 4,91 % du coût du transport et 10,07 % des coûts éligibles, si la répartition du budget total de l'aide entre la composante pour l'aide à l'UTI transbordée est de 100 % et la composante pour l'aide à la circulation est 0 % ;
 - 5,09 % du coût du transport et 10,43 % des coûts éligibles, si la répartition du budget total de l'aide entre la composante pour l'aide à l'UTI transbordée est de 80 % et la composante pour l'aide à la circulation est de 20 % ;
 - 5,26 % du coût du transport et 10,80 % des coûts éligibles, si la répartition du budget total de l'aide entre la composante pour l'aide à l'UTI transbordée est de 60 % et la composante pour l'aide à la circulation de 40 %.
- (76) Cette analyse permet de conclure que s'agissant du transport combiné ferroviaire, l'intensité de l'aide proposée en terme de coûts éligibles, ainsi que l'intensité de l'aide proposée en terme de coûts totaux de transport sont conformes aux règles européennes de présomption de compatibilité ci-dessus mentionnées, notamment aux considérants (50) – (52).
- (77) En ce qui concerne le transport combiné fluvial, son coût total déclaré par les services pour l'année 2018 s'élève à 92,5 millions d'euros et les coûts éligibles correspondants sont estimés à 15,6 millions d'euros.
- (78) Le dispositif prévoyant la possibilité d'une aide à la circulation prévoit l'enveloppe allouée puisse varier entre 0 et 40 %. Il en découle que l'intensité pour chacun des scénarios proposés serait la suivante:
- 9,78 % du coût du transport et 57,71 % des coûts éligibles, si la répartition du budget total de l'aide entre la composante pour l'aide à l'UTI transbordée est de 100 % et la composante pour l'aide à la circulation est de 0% ;
 - 9,04 % du coût du transport et 53,39 % des coûts éligibles, si la répartition du budget total de l'aide entre la composante pour l'aide à l'UTI transbordée est de 80 % et la composante pour l'aide à la circulation est de 20 % ;
 - 8,31 % du coût du transport et 49,07 % des coûts éligibles, si la répartition du budget total de l'aide entre la composante pour l'aide à l'UTI transbordée est de 60 % et la composante pour l'aide à la circulation est de 40 %.

- (79) Il importe de relever que les distances parcourues avec ce mode de transport sont plus courtes que celles parcourues par chemin de fer et que les tonnages transportés sont plus faibles, en raison d'un transport de conteneurs vides plus important. Par conséquent, les spécificités du réseau fluvial français permettent de justifier une intensité d'aide dépassant légèrement 50 % des coûts éligibles.
- (80) Cette analyse permet de conclure que, aussi pour le transport combiné fluvial, l'intensité de l'aide proposée en termes de coûts éligibles, ainsi que l'intensité de l'aide proposée en termes de coûts totaux de transport sont conformes aux règles européennes de présomption de compatibilité ci-dessus mentionnées, aux considérants (53) - (54).
- (81) En tout état de cause, le montant d'aide octroyé aux bénéficiaires, quel que soit le mode de transport y compris le transport maritime à courte distance, sera plafonné à 30 % du coût total du transport et ce, en tenant compte de l'aide au passage en point nodal pour l'année 2018.
- (82) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aides notifiées sont proportionnés à l'objectif visé d'intérêt général.

3.2.4. *Accès non-discriminatoire*

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

3.2.5. *Absence de distorsion de la concurrence*

- (87) Le transport routier de marchandises, dont les politiques nationales et communautaires visent à réduire l'impact environnemental en encourageant le report modal, est le principal concurrent des services aidés. Or, le régime notifié a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport combiné et le transport routier.
- (88) Par ailleurs, les aides allouées le seront indistinctement à tous les modes de transport combiné proposés (ferroviaire, fluvial et maritime courte distance).

- (89) La Commission en conclut que les aides versées seront conformes à la politique de l'Union européenne en matière de transports et ne conduiront pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

3.2.6. Conclusion

- (90) Sur la base des considérations qui précèdent, ainsi que pour les raisons contenues dans la décision du 19 juin précité, notamment aux considérants (47) – (78), la Commission estime que les mesures d'aide prévues par le régime notifié sont compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93 et 107, paragraphe 3, sous c), du TFEU.

4. CONCLUSION

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

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 prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre dans la langue faisant foi à l'adresse internet suivante: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Cette demande devra être envoyée par courriel à l'adresse suivante:

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

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

Par la Commission

Margrethe VESTAGER

Membre de la Commission

AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME
Pour le Secrétaire général,

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur du Greffe
COMMISSION EUROPÉENNE