

Entreprise :SNCF

SNCF accueille favorablement cette révision et toute initiative permettant de renforcer la lutte contre le réchauffement climatique. **C'est d'ailleurs dans ce sens que le secteur ferroviaire et plus particulièrement la SNCF s'engagent déjà depuis longtemps, en cohérence avec le Green Deal proposé par la Commission, pour conjuguer impératif climatique et besoin de mobilité. La révision des lignes directrices sur les aides en faveur du climat, de l'énergie et de l'environnement (CEEAG) doit donc permettre de réaliser l'objectif de report modal vers le ferroviaire contenu dans la Stratégie pour une mobilité durable et intelligente. L'inclusion du matériel roulant pour le transport de marchandises dans les lignes directrices révisées va d'ailleurs dans ce sens.**

SNCF tient à souligner que le secteur du transport ferroviaire de passagers s'appuie depuis 2008 sur les lignes directrices communautaires sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires (LDEF), dont le champ d'application peut se recouper avec le projet de nouvelles CEEAG en ce qui concerne les aides à la mobilité propre. Cependant, les LDEF seront révisées ultérieurement à l'entrée en vigueur des nouvelles CEEAG. Il y aura donc une période de « transition » jusqu'à la publication des LDEF révisées pendant laquelle SNCF considère qu'il est fondamental de pouvoir toujours se référer aux LDEF actuelles au nom du principe de sécurité juridique et par extension de celui de la confiance légitime.

En effet, SNCF s'inquiète de ce que le projet de nouvelles CEEAG i) étendent leur champ d'application aux aides à la mobilité propre et dans le même temps ii) font prévaloir leur application par défaut sur les lignes directrices (LD) applicables aux aides au transport "à moins qu'elles n'en disposent autrement". Or, ces dernières LD sectorielles i) sont plus anciennes que les LD relatives à l'environnement/énergie (celles relatives aux entreprises ferroviaires (LDEF) ont été publiées le 22.7.2008) et par définition ne pouvaient pas les exclure ni même s'y référer et ii) sont souvent plus favorables que les OEEC et notamment les aides à la coordination des transports, à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et à la réduction des coûts externes (cf. par 107 des LDEF de 2008).

Ainsi, le projet de CEEAG dans sa rédaction actuelle pourrait paradoxalement aboutir à réduire les aides au transport propre que constitue le ferroviaire.

Dès lors, par souci de sécurité et de cohérence juridique, de respect du traité sur le fonctionnement de l'union européenne ("TFUE") et notamment de son article 93, mais aussi par souci de cohérence de la politique d'aide dans le cadre de la lutte contre le changement climatique, nous demandons à pouvoir continuer à faire prévaloir les LD sur les aides sectorielles y compris lorsqu'elles ne font pas de références explicites aux aides au climat, à l'environnement ou à l'énergie.

C'est d'ailleurs cette logique qui prévalait au point 13 des actuelles lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2021, dont l'application était sans préjudice du droit des Etats membre à continuer à appliquer les LDEF de 2008 :

In particular, these Guidelines are without prejudice to the Community Guidelines on State aid for railway undertakings (OJ C 184, 22.7.2008, p. 13). The Railway Guidelines allow for different forms of aid, including aid for reducing external costs of rail transport. Such aid is covered by Section 6.3 of the Railway Guidelines and aims at accounting for the fact that rail transport makes it possible to avoid external costs compared with competing transport modes. Provided all the conditions of Section 6.3 of the Railway Guidelines are fulfilled and provided the aid is granted without discrimination, Member States can grant aid for reducing external costs. (soulignement ajouté)

Dit autrement, les LDEF de 2008 n'ayant par définition pas pu faire de référence explicite aux LDEF de 2014 ni a fortiori aux CEEAG de 2021, la référence à la réduction des coûts externes dans les LDEF doit être considérée comme une référence au climat, à l'environnement et à l'énergie au sens des CEEAG. De même la référence dans les LDEF à l'aide à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire qui implique dans la quasi-totalité des cas l'usage de la traction électrique, constitue une référence au climat, à l'environnement et à l'énergie au sens des CEEAG.

Au demeurant, il s'agit du simple respect du Traité qui prévoit une base juridique spécifique pour les aides à la coordination des transports (article 93 TFUE). Cette base juridique à laquelle se réfère la

pratique constante de la Commission pour apprécier la compatibilité des aides au ferroviaire et notamment pour la réduction des coûts externes, constitue une *lex specialis* par rapport à l'article 107 et devrait au demeurant prévaloir même dans le silence des lignes directrices qui ne lient que la Commission.

La Commission ayant à tort retenu l'application par défaut des CEEAG dans le silence des lignes directrices sectorielles, et ayant choisi de réviser les CEEAG avant la révision des LDEF, pour les raisons qui précèdent et par souci de clarté et de respect de l'ordre juridique communautaire, il convient, afin de sécuriser la prévalence des lignes directrices ferroviaires, d'amender l'article 11 du projet de CEEAG comme suit :

Art. 11. *These guidelines apply to State aid granted to facilitate the development of economic activities in a manner that improves environmental protection, as well as activities in the energy sector that are governed by the Treaty, insofar as those aid measures are covered by Section 2.2 of these guidelines. These guidelines therefore also apply to those sectors which are subject to specific Union rules on State aid, unless either these guidelines or those specific Union rules state otherwise or the latter contain provisions on aid for environmental protection or aid in the energy sector applying to the same measure, in which case the sector specific rules prevail. These guidelines prevail over point 17(b) of the Aviation Guidelines with regard to environmental aid measures in favour of large airports with a passenger volume of over 5 million per annum, without prejudice to future amendments of the those Guidelines. These Guidelines are without prejudice to the Community Guidelines on State aid for railway undertakings (OJ C 184, 22.7.2008, p. 13) notably regarding aid for reducing external costs of rail transport, aid for the use of rail infrastructure or any aid granted based on article 93 of the Treaty which prevails on these guidelines.*