

20 septembre 2024

Contribution d'E2F sur le projet de règlement d'exemption par catégorie pour le secteur des transports et de lignes directrices sur les aides d'État au transport terrestre et multimodal

Entreprises fluviales de France (E2F), réunit les entreprises de transport fluvial de marchandises et de passagers opérant sur le réseau des voies navigables françaises.

* *

*

La Commission publie pour consultation le projet de règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports (RECT) et de lignes directrices concernant le transport terrestre et multimodal.

E2F est favorable aux propositions de la Commission européenne visant à créer un règlement d'exemption par catégorie dans le domaine des transports (RECT) et des lignes directrices sur les aides d'État au transport terrestre et multimodal, dans la mesure où elles représentent des opportunités de simplifier davantage les procédures d'approbation des dispositifs d'aides.

Avis d'E2F sur le projet de règlement d'exemption par catégorie dans le domaine des transports (RCET)

Le RCET devrait permettre de simplifier les procédures et de sécuriser les dispositifs d'aide existants à long terme, en leur permettant de bénéficier du dispositif d'exonération.

S'agissant du projet du RCET, E2F formule les remarques suivantes :

Section 1 - Aides au fonctionnement

Les aides à l'exploitation visent à soutenir le report modal vers des modes de transport durables. Il est évident que le transport fluvial présente un potentiel de report modal énorme, permettant de réduire les émissions de GES.

Article 10 : aides destinées à réduire les coûts externes du transport

1. **Méthodologie** : selon la proposition, le calcul des coûts externes évités devrait être basé sur le manuel de la Commission sur les coûts externes du transport de 2019. La méthodologie utilisée dans ce manuel est obsolète, ce qui conduit à des coûts externes évités dans le transport fluvial trop faibles. La situation réelle dans la pratique s'écarte fortement du calcul basé sur les hypothèses du manuel. Par conséquent, une solution sur mesure est nécessaire pour le calcul basé sur les coûts externes réels.



2. **Distance parcourue par le mode de transport** : Selon le paragraphe 6, il existe différentes distances pour le rail et le transport fluvial au-delà desquelles l'aide ne serait pas accordée (800 km pour le rail, 375 km pour le transport fluvial). Aucun argument ne justifie une distance sensiblement inférieure pour le transport fluvial par rapport au rail, ce qui semble très arbitraire. Le transport fluvial en tant qu'élément du transport multimodal est confronté à des coûts de transbordement élevés, raison pour laquelle, selon les études, le transfert modal vers le transport fluvial ne devient compétitif par rapport au tronçon routier qu'au-delà d'une distance de 350 km.
3. **Intensité de l'aide** : compte tenu des coûts de transbordement supplémentaires élevés du transport multimodal, l'intensité de l'aide devrait atteindre 75 %.

Section 2 – Aides à l'investissement

Les solutions innovantes pour réduire les émissions du transport fluvial nécessitent des investissements extrêmement importants. De plus, ces coûts d'investissement ne sont pas actuellement caractérisés par un retour sur investissement, ce qui constitue un échec évident du marché.

Article 14 Aides à l'acquisition de véhicules destinés au transport ferroviaire ou fluvial

Paragraphe 3 a) l'aide ne doit pas être limitée aux seuls nouveaux entrants dans le secteur ferroviaire, mais concerner également les nouveaux entrants du secteur de la navigation intérieure.

Paragraphe 3 b) les entreprises de taille supérieure aux PME sont exclues du dispositif, alors qu'en transport fluvial ce sont souvent les seules ayant la surface financière suffisante pour investir dans des solutions innovantes risquées et coûteuses pour des projets reproductibles ensuite à grande échelle.

Paragraphe 4 Acquisition de bateaux : Selon le paragraphe 4, seules les garanties d'emprunt peuvent être envisagées pour l'acquisition de bateaux. Compte tenu des coûts d'investissement considérables des nouveaux bateaux, ces garanties pourraient ne pas suffire à soutenir le renouvellement de la flotte. Pour stimuler le renouvellement de la flotte, des subventions et des taux d'intérêt plus bas sont également nécessaires pour l'acquisition. Cette restriction exclurait de l'exemption les régimes d'aides notifiés existants (tels que le volet B du PAMI de VNF), qui accordent d'autres formes de soutien public, telles que des subventions. Comme le RGEC, le règlement devrait autoriser toutes sortes d'incitations, des réductions d'impôt aux subventions directes.

Article 16 Aides à l'interopérabilité

Paragraphe 5 L'intensité de l'aide prévoit des aides à l'investissement pour l'interopérabilité ferroviaire jusqu'à 80 % et pour la navigation intérieure jusqu'à 50 %. Là encore, les conditions de concurrence sont inégales alors que les coûts d'adaptation pour l'interopérabilité dans le domaine de la navigation intérieure sont également très élevés.

Art 17 : Aides à l'investissement pour la modernisation des véhicules et des équipements pour un transport multimodal durable :

Paragraphe 5 Intensité de l'aide : Comme mentionné précédemment, les coûts d'investissement dans l'innovation et le verdissement de la flotte fluviale sont énormes et n'ont actuellement pas de retour sur investissement, ce qui est considéré comme une défaillance du marché.

L'intensité de l'aide proposée de 20 % est donc bien trop faible pour encourager la modernisation des bateaux en vue d'un transport durable. Sur la base de l'expérience actuelle, l'intensité de l'aide devrait couvrir jusqu'à 80 % des coûts d'investissement en fonction de la taille de l'entreprise.

En outre, d'un point de vue général, concernant les aides au fonctionnement et à l'investissement, dès lors qu'une aide porte sur une expérimentation de trafic fluvial ou le lancement d'un projet de logistique urbaine, dans la mesure où elle est limitée dans le temps et concerne un nombre réduit de voies fluviales, l'intensité de l'aide devrait être maximale. De tels dispositifs d'aides, comme le Volet B du PARM de VNF, sont indispensables pour permettre aux chargeurs de tester le trafic fluvial et les inciter à reporter une partie de leurs trajets sur d'autres modes, tout en améliorant la performance environnementale des chaînes logistiques urbaines.

Avis d'E2F sur le projet de lignes directrices sur les aides d'État au transport terrestre et multimodal

La proposition de la commission qui élargi les règles, lignes directrices, à tous les modes de transport, y compris la navigation intérieure doit être saluée positivement. C'est un facteur de reconnaissance et de sécurité des régimes d'aides d'État pour la navigation intérieure. Cela devrait permettre de fixer des critères clairs de compatibilité des aides, d'apporter de la visibilité aux opérateurs et de renforcer la compétitivité du secteur de la navigation intérieure.

S'agissant du projet de lignes directrices, E2F formule les remarques suivantes :

Aides au fonctionnement

4.2.1.1. Aides destinées à réduire les coûts externes des transports

Section 4.2.1.1, point 96 : la distance maximale de 375 km fixée pour les opérations de transport fluvial de marchandises bénéficiant de dispositifs d'aides à l'exploitation destinés à réduire les coûts externes du transport, pourrait potentiellement mettre en péril la compétitivité du transport fluvial longue distance par rapport aux autres modes de transport (notamment routier).

Section 4.2.1.1, point 104 : afin de comparer les coûts externes entre les différents modes de transport, la proposition utilise comme référence le Manuel des coûts externes du transport de la Commission européenne. Cette méthodologie est toutefois inadaptée au calcul des coûts externes évités grâce au transport fluvial, et cette condition défavoriserait donc les programmes d'aides aux opérations fluviales. La possibilité de recourir à une méthodologie différente doit être acceptée.

Aides à l'investissement

4.2.2.3. Aides à l'acquisition de véhicules de transport ferroviaire ou par voie navigable

Section 4.2.2.3 point 159 les entreprises de taille supérieure aux PME sont exclues du dispositif d'aide à l'acquisition de nouveaux bateaux, alors qu'en transport fluvial ce sont souvent les seules ayant la surface financière suffisante pour investir dans des solutions innovantes risquées et coûteuses pour des projets reproductibles ensuite à grande échelle.

Section 4.2.2.3 point 160 : la limitation des aides à l'acquisition de véhicules de transport aux garanties d'emprunts interdirait de facto les régimes d'aides existants et actuellement autorisés (comme le volet B du PAMI), qui accordent d'autres formes de soutien public, comme les subventions. Les lignes directrices devraient autoriser toutes sortes d'incitations, des réductions d'impôts aux subventions directes.

Applicabilité

Section 9, point 259 : les conditions de mise en œuvre des nouvelles lignes directrices interrogent, en effet il est précisé que les États membres devraient modifier leurs régimes d'aides existants autorisés au titre des anciennes lignes directrices ou de l'article 93 du TFUE d'ici le 31 décembre 2026. Or les régimes d'aides notifiés du PARM et du PAMI de VNF sont autorisés jusqu'à fin 2027. Il est impératif que les programmes d'aide approuvés puissent continuer à conditions égales jusqu'à leur date d'expiration prévue.

* *
*

Entreprises fluviales de France (E2F) est une organisation professionnelle représentative au niveau national, fédérant les transporteurs fluviaux français dans toutes leurs composantes : artisans bateliers, armateurs, opérateurs en compte propre, transporteurs de passagers, croisiéristes, péniche hôtels.

E2F compte plus de 300 entreprises adhérentes et 5 associations territoriales. Ses champs d'intervention s'étendent des relations sociales, à la politique de formation, en passant par la transition écologique, la politique d'infrastructure, les conditions d'accès à la Profession, les services et l'appui aux entreprises, la promotion et l'attractivité du secteur.

E2F assure au niveau français et européen la représentation et la promotion des intérêts de la Profession auprès des pouvoirs publics pour faire reconnaître le transport fluvial comme un outil majeur de développement économique, de développement durable, et d'aménagement du Territoire.