

## **Contribution UTPF à la consultation publique de la Commission européenne relative aux aides d'Etat au transport terrestre et multimodal (Révision des lignes directrices de 2008 sur les aides d'Etat aux entreprises ferroviaires)**

Le changement climatique est devenu la première préoccupation des Français et plus largement des Européens. Chacun a en tête la dernière mise en garde des experts du GIEC : sans sursaut majeur, notre planète continuera de se réchauffer bien au-delà des limites fixées par l'Accord de Paris. Or le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) et il est le seul secteur qui n'a pas réduit ses émissions depuis 1990. Il est désormais urgent de renverser cette tendance. Sans cela, l'Union européenne n'atteindra jamais l'objectif de neutralité climatique d'ici 2050 et le Pacte vert (*Green Deal*) restera lettre morte.

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF) fait plus que jamais appel à l'Union européenne et à ses Etats membres pour renforcer leurs actions en faveur du développement des transports publics urbains et ferroviaires, seuls modes capables de transporter au quotidien des millions de voyageurs et de tonnes de marchandises tout en préservant la planète et la qualité de vie de tous. Toutes les politiques de l'Union européenne, y compris la politique des aides d'Etat, doivent participer à cet objectif.

De fait, les atouts majeurs des transports ferroviaires ont été encore récemment reconnus par les Institutions européennes :

- La Commission européenne a ainsi fixé des objectifs chiffrés ambitieux pour le développement du transport ferroviaire. Le « Pacte vert pour l'Europe » (*Green Deal*) demande qu'une « part substantielle des 75 % du fret intérieur qui est actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail et les voies navigables intérieures ». De même, dans sa *Stratégie de mobilité durable et intelligente* publiée en décembre 2020, l'Exécutif européen a clairement fixé comme objectifs de doubler le trafic ferroviaire de marchandises et de tripler le trafic ferroviaire à grande vitesse de voyageurs d'ici 2050.
- De leur côté, les 27 Etats-membres, dans des Conclusions du Conseil de l'UE au titre très explicite (*Placer le rail au premier plan d'une mobilité durable et intelligente*), ont aussi fixé un cap très clair en faveur du report modal. Ainsi, le Conseil souligne que « *le transport ferroviaire n'est responsable que de 0,4 % des émissions de CO<sub>2</sub> dues aux transports, bien qu'il représente 8 % du transport de passagers et 19 % du transport de marchandises en Europe. Pour cette raison, un transfert modal des modes de transport à forte intensité de carbone vers le rail est probablement le moyen le plus efficace de décarboner le secteur des transports sur de grandes portions du territoire de l'Union* ». Le Conseil précise même qu'en termes d'investissements, le développement indispensable du transport ferroviaire « *nécessite la [...] réalisation du réseau central RTE-T et du réseau global RTE-T, le développement d'un réseau à grande vitesse, l'achat de matériel roulant interopérable et la mise en œuvre intégrale du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS)* ».

Aussi, l'UTPF souhaite tout particulièrement **saluer et soutenir l'initiative de la Commission européenne** de réviser les lignes directrices de 2008 sur les aides d'Etat applicables aux entreprises ferroviaires. Il s'agit d'une **réelle opportunité pour permettre aux États membres de soutenir plus**

**facilement le transport ferroviaire**, mode de transport le moins polluant et le plus durable vis-à-vis des autres modes de transport qui n'internalisent pas autant leurs externalités négatives.

L'UTPF rappelle en effet que tous les marchés ferroviaires, qu'ils soient rentables ou non, présentent des **avantages environnementaux indéniables** vis-à-vis des autres modes de transport. Le secteur ferroviaire doit donc être **davantage soutenu** dans la mesure où il doit faire face à la concurrence d'autres modes de transport qui n'internalisent pas autant leurs externalités négatives. Ce régime d'aides doit bien-sûr demeurer fondé sur des critères transparents et non discriminatoires applicables au secteur.

### Principales remarques et points de vigilance de l'UTPF sur les projets de textes en consultation en vue de réviser le cadre applicable aux aides d'Etat aux entreprises ferroviaires

L'UTPF remercie à nouveau la DG COMP pour l'échange très intéressant que les membres de l'UTPF ont pu avoir le 30 août dernier sur les textes en consultation, à savoir :

- le projet de lignes directrices relatives aux aides d'Etat au transport terrestre et multimodal (ci-après les LD TTM),
- et le projet de règlement déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité (ci-après le RECT).

A la lumière des précisions et clarifications apportées lors de cet échange, l'UTPF formule, ci-après ses principales remarques et points de vigilance sur les projets de textes en consultation.

#### Terminologie, traduction et champ d'application

- Des imprécisions lexicales en anglais et en français ont été détectées dans les deux projets de textes soumis à la consultation des parties prenantes. Par exemple, la référence à de nombreuses reprises à la notion de « terminaux » pour les activités de transport ferroviaire de voyageurs interroge. Cette notion inappropriée est notamment employée dans la définition des nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs<sup>1</sup>. Aussi, l'UTPF préconise de bien veiller à faire référence à la notion de « gares de voyageurs » communément admise dans le secteur ferroviaire et déjà employée dans la directive 2012/34/UE modifiée<sup>2</sup>.
- La définition proposée des nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs mériterait également d'être plus précisément circonscrite. Il conviendrait d'exclure expressément les services réguliers routiers ou aériens sur la liaison considérée, afin de supprimer toute insécurité juridique.

<sup>1</sup> Cf. Définition identique au w du § 54 des LD TTM et de l'article 2 u du RECT, à savoir : « *une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins 5 ans avant le début des opérations sur la liaison en question ;* »

<sup>2</sup> Cf. Définition d'un « service international de transport de voyageurs » au point de 3 de l'article 3 de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (refonte).

## Conditions requises pour les aides au fonctionnement

L'UTPF souligne les évolutions positives proposées par la Commission sur les aides au fonctionnement afin d'**intensifier le report vers des modes de transport plus durables et d'autre part à renforcer la compétitivité du secteur ferroviaire.**

### Réduction des coûts externes du transport

- L'UTPF regrette l'absence d'une référence explicite aux aides à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires dans le chapitre 4.2.1.1 des LD TTM et à l'article 10 du RECT, dédiés à la réduction des coûts externes du transport. L'unique mention au § 24 des LD TTM n'est pas suffisante.

L'UTPF rappelle en effet que ces aides sont actuellement mises en œuvre en France (comme dans beaucoup d'autres Etats membres) et sont vitales pour les opérateurs de fret ferroviaire. Il est donc essentiel que les futurs textes lèvent toutes imprécisions afin de ne pas fragiliser, l'éventuelle reconduction de ces dispositifs.

- L'augmentation des seuils d'éligibilité pour la réduction des coûts externes permet de mieux prendre en compte les considérations environnementales et constitue donc une avancée notable. Le manque d'internalisation des coûts externes des autres modes de transport comme le routier rend le ferroviaire moins compétitif. Les aides visant à réduire ce désavantage comparatif contribuent efficacement au report modal, en particulier pour le fret.

**En ce qui concerne le transport de marchandises par rail, il est primordial de permettre aux Etats membres de compenser la réduction des coûts externes à hauteur de 150%** afin de laisser la possibilité de mettre en place une vraie politique d'incitation au report modal. Le secteur du fret ferroviaire souffre en effet d'un manque de compétitivité alors qu'il revêt un intérêt général fort (réduction des émissions, décongestion, baisse de l'accidentologie...). Les lignes directrices doivent donc permettre de mettre en place une **politique volontariste** en la matière. Le seuil d'exemption de notification devrait être également réhaussé à hauteur de 75%.

- Parmi les points de vigilance, l'UTPF estime que **les seuils d'exemption sont trop faibles** et créent une situation injuste pour les « grands » Etats membres. En l'état des propositions, une aide pour une liaison multimodale évitant des coûts externes serait systématiquement compatible pour des « petits » Etats membres tels que la Belgique ou le Luxembourg (par définition toujours inférieure à 800 kilomètres), alors que la compatibilité devrait être démontrée pour des autoroutes ferroviaires françaises équivalentes.

**L'UTPF préconise de rehausser les seuils d'exemption pour lever ce biais identifié :**

Pour le transport unimodal, le seuil de 350 kilomètres pour le transport par chemin de fer devrait être relevé à 500 kilomètres.

S'agissant du transport multimodal, le seuil de 800 kilomètres pour le transport par chemin de fer doit être porté à 1400 kilomètres.

- **Le fait que le wagon isolé soit exclu de cette disposition est à saluer.** En effet, cette activité souffre d'un manque de compétitivité par rapport à la route quelle que soit la distance parcourue. Ce service n'en reste pas moins crucial pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> due au transport de marchandises.

Toutefois, le wagon isolé a besoin de sécurité juridique et mérite mieux qu'une note de bas de page (n° 114 dans les LD TTM). **La présomption de compatibilité (sans aucun seuil de distance) des aides au wagon isolé devrait être explicite.**

- Pour les trajets d'une distance supérieure à celle permettant de présumer de la présomption de compatibilité, la Commission semble s'être trompée de test et s'écarter de l'objectif de réduction des émissions de GES : elle demande aux Etats de « *démontrer qu'un mode de transport concurrent plus polluant que celui bénéficiant de l'aide (par exemple, le transport exclusivement routier) constitue une solution alternative commercialement viable* ».

Si la présomption de compatibilité peut reposer sur un critère simple, de distance, pour matérialiser le déficit de compétitivité, l'enjeu porte sur un différentiel de réductions d'émissions et de pollutions.

En l'état, le test proposé revient à dire que dès lors que le mode alternatif concurrent du ferroviaire ne serait pas commercialement plus rentable, le ferroviaire ne pourrait pas être aidé : c'est perdre de vue qu'en fine l'objectif des aides n'est de faire d'un transfert modal une fin en soi, mais d'accroître la sécurité, de décongestionner, et surtout de réduire les émissions de GES : face à l'urgence climatique, chaque gramme de CO<sub>2</sub> évité compte et la politique de concurrence ne peut l'ignorer.

Pour les trajets ne bénéficiant pas de la présomption, le test de compatibilité des aides au ferroviaire repose sur les coûts externes évités, pas sur la viabilité des modes plus polluants.

#### **Aides au fonctionnement destinées à lancer de nouvelles connexions commerciales**

De manière générale, l'UTPF se félicite de l'introduction de développements dédiés au lancement de nouvelles connexions ferroviaires commerciales tant pour les activités de fret et de voyageurs. Ses principales remarques concernent plus spécifiquement les nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs (cf. art. 11 §2 b RECT et § 107 des LD TTM) :

- L'UTPF renouvelle son précédent point d'attention quant à l'emploi inapproprié de la notion de « terminaux » pour les activités de transport ferroviaire de voyageurs.
- L'UTPF remercie la DG COMP pour les clarifications apportées sur la notion « transfrontière » dans la mesure où cette notion englobe les services ferroviaires qui traversent les frontières nationales entre Etats membres ou Etats-tiers. Il serait important toutefois que le b) du point 107 des LD TTM l'explique plus clairement de manière à ne pas laisser croire que les nouvelles liaisons transfrontières sont celles traversant des Etats membres uniquement.

A cet égard, l'UTPF recommande de faire explicitement référence à la Communication de 2021 « *Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière* » et à l'étude associée « *Long-distance cross-border passenger* »

*rail services* », Steer et KCW, d’octobre 2021 dans laquelle un service “cross-border” s’entend comme : “ *A train service crossing national borders between EU Member States or between a Member State and a third country, where the principal purpose of the service is to carry passengers between stations located in different Member States or third countries.*”

- L’UTPF estime également opportun de prévoir un **principe de territorialité** de l’aide. Le caractère intrinsèquement politique des aides d’Etat dans le secteur des transports implique que le financement par un Etat membre de liaisons commerciales exploitées exclusivement sur le territoire d’un autre Etat membre ne devrait pas être permis. En l’état, ce régime d’aide serait susceptible de créer une rupture d’égalité entre les Etats-membres. Il est observé que certains Etats membres pour des motifs constitutionnels, par exemple de bon usage des deniers publics, ne pourraient pas financer un service de transport opéré sur un autre territoire que le sien. Il serait donc utile de préciser *a minima* que pour les trajets internationaux, le régime d’aides doit être porté par les Etats membres frontaliers simultanément dans le cas où l’aide porte sur l’intégralité du parcours.
- L’UTPF remercie la DG COMP pour les précisions apportées, le 30 août dernier, concernant l’éventuelle éligibilité d’une nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs incluant une portion déjà desservie. Cette hypothèse mériterait d’être explicitement clarifiée dans les futures lignes directrices. Selon l’UTPF, le régime d’aide devrait porter uniquement sur la nouvelle portion desservie de la liaison, afin de ne pas favoriser des effets d’aubaine.
- L’UTPF remercie la DG COMP pour ses précisions, le 30 août dernier, afin de mieux appréhender les interactions des projets soumis à consultation avec les dispositions du Règlement OSP, pierre angulaire de la législation européenne, pour l’exploitation des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et d’autres modes ferroviaires et par route (cf. art. 1er §2 f du RECT et § 47 des LD TTM). Aussi l’UTPF estime que le champ d’application et le contenu du Règlement OSP, qui est capital pour l’organisation et le financement des services publics de transport par bus, tramway, métro et train dans les Etats membres doit être plus clairement préservé. L’UTPF rappelle également son **attachement à l’approche globale et à l’optimisation économique des contrats de service public à l’échelle d’un réseau**, seule approche qui puisse permettre d’assurer cohérence et continuité du service rendu aux passagers. La présente révision des lignes directrices sur les aides d’Etat aux entreprises ferroviaires ne doit donc en aucun cas ajouter de conditions ou de contraintes supplémentaires concernant les aides attribuées au titre du Règlement OSP dont le champ d’application est distinct. **Les craintes ne sont pas toutefois pas totalement levées sur les risques de confusion entre ces deux régimes, voire d’un risque de délaissement du Règlement OSP au profit de ce régime d’aide, dès lors que le critère de l’absence d’intérêt commercial n’est pas exigé pour les aides d’Etat.**

## Conditions requises pour les aides à l'investissement

De manière générale, l'UTPF se félicite des développements consacrés aux aides à l'investissement. Elle note avec la satisfaction **une plus grande diversité des aides possibles**, notamment en faveur des installations de services ferroviaires.

### Aides aux investissements en faveur des installations de services ferroviaires

- L'UTPF salue les orientations spécifiques dédiées aux investissements en faveur des installations de services ferroviaires telles que les terminaux de transbordement de marchandises, les gares de triage, les installations d'entretien ou les stations de ravitaillement. Les objectifs de transfert modal dévolus au rail, notamment au fret ferroviaire, exigent en effet un maillage territorial plus dense d'installations terminales et de manutention. Ces installations, indispensables au bon fonctionnement du système ferroviaire, nécessitent des investissements importants pour leur modernisation ou leur construction (ex : portique de détection du gabarit).

### Interopérabilité

- L'UTPF salue les propositions de la Commission en matière d'interopérabilité qui semblent de nature à soutenir davantage le rail en tant que contributeur décisif à la réussite du Green Deal et permettre ainsi aux Etats membres de soutenir les importants investissements d'interopérabilité du matériel roulant conformément à la réglementation technique européenne.
- L'UTPF remercie la DG COMP pour les précisions apportées, le 30 août dernier, sur la règle selon laquelle « l'investissement est mis en œuvre et finalisé au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant d'une aide devient obligatoire au niveau de l'UE » (cf. art. 16 §7 du RECT et § 183b des LD TTM).

### Rétrofit (aides à l'adaptation technique et à la modernisation)

- L'UTPF salue les propositions de la Commission qui semblent de nature à soutenir davantage le rail en tant que contributeur décisif à la réussite du Green Deal.
- L'UTPF remercie la DG COMP pour les précisions apportées, le 30 août dernier sur la règle selon laquelle « l'investissement est mis en œuvre et finalisé au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant d'une aide devient obligatoire au niveau de l'UE » (cf. art. 17 §8 du RECT et § 203b des LD TTM).

## **Service public dans le secteur du fret ferroviaire**

L'UTPF se félicite de l'introduction d'un chapitre dans les LD TTM consacré au concept de service public pour le fret ferroviaire. L'UTPF estime en effet qu'une compensation de service public sur la base d'obligations de service public (OSP) clairement définies, afin de pallier les défaillances du marché, pourrait être un bon outil d'incitation au report modal.

Plusieurs raisons militent en ce sens : d'une part, la concurrence des autres modes – qui n'internalisent pas tous leurs coûts externes – rend impossible toute répercussion des coûts de production élevés du fret ferroviaire sur les prix proposés aux clients ; et d'autre part, l'obsolescence de certaines infrastructures ferroviaires est un frein durable au report modal pour répondre en capacité et en qualité aux besoins des entreprises ferroviaires de fret.

## **Interdiction et cumul des aides**

L'UTPF remercie la DG COMP pour les précisions apportées, le 30 août dernier sur les interactions possibles et les règles de cumul avec les autres régimes d'aides d'Etat (ex : aides de minimis, Energie-Climat, « Bruit ferroviaire » ...).

## **Mise en œuvre et transition**

L'UTPF remercie la DG COMP pour les précisions apportées, le 30 août dernier sur le calendrier prévisionnel d'adoption de cette révision (à l'horizon de fin 2025) et sa mise en œuvre par rapport au cadre actuel.

## Annexe : Suggestion d’amendements de l’UTPF sur les projets de textes en consultation relatifs aux aides d’Etat au transport terrestre et multimodal

### Quelques mots sur l’UTPF et sur le secteur des transports publics urbains et ferroviaires

L’UTPF est l’organisation professionnelle représentative des opérateurs de transport public urbain et des entreprises ferroviaires en France. L’UTPF représente ainsi près de 170 opérateurs de transport urbain et une trentaine d’entreprises de la branche ferroviaire (opérateurs de services voyageurs et fret, gestionnaires d’infrastructures).

L’UTPF est la voix d’un secteur qui est essentiel, à plusieurs titres, pour l’avenir de toutes et tous :

- Parce qu’il permet chaque jour à des millions de Français et d’Européens d’aller travailler, étudier, se soigner, faire des achats, se retrouver, se cultiver, effectuer des démarches administratives, se distraire ou découvrir d’autres territoires ;
- Parce qu’il préserve la planète (avec moins de 3% des émissions de GES du secteur des transports) ;
- Parce qu’il participe chaque jour à la cohésion sociale et territoriale ;
- Parce qu’il concourt au développement économique des territoires et génère partout en Europe des emplois pérennes et non-délocalisables (dont 260 000 emplois directs en France).

### Suggestions d’amendements de l’UTPF sur les projets de textes en consultation relatifs aux aides d’Etat au transport terrestre et multimodal

#### ✚ S’assurer d’une terminologie appropriée dans les textes en consultation

Projet de Communication de la Commission Lignes directrices relatives aux aides d’État au transport terrestre et multimodal – Article 2.2	
Texte proposé par la Commission	Suggestion d’amendement par l’UTPF
w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs »: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux <b>terminaux</b> qui n’ont pas été reliés par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question;	w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs »: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux <b>gares de voyageurs</b> qui n’ont pas été reliées par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
<p><u>Justification :</u></p> <p>Des imprécisions lexicales en anglais et en français ont été détectées dans les deux projets de textes soumis à la consultation des parties prenantes. Par exemple, la référence à la notion de « terminaux » pour les activités de transport ferroviaire de voyageurs interroge.</p>	

Aussi, il est préconisé de bien veiller à faire référence à la notion de « gares de voyageurs » communément admise dans le secteur ferroviaire et déjà employée dans la directive 2012/34/UE modifiée.

**Projet de règlement de la Commission déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité – Article 2**

Texte proposé par la Commission	Suggestion d'amendement par l'UTPF
<p>w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs » : une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux <b>terminaux</b> qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question ;</p>	<p>w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs » : une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux <b>gares de voyageurs</b> qui n'ont pas été reliées par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question;</p>
<p><u>Justification :</u></p> <p>Des imprécisions lexicales en anglais et en français ont été détectées dans les deux projets de textes soumis à la consultation des parties prenantes. Par exemple, la référence à la notion de « terminaux » pour les activités de transport ferroviaire de voyageurs interroge.</p> <p>Aussi, il est préconisé de bien veiller à faire référence à la notion de « gares de voyageurs » communément admise dans le secteur ferroviaire et déjà employée dans la directive 2012/34/UE modifiée.</p>	

**Circonscrire précisément la définition des nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs**

<b>Projet de Communication de la Commission Lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal – Article 2.2</b>	
<b>Texte proposé par la Commission</b>	<b>Suggestion d'amendement par l'UTPF</b>
w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs »: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question;	w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs »: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport <b>ferroviaire</b> de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
<i>Justification :</i>	
La définition proposée des nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs mériterait d'être plus précisément circonscrite. Il conviendrait d'exclure expressément les services réguliers routiers ou aériens sur la liaison considérée, afin de supprimer toute insécurité juridique.	

<b>Projet de règlement de la Commission déclarant certaines catégories d'aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur en application des articles 93, 107 et 108 du traité – Article 2</b>	
<b>Texte proposé par la Commission</b>	<b>Suggestion d'amendement par l'UTPF</b>
w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs » : une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question ;	w) « nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs » : une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport ferroviaire de voyageurs entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliés par des services réguliers de transport <b>ferroviaire</b> de voyageurs depuis au moins cinq ans avant le début des opérations sur la liaison en question ;

*Justification :*

La définition proposée des nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs mériterait d'être plus précisément circonscrite. Il conviendrait d'exclure expressément les services réguliers routiers ou aériens sur la liaison considérée, afin de supprimer toute insécurité juridique.