

Paris, le 20 septembre 2024

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : Commentaires portant sur les communications de la Commission relatives aux projets de Lignes directrices relatives aux aides d'Etat au transport terrestre et multimodal (LDTTM) et 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 (RECT)

Réf. : Documents C(2024) 3948 final (LDTTM) et C(2024) 3946 final (RECT)

Contexte

La Commission européenne a lancé le 18 juin 2024 une consultation publique (ouverte jusqu'au 20 septembre) invitant les parties intéressées à présenter leurs observations sur son projet de révision et d'élargissement des lignes directrices ferroviaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires ainsi que sur son projet de nouveau règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports (le « RECT »). Les règles énoncées dans ce RECT viendront compléter et mettre en place un cadre simplifié plus souple par rapport celles énoncées dans les nouvelles lignes directrices concernant le transport terrestre et multimodal (les « lignes directrices LDTTM »), qui doivent remplacer les lignes directrices actuelles.

Dans ses nouvelles lignes directrices LDTTM, la Commission définit les conditions dans lesquelles elle appréciera les aides publiques notifiées en faveur du transport terrestre durable qui ne bénéficient pas d'une exemption par catégorie. La Commission européenne prévoit l'adoption des lignes directrices révisées et du nouveau RECT pour la fin de l'année 2025.

Ainsi, concernant les lignes directrices LDTTM, les modifications proposées par la Commission européenne visent notamment à :

- étendre le champ d'application des lignes directrices de façon à couvrir tous les modes de transport terrestre moins polluants que le transport routier (transport ferroviaire/multimodal, fluvial, ...) ;
- introduire de nouvelles catégories d'aides au fonctionnement et à l'investissement;
- faciliter l'accès au financement pour l'achat de matériel roulant et de bateaux de navigation intérieure pour les nouveaux entrants.

Le projet de RECT présenté vise à déclarer certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur avec pour conséquence de les exempter de l'obligation de notification préalable à la Commission. Parmi ces catégories d'aides en faveur de modes de transport plus durables figurent certains types d'aides au transport par chemin de fer, au transport par voie navigable et au transport multimodal. En conséquence, il est envisagé qu'une proportion élevée de mesures d'aide d'État actuellement soumises à l'obligation de notification sera mise en œuvre

par les États membres sans qu'ils ne doivent obtenir l'autorisation préalable de la Commission (les Etats-membres devront toutefois informer la Commission européenne des aides accordées dans ce cadre).

Les autorités françaises remercient la Commission européenne pour la consultation lancée sur les projets de lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal et de règlement d'exemption par catégorie concernant les aides d'État à la coordination des transports terrestres.

Elles rappellent qu'elles avaient déjà apporté des contributions sur le contenu de ce projet de règlement d'exemption par catégorie dans le cadre de deux notes des Autorités françaises du 16 mars 2022 et du 28 mars 2024 concernant la consultation de la Commission européenne relative à la révision des lignes directrices sur les aides et souhaitent à nouveau saluer l'initiative de la Commission européenne. Il convient de rappeler que cet exercice sur les lignes directrices ferroviaires LDTTM est distinct des lignes directrices sur les obligations de service public (LDOSP) et que **tout ce qui se rattache au LDOSP doit en être exclu**.

Les autorités françaises souhaitent rappeler **leur soutien au principe d'un règlement d'exemption ainsi qu'à la démarche proposée par la Commission européenne concernant les lignes directrices** pour les transports terrestres et multimodaux qui permettront de **faciliter les procédures et de réduire la charge administrative** relative aux aides au transport ferroviaire de fret et de passagers et de participer à leur développement.

Les autorités françaises font part, dans la note détaillée ci-dessous, de leurs remarques sur les projets de textes soumis à consultation. Elles souhaitent en particulier mentionner les points suivants :

- la réévaluation à la hausse des seuils d'intensité maximale sur les coûts externes à 150 % au lieu de 75/50 % et l'élargissement, voire la suppression, de certaines limites kilométriques afin d'accompagner plus facilement les opérations de report modal vertueuses ;
- l'élargissement du champ d'application de certaines définitions (pour par exemple inclure certains types de locomotives bimodes pour le transport de marchandises, aux wagons d'autoroute ferroviaire ...), en veillant à la coordination des définitions entre les présents textes et le projet de directrice révisée sur le transport combiné ;
- la limitation aux nouveaux entrants de l'éligibilité à l'aide à l'acquisition de matériel pose une difficulté pour les secteurs concernés et ne semble pas en cohérence avec l'objectif de modernisation et de décarbonation des ferroviaires et fluviales, les opérateurs actuels opérant l'essentiel du stock actuel de matériel ;
- la sécurisation juridique des références d'appréciation des intensités des aides (Handbook of external costs) sur une durée minimale de 5 années, après une révision associant les Etats membres.
- la sécurisation des projets déjà engagés ; les autorités françaises souhaitent éviter tout risque juridique et garantir une visibilité pour l'ensemble des acteurs, c'est pourquoi elles sont défavorables aux mentions¹ qui rendent floues les modalités d'instruction des dossiers voire leur validité pour les régimes d'ores et déjà validés ou en cours d'instruction par la Commission.

I- Elles souhaitent ainsi préciser leurs positions sur plusieurs points du projet de lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal :

Concernant le point 54 :

Point (n) : Concernant la définition de transport intermodal, les autorités françaises invitent la Commission européenne à veiller à ce que la définition soit cohérente avec celle qui sera présente dans la future directive transport combiné en cours de discussion.

Point (o) : Concernant la définition des unités de chargement intermodales, les autorités françaises invitent la Commission européenne à veiller à ce que la définition soit cohérente avec celle qui sera présente dans la future directive transport combiné en cours de discussion.

Point (v) : S'agissant de la définition de « *nouvelle liaison commerciale de fret ferroviaire* », les autorités françaises soulignent, qu'il s'agit de relier des gares qui ne sont pas desservies par des services réguliers de transport « *ferroviaire* ». En effet, en l'absence de cette répétition, ne serait pas considérée comme nouvelle une liaison ferroviaire reliant des *terminaux* qui sont ou ont été reliées durant les cinq dernières années par des services de transport par avion ou camion. Enfin, jugeant ce délai de 5 ans trop long, les autorités françaises proposent de le

¹ Points 257 et 259

limiter à 2 ans afin de permettre de proposer au marché des régimes d'aides incitatives au rétablissement de lignes ferroviaires abandonnées, et en tenant compte du fait que la reprise éventuelle d'un service par un opérateur nécessite des temps longs de mise en place (organisation des ressources, demande de péages, etc.), Dès lors, les autorités françaises proposent d'amender cette définition comme suit :

« (v) « *nouvelle liaison commerciale de fret ferroviaire* » : une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de fret ferroviaire entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliées par des services réguliers de fret ferroviaire depuis au moins ~~5 ans~~ 2 ans avant le début des opérations sur la liaison en question ; ».

Afin d'assurer une homogénéité de traitement entre les modes de transport pour le transport de marchandises, il serait opportun d'étendre le champ des nouvelles liaisons commerciales aux services de fret fluvial.

Point (w) : S'agissant de la définition de « *nouvelle liaison commerciale de transport ferroviaire de voyageurs* », les autorités françaises soulignent que dans la directive 2012/34/UE établissant un espace ferroviaire unique européen le terme « *terminaux* » se réfère uniquement au transport de marchandises, alors que pour le transport de voyageurs cette directive comme d'autres textes européens relatifs au ferroviaire emploient le terme « *gares* ». Par ailleurs, il convient de répéter qu'il s'agit de relier des gares qui ne sont pas desservies par des services réguliers de transport « *ferroviaire* ». En effet, en l'absence de cette répétition, ne serait pas considérée comme nouvelle une liaison ferroviaire reliant des *gares* qui sont ou ont été reliées durant les cinq dernières années par des services de transport par avion ou autocar. Enfin, jugeant ce délai de 5 ans trop long, les autorités françaises proposent de le limiter à 2 ans afin de permettre de proposer au marché des régimes d'aides incitatives au rétablissement de lignes ferroviaires abandonnées, et en tenant compte du fait que la reprise éventuelle d'un service librement organisé par un opérateur nécessite des temps longs de mise en place (organisation des ressources, demande de péages, etc.), Dès lors, les autorités françaises proposent d'amender cette définition comme suit :

« (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~~ gares qui n'ont pas été reliées par des services réguliers de transport ferroviaire de voyageurs depuis au moins ~~5 ans~~ 2 ans avant le début des opérations sur la liaison en question ; ».

Point (x) : S'agissant de la définition de « *nouvel arrivant* », les autorités françaises s'interrogent sur la base du raisonnement ayant amené la Commission à fixer la date de 2010 en fonction de laquelle une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence depuis moins de 20 ans n'est pas considérée comme un nouvel entrant si elle est liée à une autre entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence avant le 1er janvier 2010. De plus, cette notion de nouvel arrivant n'est pas adaptée au transport fluvial où l'on ne constate pas l'arrivée de nouveaux acteurs.

Point (ee) : les autorités françaises souhaitent que les locomotives ou rames automotrices bi-mode capables de circuler soit par traction thermique soit par traction électrique soient comprises dans la définition du matériel roulant des LDTM et ce pour le transport de voyageurs ainsi que de marchandises. Les autorités françaises proposent donc la rédaction suivante du point (ee) du point 54 :

« (ee) « *matériel roulant* » : l'un des éléments suivants :

(i) les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs ou de marchandises, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques ou bi-mode, les rames automotrices thermiques ou électriques ou bi-mode, ainsi que les voitures de voyageurs ; [...] ».

Point (hh) : les autorités souhaitent que la mention suivante soit retirée : « *soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement* », en effet, une commande d'équipement peut contenir des clauses d'annulation la rendant de fait réversible.

Concernant le point 70 :

S'agissant de l'effet incitatif de l'aide et plus particulièrement du dépôt de demande d'aide par un bénéficiaire, les autorités françaises demandent à la Commission européenne de clarifier sa position notamment dans la période d'attente de Décision d'autorisation d'aide d'Etat. L'effet incitatif est-il retenu par la Commission dès lors que le demandeur a déposé un dossier de demande d'aide et qu'il a débuté ensuite ses travaux et ce y compris dans l'attente de la décision d'autorisation de la Commission suite à la notification d'un dossier individuel ?

Concernant le point 79 :

Les autorités françaises souhaitent que la Commission européenne apporte des clarifications notamment vis-à-vis du respect des seuils d'intensité, doivent-ils s'apprécier avec ou sans prise en compte d'un financement européen lorsque le projet a été attributaire d'une telle subvention européenne ?

Concernant le point 96 :

Les autorités françaises souhaitent que les distances maximales admissibles pour les aides mentionnées concernant le transport multimodal soient rehaussées ainsi :

- 1 500 kilomètres pour le transport ferroviaire (contre 800 kilomètres dans la version actuelle à l'alinéa 96-a-i),
- 400 kilomètres pour le transport par voie navigable (contre 375 kilomètres dans la version actuelle à l'alinéa 96-a-ii).

Voire supprimées dans la mesure où le niveau de soutien mis en place n'excède pas les coûts supplémentaires de transbordement entre services massifiés et la route que les services de transport routier de marchandises ne supportent pas.

Par ailleurs, si un train offre un service traversant plusieurs Etats membres, comme le régime d'aide est national, la distance considérée doit être celle parcourue par le train dans le pays de l'aide. Cette précision doit s'appliquer à l'identique pour ce qui concerne le transport fluvial.

Les autorités françaises demandent la suppression des limites de distance dans le cas du transport unimodal.

Concernant le point 99 :

S'agissant de l'obligation de publication d'informations visant les bénéficiaires des aides à la réduction des coûts externes, il est proposé d'amender le point 99 qui, à côté des opérateurs de transport fluvial ou maritime, ne mentionne que les « entreprises ferroviaires ». Or, en cohérence avec le point 88 qui mentionne comme bénéficiaires potentiels les « *opérateurs de transport et/ou les organisateurs de transport* », il convient, d'une part, de viser tous les « *opérateurs de transport ferroviaire* »², y compris quand il s'agit d'une entreprise non dotée d'une licence d'entreprise ferroviaire au sens de la directive 2012/34/UE parce qu'elle soustraite la traction, à l'instar par exemple d'European Sleepers et des opérateurs de transport combiné, et, d'autre part, de mentionner les « *organismes de transport* ».

L'amendement suivant est proposé :

« 99. Troisièmement, les ~~entreprises ferroviaires~~ **opérateurs de transport ferroviaire**, les opérateurs de transport par voie navigable, les opérateurs de transport maritime à courte distance **et/ou les organisateurs de transport** doivent rendre publiques toutes les informations pertinentes relatives à l'aide reçue. [...] ».

Concernant le point 102 :

Afin de donner un signal fort aux acteurs (opérateurs, chargeurs, ...) et aux marchés, les autorités françaises proposent de rehausser le seuil de coûts admissibles et proposent donc la rédaction suivante du point 102 : « Conformément aux principes généraux énoncés au point 71, l'aide peut représenter jusqu'à ~~75 %~~ **150 %** des coûts admissibles ; ».

Un bénéficiaire peut être amené à percevoir des aides issues de différents régimes. Or l'intensité de l'aide est examinée par bénéficiaire et au regard d'un seuil unique qui s'applique à l'ensemble des aides relatives à la réduction des coûts externes. Il est donc nécessaire d'avoir un seuil suffisamment élevé pour éviter toute limitation du niveau d'aide. Il s'avère en effet que les seuils prévus par les lignes directrices de 2008 sont atteints pour certains bénéficiaires alors que les aides sont nécessaires pour le maintien de leur offre de transport.

Par cette proposition les autorités françaises veulent favoriser le transfert modal vers le rail et le fluvial, notamment vis-à-vis des modes de transport routier qui sont plus polluants et ont des coûts externes plus élevés, en diminuant autant que possible l'écart de compétitivité entre ces modes.

² En Anglais est suggéré l'emploi des termes « *rail transport operators* » en s'appuyant sur la définition de « *transport operators* » au point II) du point 54 des LDTM.

Concernant le point 104 :

Afin de donner de la visibilité à l'ensemble des acteurs et parties prenantes, les autorités françaises souhaitent qu'un mécanisme de stabilité dans le temps puisse être prévu concernant les données/éléments issues du « *Handbook on the external costs of transport* » qui vont de fait devenir des éléments essentiels de l'appréciation de l'intensité des aides. Il est souhaitable dans ce contexte, que les versions actualisées ultérieures de ce document fassent l'objet d'une consultation préalable des Etats Membres et restent stables pour une durée minimale de cinq années avant entrée en application d'une version suivante.

Concernant le point 107 :

Au point b : S'agissant des entreprises de transport ferroviaire de voyageurs pouvant bénéficier des aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales, les autorités françaises proposent, en premier lieu, de remplacer les mots « *entreprises ferroviaires* » par « *opérateurs de transport ferroviaire* » afin de viser parmi les potentiels bénéficiaires, au-delà des entreprises ferroviaires, aussi les entreprises non dotée d'une licence d'entreprise ferroviaire parce qu'elles sous-traitent la traction. Elles proposent en deuxième lieu de *modifier les mentions entre parenthèses de* « *transport ferroviaire de voyageurs transfrontalier* » et de « *transport ferroviaire de voyageurs longue distance* » qui peuvent être source de confusion au vu d'autres textes juridiques européens et d'employer à leur place respectivement les termes « *services internationaux* » et « *services longue distance* ».

L'amendement suivant est dès lors proposé :

« *b) de nouvelles liaisons commerciales de transport ferroviaire de voyageurs par des ~~entreprises ferroviaires~~ **opérateurs de transport ferroviaire** qui organisent des services réguliers de transport **ferroviaire** de voyageurs entre des **gares** ~~terminaux de transport~~ situées soit dans des États membres différents (ci-après les « services de transport ferroviaire de voyageurs ~~transfrontière~~ **internationaux** ») soit à plus de 400 kilomètres l'une de l'autre (ci-après les « services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance »).*

Enfin, les autorités françaises demandent sur quelle base la Commission a retenu le seuil à plus de 400 kilomètres pour déterminer les nouveaux services domestiques de transport de voyageurs pouvant bénéficier d'une aide au lancement..

Concernant le point 134 :

Les autorités françaises souhaitent que la Commission européenne précise les modalités de prise en compte dans l'analyse de la rentabilité du projet des coûts liés à l'exploitation des services de transport mis en œuvre depuis l'infrastructure créée lorsque l'organisation mise en place pour sa création implique l'intervention d'une société d'investissement et d'une société distincte d'exploitation du/des services.

Les autorités françaises souhaitent que la Commission européenne clarifie si les coûts d'acquisition du foncier peuvent être pris en compte dans les coûts admissibles.

Concernant le point 159 :

S'agissant des entreprises pouvant bénéficier des aides à l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou fluvial, les autorités françaises proposent d'amender ce point pour remplacer les mots « *entreprises ferroviaires* » par « *opérateurs de transport ferroviaire* » pour les raisons exposées plus haut.

« *159. Afin que l'aide soit acheminée vers les opérateurs qui en ont le plus besoin pour s'établir sur le marché, les aides relevant de la présente section ne peuvent être octroyées qu'aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire, aux ~~entreprises ferroviaires~~ **opérateurs de transport ferroviaire** qui relèvent de la catégorie des PME, aux PME du secteur de la navigation intérieure, ainsi qu'aux opérateurs de crédit-bail actifs dans les secteurs du transport ferroviaire et/ou de la navigation intérieure, ~~pour autant qu'ils relèvent de la catégorie des PME.~~* ».

Concernant le point 170

Au point e) : les autorités françaises souhaitent étendre la durée maximale de la garantie à au moins de 20 ans afin d'être plus en cohérence avec la durée de vie des matériels.

Concernant le point 189 :

S'agissant de l'aide concernant les projets d'investissement dans le système européen de contrôle des trains (ETCS), le futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS) et l'exploitation automatisée des trains, qui font partie du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) ainsi que les investissements dans l'attelage automatique numérique (DAC), les autorités françaises souhaitent une augmentation de l'intensité des aides autorisées à 100% des coûts admissibles contre 80% actuellement prévu, étant donné les coûts importants que représente le déploiement de ces technologies pour les opérateurs.

Concernant le point 203 :

Au point b) : Les autorités françaises ne comprennent pas la rédaction proposée puisqu'on pourrait comprendre que l'octroi d'une aide se limite aux investissements obligatoires au niveau de l'UE. Or, comme d'ailleurs indiqué au paragraphe 70 des LDTM, les mesures d'aide peuvent avoir un effet incitatif aussi dans le cas de normes nationales obligatoires adoptées en l'absence de normes de l'Union ou de normes nationales plus ambitieuses des standards de l'Union. Il est donc proposé de compléter la rédaction de ce point, comme suit :

*« b) Les travaux de réalisation du projet d'investissement devraient être achevés au moins 1 an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant de l'aide devient obligatoire au niveau de l'Union **ou au niveau national**. »*

Concernant le point 228 :

Les autorités françaises souhaitent, au vu des conditions mises en place par la Commission pour permettre de considérer ce type d'aide comme compatible, que les aides correspondant à l'exécution d'obligations de service public attribuées dans le cadre de la commande publique soient exemptées de notification.

Concernant le point 257 :

Les autorités françaises sont défavorables au point 257 selon lequel *« la Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides notifiées sur lesquelles elle sera amenée à statuer après la date de publication des présentes lignes directrices au JOUE, même si ces aides ont été notifiées avant cette date »*. Il est en effet souhaitable que les règles d'appréciation et d'instruction des demandes notifiées soient connues préalablement aux notifications/prénotifications des dossiers.

Concernant le point 259 :

Afin d'éviter tout risque juridique et d'assurer la visibilité nécessaire pour les acteurs, les autorités françaises souhaitent que ce point, qui conduirait à réinstruire des régimes d'ores et déjà validés par la Commission, soit supprimé afin de laisser les régimes en vigueur arriver à leurs termes et limiter les charges administratives.

II- Les autorités françaises souhaitent également préciser leurs positions sur plusieurs points du projet de règlement d'exemption :

Concernant l'article 1^{er} :

Partie 1

Point (f) : les autorités françaises souhaitent une clarification précise du champ d'application en ce qui concerne les services de transport ferroviaire de voyageurs des aides à la réduction des coûts externes du transport (article 10), des aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport unimodal et multimodal (article 12), des aides à l'acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable (article 14), des aides à l'interopérabilité (article 16) ainsi que des aides en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable et des équipements pour le transport multimodal durable (article 17).

En effet, s'il paraît évident que les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales (article 11) ne peuvent concerner que des services de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés (« open access »), des doutes subsistent sur le fait que les autres catégories d'aides pourraient dans certains cas concerner des services publics de transport ferroviaire de voyageurs. Si cela ne peut pas être le cas, il conviendrait d'indiquer clairement que les aides visées aux articles précités comme celles de l'article 11 ne peuvent concerner que des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs librement organisés (« open access ») dans les considérants et dans les dispositions du RECT, voire aussi dans les LDTM. En effet, les LDTM n'apportent pas non plus de précision à ce sujet, se limitant à indiquer que, en matière de services de transports publics, « les lignes directrices

couvrent uniquement les compensations de service public pour la fourniture de services de transport ferroviaire de marchandises » (cf. point 47).

Point (i) : S'agissant du point i excluant les régimes d'aides relevant du champ d'application de l'article 20 dont le montant d'aides ou les dépenses comptabilisées dépasse 150 M€ pour une année donnée ou 750 M€ sur leur durée totale, les autorités françaises demandent une clarification de cette disposition ne comprenant pas dans quel sens interpréter l'exclusion du champ d'application du RECT « *une fois écoulés les 6 premiers mois suivant leur entrée en vigueur* » ni le possible prolongement de l'inclusion dans le champ d'application « *pendant plus de 6 mois* » sur décision de la Commission après avoir apprécié le plan d'évaluation notifié par l'Etat membre, ni l'articulation avec les délais des notifications disposées par l'article 20 comme expliqué plus bas dans les commentaires relatifs à cet article.

Point (j) : les autorités françaises demandent également une clarification du point j excluant *des « modifications apportées aux régimes visés au point i »*, en s'interrogeant sur le sens de sa rédaction. En effet, ne sont pas exclus du champ d'application du RECT les régimes d'aides visés au point i ayant subi des modifications compromettant leur compatibilité avec le marché intérieur ou altérant sensiblement le plan d'évaluation approuvé par la Commission, mais uniquement lesdites « *modifications* ».

Partie 2

Point (h) : les autorités françaises relèvent une possible contradiction dans la rédaction. Il est en effet indiqué que le RECT ne s'applique pas aux aides d'État en faveur des infrastructures portuaires si elles ne relèvent pas du règlement (UE) n° 651/2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application. Ne faudrait-il pas indiquer que le RECT ne s'applique pas aux aides d'État qui relèvent de ce règlement ?

Concernant l'article 2 :

Point (m) : les autorités françaises invitent la Commission européenne à veiller à ce que la définition de l'unité de chargement intermodale soit cohérente avec celle qui sera présente dans la future directive transport combiné en cours de discussion.

Point (n) les autorités françaises invitent la Commission européenne à veiller à ce que la définition du transport intermodal soit cohérente avec celle qui sera présente dans la future directive transport combiné en cours de discussion.

Point (x) : les autorités françaises souhaitent obtenir une clarification sur la prise en compte (ou non) de certains coûts dans les marges d'exploitation. Doit-on comprendre que les coûts liés à la mobilisation des capitaux sont pris en compte dès lorsqu'il existe une aide à l'investissement ou bien au prorata de celle-ci ?

Point (t) : S'agissant de la définition de « *nouvelle liaison commerciale de fret ferroviaire* », les autorités françaises soulignent, qu'il s'agit de relier des terminaux qui ne sont pas desservies par des services réguliers de transport « *ferroviaire* ». En effet, en l'absence de cette répétition, ne serait pas considérée comme nouvelle une liaison ferroviaire reliant des *terminaux* qui sont ou ont été reliées durant les cinq dernières années par des services de transport par avion ou camion. Enfin, jugeant ce délai de 5 ans trop long, les autorités françaises proposent de le limiter à 2 ans afin de permettre de proposer au marché des régimes d'aides incitatives au rétablissement de lignes ferroviaires abandonnées, et en tenant compte du fait que la reprise éventuelle d'un service librement organisé par un opérateur nécessite des temps longs de mise en place (organisation des ressources, demande de péages, etc.), Dès lors, les autorités françaises proposent d'amender cette définition comme suit :

« (t) « *nouvelle liaison commerciale de fret ferroviaire* » : une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de fret ferroviaire entre au moins deux terminaux qui n'ont pas été reliées par des services réguliers de fret **ferroviaire** depuis au moins ~~5 ans~~ **2 ans** avant le début des opérations sur la liaison en question ; ».

Point (u) : En cohérence avec l'amendement proposé à la rédaction au point w du point 54 des LDTTM et pour les mêmes raisons, les autorités françaises proposent d'amender cette définition comme suit :

« (u) « 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~~ **gares** qui n'ont pas été reliées par des services réguliers de transport **ferroviaire** de voyageurs depuis au moins ~~5 ans~~ **2 ans** avant le début des opérations sur la liaison en question ; ».

Point (v) : comme pour la définition au point (x) du point 54 des LDTTM, les autorités françaises s'interrogent sur la base du raisonnement ayant amené la Commission à fixer la date de 2010 en fonction de laquelle une entreprise ferroviaire titulaire d'une licence depuis moins de 20 ans n'est pas considérée comme un nouvel entrant si elle est liée à une autre entreprise ferroviaire ayant obtenu une licence avant le 1er janvier 2010.

Point (ee) : les autorités françaises souhaitent inclure explicitement les locomotives, y compris les locomotives bi-mode de fret ferroviaire dans la définition de matériel roulant.

Les autorités françaises proposent donc la rédaction suivante au sous-point i) du point (ee):

« ee) «matériel roulant » : l'un des éléments suivants :

(i) les locomotives et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs **ou de marchandises**, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques **ou bi-mode**, les rames automotrices thermiques ou électriques **ou bi-mode**, ainsi que les voitures de voyageurs ; [...] ».

Les autorités françaises souhaitent également des clarifications sur ce que sont « les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau ». S'agit-il des wagons innovants et surbaissés permettant le transport de tous types de semi-remorques par les services d'autoroute ferroviaire ?

Point (hh) : Concernant les actes matérialisant un début d'exécution irréversible du projet, les autorités souhaitent que la mention suivante soit retirée : « soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement », en effet, une commande d'équipement peut contenir des clauses d'annulation la rendant de fait réversible.

Concernant l'article 4 :

Les autorités françaises souhaitent que les seuils mentionnés soient rehaussés, afin d'être plus adaptés aux cas rencontrés, à :

- 30 000 000 EUR (contre 20 000 000 EUR dans la version actuelle) en ce qui concerne les aides individuelles à l'investissement octroyées dans le cadre d'un régime en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations ferroviaires, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal,

- 20 000 000 EUR (contre 10 000 000 EUR dans la version actuelle) en ce qui concerne les aides ad hoc à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation de terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodal, et

- 2 500 000 EUR (contre 2 000 000 EUR dans la version actuelle) en ce qui concerne les aides individuelles à l'investissement octroyées dans le cadre d'un régime en faveur d'embranchements particuliers. Ce nouveau seuil renvoie à celui autorisé par la Commission européenne dans le cadre du régime d'aide à la modernisation et à la création d'installations terminales embranchées validé par la Commission européenne sous le numéro SA. 107140 et plus spécifiquement selon le point 17 de la décision d'autorisation d'aide d'Etat du 21 juin 2024.

Concernant l'article 8 :

Au paragraphe 2 : Les autorités françaises demandent une explicitation de la référence au « *taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union* », notamment en ce qui concerne les textes et règles visés. Elles souhaitent confirmation que dans tous les cas, les montants d'aides européens (ex MIE-T) ne sont pas à prendre en compte dans l'évaluation des seuils.

Concernant l'article 9 :

Au paragraphe 3 :

Les autorités françaises s'interrogeant sur la signification de l'obligation de présenter dans les sites internet consacrés aux aides d'Etat, au niveau national ou régionale, chaque aide individuelle de plus de 100 000 EUR « sous une forme normalisée » en faisant référence à celle « décrite à l'annexe III » qui d'ailleurs prévoit deux

parties. Pour plus de clarté, elles proposent, en cohérence avec le point b du paragraphe 82 des LDTTM, d'une part, de retenir à l'annexe IV du RECT la même rédaction de l'annexe II des LDTTM et, d'autre part, d'amender cette disposition comme suit :

« 3. Les informations visées au paragraphe 1, point c), sont organisées ~~et présentées sous une forme normalisée~~, décrite à l'~~annexe III~~ **l'annexe IV**, et permettent l'exécution de fonctions de recherche et de téléchargement efficaces. [...] ».

Concernant l'article 10 :

Point 4 : Afin de permettre de donner un signal fort aux acteurs (opérateurs, chargeurs...) et aux marchés et permettre la simplification des procédures, les autorités françaises souhaitent que l'intensité mentionnée soit rehaussée à 150% des coûts éligibles (contre 50% dans la version actuelle).

Par ailleurs, les autorités françaises interrogent la Commission sur la manière dont sera appliqué le règlement d'exemption. Elles estiment notamment nécessaires que l'application de celui-ci doit pouvoir être évalué à l'échelle de l'ensemble des bénéficiaires. Ainsi si un ou quelques opérateurs voient leurs aides dépasser les seuils prévus par le RECT, sans que ce soit le cas des aides cumulées pour tous les opérateurs, il faudrait pouvoir mettre en œuvre le RECT et non être obligé de notifier en application des lignes directrices.

Point 6 (a) : Les autorités françaises souhaitent que les distances mentionnées concernant le transport multimodal soient rehaussées,

- 1 500 kilomètres pour le transport ferroviaire (contre 800 kilomètres dans la version actuelle),
- 400 kilomètres pour le transport par voie navigable (contre 375 kilomètres dans la version actuelle).

Voire supprimées dans la mesure où le niveau de soutien mis en place n'excède pas les coûts supplémentaires de transbordement entre services massifiés et la route que les services de transport routier de marchandises ne supportent pas.

Point 6 (b) : Les autorités françaises demandent la suppression des limites de distance dans le cas du transport unimodal afin que le RECT puisse complètement permettre un allègement de la charge administrative et appuyer le développement du transport notamment ferroviaire.

Si cette proposition ne peut pas être retenue les autorités françaises souhaitent a minima que les distances mentionnées dans le cas du transport unimodal soient rehaussées :

- 1000 kilomètres pour le transport ferroviaire (contre 350 kilomètres dans la version actuelle),
- 400 kilomètres pour le transport par voie navigable (contre 375 kilomètres dans la version actuelle).

Au paragraphe 7 : Les autorités françaises souhaitent compléter la liste des unités effectives de services de transport fournies par « *le transbordement entre la route et les services massifiés ainsi que la réalisation d'une desserte d'un embranchement particulier* ».

Au paragraphe 8 : Les autorités françaises souhaitent obtenir une clarification : pourquoi l'obligation de publication cible-t-elle certains acteurs spécifiquement et ne s'applique-t-elle pas à l'ensemble des bénéficiaires ?

En tout état de cause, en cohérence avec le paragraphe 2 de cet article qui vise les « opérations de transport ferroviaire » et avec l'amendement proposé au point 99 des LDTTM, les autorités françaises proposent d'amender cette disposition comme suit :l « 8. Les aides octroyées à ~~une entreprise ferroviaire~~ **un opérateur de transport ferroviaire**, à une entreprise de transport par voie navigable, à une entreprise de transport maritime à courte distance **et/ou à un organisateur de transport** ont pour effet de maintenir ou d'accroître le transfert modal. À cet effet, ~~les entreprises ferroviaires~~ **opérateurs de transport ferroviaire**, les entreprises de transport par voie navigable, les entreprises de transport maritime à courte distance **et/ou les organisateurs de transport** rendent publiques au moins les informations suivantes sur les aides reçues : l'autorité chargée de l'octroi, la date d'octroi de l'aide, les montants d'aide reçus, la période et les opérations couvertes par l'aide. ».

Concernant l'article 11 :

Au paragraphe 2, point (b) :

En cohérence avec l'amendement proposé au point b du paragraphe 107 des LDTTM et pour les raisons exposées les autorités françaises proposent d'amender la rédaction comme suit :

« (b) à des ~~entreprises ferroviaires~~ **opérateurs de transport ferroviaire** qui organisent des services réguliers de transport **ferroviaire** de voyageurs entre des **gares** ~~terminaux de transport~~ situées soit dans des États membres différents ~~(le « transport ferroviaire de voyageurs transfrontière »)~~ soit à plus de 400 kilomètres l'une de l'autre ~~(le « transport ferroviaire de voyageurs longue distance »)~~. ».

Enfin, les autorités françaises demandent sur quelle base la Commission a retenu le seuil à plus de 400 kilomètres pour déterminer les nouveaux services domestiques de transport de voyageurs.

Concernant l'article 13 :

Au paragraphe 4, point (a) : Les autorités françaises proposent que les seuils soient calculés selon la même méthodologie que dans le régime d'aide à la modernisation et à la création d'installations terminales embranchées validé par la Commission européenne sous le numéro SA.107140 et plus spécifiquement selon les points 19 à 21 de la décision d'autorisation d'aide d'Etat du 21 juin 2024 :

« (19) Elles doivent également présenter une analyse financière comparée sur 30 ans (prenant en compte les coûts d'investissement et les coûts et les recettes de fonctionnement, y compris un profit raisonnable) entre une organisation de transport tenant compte de l'investissement subventionné et une organisation de transport sans prise en compte de l'investissement subventionné, pour identifier le déficit de financement en l'absence d'aide. Le taux de rendement interne maximal d'un projet ne pourra dépasser 10%, qui correspond, selon les autorités françaises, au taux de rentabilité classique considéré dans le secteur.

(20) C'est sur la base de ce déficit de financement que le montant effectif de l'aide par projet sera établi, dans le respect des plafonds mentionnés aux points (i) et (ii) du considérant (17).

(21) Selon les autorités françaises, cette méthode combinant le calcul d'un déficit de financement aux plafonds mentionnés au considérant (17) assure que les aides soient suffisamment incitatives pour permettre la réalisation des projets de travaux et d'investissement, tout en laissant aux chargeurs une part d'autant plus importante de responsabilité et d'engagement dans la démarche d'investissement que l'investissement est important. ».

Concernant l'article 12

Au paragraphe 5, les autorités françaises sont favorables à un mode de calcul plus simple pour les autorités nationales et plus incitatif pour les entreprises réalisant des travaux de construction, de modernisation et de rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport unimodal et multimodal.

Plutôt que de devoir effectuer un double calcul et prendre le résultat le moins favorable, les autorités françaises préconisent de laisser la possibilité de choisir une des deux méthodes de calcul en fonction des caractéristiques du projet.

« 5. Le montant de l'aide n'excède pas ~~le plus bas des seuils suivants~~:

(a) **soit** la différence entre les coûts admissibles et la somme de la marge d'exploitation de l'investissement sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). La marge d'exploitation comprend également les marges nettes d'exploitation marginales générées par les activités autres que les transports liées aux activités de transport à exercer dans l'installation concernée (telles que la location d'espaces commerciaux situés dans l'installation). La marge d'exploitation et la valeur terminale sont déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération;

(b) **soit** 50 % des coûts admissibles. »

~~6. Pour les aides n'excédant pas 3 000 000 EUR par projet, le montant maximal de l'aide peut être fixé à 50 % des coûts admissibles, au lieu d'être fixé en appliquant la méthode mentionnée au paragraphe 5 ».~~

Concernant l'article 14 :

Les autorités françaises souhaitent rendre éligibles locomotives bi-modes.

Les autorités françaises souhaitent que ces aides ne soient pas limitées aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire. Elles souhaitent également ouvrir la disposition aux organisateurs de transport, les wagons n'étant pas nécessairement acquis par une entreprise ferroviaire ou un opérateur de crédit-bail.

Au paragraphe 3 :

En cohérence avec l'amendement proposé au point 159 des LDTM et pour les raisons exposées, les autorités françaises proposent d'amender cette disposition comme suit :

« 3. Les aides sont octroyées :

(a) aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire ;

(b) aux ~~entreprises ferroviaires~~ **opérateurs de transport ferroviaire**, aux opérateurs de transport par voie navigable ou aux opérateurs de crédit-bail dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure – lorsqu'ils sont considérés comme des PME. ».

Concernant l'article 15 :

Les autorités françaises souhaitent rendre éligibles les wagons innovants permettant le transport de tous types de semi-remorques et notamment :

- La modification du titre : « Aides à l'acquisition d'unités de chargement intermodales, de grues à bord des bateaux ou de wagons innovants de transport de tous-types de semi-remorques » ;
- La référence à « wagons innovants de transport de tous-types de semi-remorques » en complément « d'unités de chargement intermodales, de grues à bord des bateaux » dans les différentes parties du texte ;

L'ajout d'un (c) au point 3 ainsi rédigé : « (c) pour les wagons innovants permettant le transport de tous types de semi-remorques : à la différence de coût entre un wagon permettant le transport des semi-remorques spécialement conçues ou modifiées à cet effet (préhensibles) et les wagons permettant le transport de semi-remorques non appréhensibles ».

Concernant l'article 16 :

Au paragraphe 3 :

Point (c) : Les autorités françaises souhaitent obtenir une clarification sur la notion suivante : « adaptation du matériel roulant aux différents systèmes électriques ».

Au paragraphe '4 :

S'agissant de coûts d'investissement afférents à l'intégration des fonctions du système global de radionavigation par satellite européen (EGNSS) dans l'ERTMS, les autorités françaises s'interrogent sur l'admissibilité de ces coûts dans le cadre de régimes d'aides relatifs à l'ERTMS exonérés de la procédure de pré-notification, puisque ce paragraphe dispose qu'ils « devraient pouvoir bénéficier d'une aide » alors que le paragraphe 187 des LDTM considère qu'ils « sont admissibles au bénéfice de l'aide ». Dès lors, l'amendement suivant est proposé :

« 4. [...] En ce qui concerne les investissements en matière d'interopérabilité liés à l'ERTMS, les coûts afférents à l'intégration des fonctions du système global de radionavigation par satellite européen (EGNSS) dans l'ERTMS devraient pouvoir bénéficier d'une aide. [...] ».

S'agissant de l'aide concernant les projets d'investissement dans le système européen de contrôle des trains (ETCS), le futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS) et l'exploitation automatisée des trains, qui font partie du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) ainsi que les investissements dans l'attelage automatique numérique (DAC), les autorités françaises souhaitent une augmentation de l'intensité des aides autorisées à 100% des coûts admissibles contre 80% actuellement prévu, étant donné les coûts importants que représente le déploiement de ces technologies pour les opérateurs. Il s'agit par ailleurs de pouvoir limiter au maximum la charge administrative en étant en mesure d'appliquer le RECT.

Concernant l'article 17 :

3Au paragraphe 8 :

En cohérence avec l'amendement proposé au point b du paragraphe 203 des LDTTM et pour les mêmes raisons, il est proposé d'amender cette disposition comme suit :

*« 8. 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 **ou au niveau national.** »*

Concernant l'article 20 :

S'agissant du plan d'évaluation requis pour les régimes d'aides visés au 1er paragraphe de cet article³, comme signalé plus haut au sujet des points i et j du paragraphe 2 de l'article 1er, les autorités françaises ne comprennent pas l'articulation entre les délais prévus pour les notifications à la Commission (projet de plan d'évaluation 20 jours après l'entrée en vigueur du régime d'aides ou 30 jours après dépassement des seuils indiqués, au moins un rapport d'évaluation intermédiaire sans délais précisé, rapport d'évaluation final *« au plus tard neuf mois avant l'expiration du régime exempté »* ou plus tôt *« pour les régimes soumis à l'obligation d'évaluation au cours de leurs deux dernières années de mise en œuvre »*) avec les délais d'exclusion du champ d'application du RECT ou du possible prolongement de leur inclusion prévus audit point i de l'article 1er.

Par ailleurs, les autorités françaises notent que ces notifications et rapports, y compris le rapport d'évaluation final prévu au 7ème paragraphe de cet article, ne sont requis que *« pour les régimes d'aides dont la durée totale excède trois ans »* et en tous cas uniquement *« à compter de XXX »*, et s'interrogent donc sur cette date non précisée⁴. Pour plus de clarté, si l'obligation des notifications et rapports d'évaluation des régimes qui dépassent les seuils indiqués et durent plus de trois ans est générale et pérenne, il conviendrait sans doute d'indiquer comment cette obligation s'applique aux régimes mis en œuvre avant l'entrée en vigueur de ce règlement à l'article 22 relatif aux dispositions transitoires, comme fait pour les aides individuelles.

En tout état de cause, les autorités françaises invitent la Commission à clarifier la rédaction de ces dispositions.

...

Concernant l'Annexe III :

S'agissant de la partie I, les autorités françaises suggèrent pour plus de clarté de compléter son intitulé comme suit :

*« PARTIE I - à fournir au moyen du système de notification électronique de la Commission conformément à l'article 19 **et pour assurer la publication prévue à l'article 9, paragraphe 1, point (a).** ».*

Par ailleurs, les autorités françaises signalent que, dans la partie du formulaire dédiée à l'indication de l'instrument d'aide, il y a apparemment un doublon entre la première liste à coches et la deuxième liste précédée de la question *« Veuillez indiquer laquelle des grandes catégories ci-dessous conviendrait le mieux en termes d'effets/fonction »*.

Concernant l'Annexe IV :

Les autorités françaises proposent de retenir pour cette annexe la même rédaction de l'annexe II des LDTTM, comme signalé au sujet du paragraphe 3 de l'article 9 de ce projet de règlement.

* * *

Les autorités françaises se tiennent à la disposition de la Commission pour toute information complémentaire.

³ *« Les régimes d'aides visés à l'article 1er, paragraphe 2, points i) et j), sont soumis à une évaluation ex post si le montant d'aide ou les dépenses comptabilisées dépassent 150 000 000 EUR pour une année donnée ou 750 000 000 EUR sur leur durée totale, soit la durée combinée du régime d'aides et de tout régime antérieur à celui-ci poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire, à compter de XXX »*

⁴ A ce sujet, le paragraphe 247 des LDTTM indique que *« les évaluations ex post ne sont requises que pour les régimes d'aides dont la durée totale excède trois ans, à compter de la publication des présentes lignes directrices »*.