

Aides d'Etat

Projet de Règlement européen d'exemption par catégorie dans le secteur des transports

Projet de Communication « Guidelines on State aid for land and multimodal transport »

Réponse à la consultation sectorielle

Aides d'Etat – Projet de règlement d'exemption par catégorie dans le secteur des transports et Projet de Communication « Guidelines on State aid for land and multimodal transport »

Le Havre, le 19 septembre 2024

HAROPA PORT – Grand Port fluvio-maritime de l'axe Seine – , l'autorité portuaire rassemblant les trois ports du Havre, Rouen et Paris, remercie la Commission européenne pour l'opportunité de présenter ses commentaires sur la proposition de révision du règlement d'exemption par catégorie (REC), dans le secteur des transports.

Globalement, HAROPA PORT accueille favorablement l'initiative de la Commission, qui constitue une étape importante pour favoriser les investissements dans les modes de transport durables et contribue à stimuler le report modal. Cette initiative s'inscrit ainsi en pleine cohérence avec la mise en œuvre du Green Deal et de la « Stratégie de mobilité durable et intelligente ».

Les enjeux de transition écologique et de décarbonation des flux logistiques sont centraux dans notre Projet Stratégique et HAROPA PORT, en tant que premier Port de France, investit afin de disposer d'infrastructures adaptées au report modal, tout en participant au développement de nouveaux services multimodaux.

Nous convenons que le transfert d'une part importante du trafic routier vers des modes de transport plus respectueux de l'environnement, rapides, modernes et à faibles émissions comme le fluvial et le transport maritime à courte distance (« short-sea shipping ») contribuera à atteindre les ambitieux objectifs climatiques fixés à l'horizon 2050.

1. Nous souhaitons tout d'abord souligner les éléments positifs des propositions de Règlement et de Guidelines :

- Les nouvelles règles du RECT simplifieront et rationaliseront l'octroi d'aides, tout en réduisant la charge administrative pour les États membres souhaitant soutenir le transport durable – y compris notamment le fluvial et le transport maritime à courte distance, utilisé dans le cadre du transport multimodal durable.
- Une amélioration de la sécurité juridique dans la mise en œuvre, par les États membres, des mesures d'aide en faveur de la transition écologique et numérique, et une limitation au minimum des éventuelles distorsions de concurrence devraient être constatées avec l'entrée en vigueur du RECT et la mise en œuvre des guidelines.
- Le Règlement permettra d'éviter la latence entre la notification, la décision de la Commission et l'octroi effectif des ressources financières pour les entreprises bénéficiaires.
- Il y a une reconnaissance de l'importance du transport multimodal, pilier essentiel pour réaliser la transition écologique nécessaire dans la mobilité pour le fret et les passagers, notamment lorsqu'il repose sur des solutions fluviales et maritimes à courte distance.

2. La proposition de révision **soulève par ailleurs certaines questions, qui méritent réflexions et discussions ultérieures**. Dans nos observations, nous ferons référence à la version du Règlement en langue française – sauf si spécifié expressément.

2.1. Aides au fonctionnement – Aides à la réduction des coûts externes du transport – Article 10

L'Article 10 « Aides à la réduction des coûts externes du transport » relie l'octroi de l'aide à des critères basés sur la distance en kilomètres (couverte par le mode de transport bénéficiaire), notamment en matière de transport multimodal – et également unimodal. Les raisons qui sous-tendent le choix de ces limites spécifiques ne sont pas précisées dans l'Article.

Par ailleurs, ces critères de distance prédéterminés semblent soulever une question en ce qui concerne le transport ferroviaire. En effet, la détermination d'une distance spécifique entre en conflit avec la notion « *d'itinéraire* », qui peut être à la fois celui « *naturel* » – plus court – ou celui qui est « *constaté* ».

Article 10 « Aides à la réduction des coûts externes du transport »
<p>[...]</p> <p>6) Pour les aides octroyées en faveur d'opérations de transport dans le secteur du fret, la distance couverte par le mode de transport bénéficiant de l'aide ne dépasse pas:</p> <p>(a) en cas de transport multimodal:</p> <p>I. 800 kilomètres pour le transport ferroviaire;</p> <p>II. (ii) 375 kilomètres pour le transport par voie navigable;</p> <p>III. (iii) 750 kilomètres pour le transport maritime à courte distance; et</p> <p>b) En cas de transport unimodal:</p> <p>I. 350 kilomètres pour le transport ferroviaire (à l'exception des opérations par wagons isolés);</p> <p>II. (ii) 375 kilomètres pour le transport par voie navigable.</p> <p>[...]</p>

- Nous sollicitons la Commission européenne de **clarifier** les raisons qui sous-tendent les critères (d'octroi des aides) basés sur une distance spécifique plutôt qu'une autre, inscrits dans le Règlement.
- Nous sollicitons la Commission européenne de **spécifier** selon quelle méthode le calcul de la distance doit être réalisé.
- Nous recommandons à la Commission européenne **d'augmenter la distance** couverte par les modes de transport prétendant à l'aide à la réduction des coûts externes. Nous proposons de les augmenter à 850km pour le ferroviaire et à 380km pour le fluvial. Nous comprenons que la Commission européenne a établi ces distances sur la base d'évaluations économiques démontrant, qu'au-delà de ces limites kilométriques, les transports massifiés sont compétitifs et n'ont donc pas besoin d'aides. Ces distances sont estimées par mode (fer ou fleuve) mais par comparaison avec le mode routier. Les réseaux fluvial et ferroviaire disposent d'un maillage moins riche que le réseau routier. Cela est par exemple le cas du réseau ferroviaire normand qui impose pour les origines-destinations depuis Le Havre vers le sud de la France un passage par l'Ile-de-France. Plus largement, ce constat peut être fait en France pour une large partie des origines-destinations en raison de la structure même de notre réseau ferroviaire disposé en

étoile. Ces réseaux sont également sujets à des contraintes naturelles qui augmentent le kilométrage parcouru par rapport à la route (les boucles de Seine par exemple). Il nous paraît donc nécessaire de tenir compte de ces contraintes et de les traduire dans la distance couverte par les aides.

2.2. Aides à l'investissement – Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport unimodal et multimodal – Article 12

Il semble nécessaire de clarifier le champ d'application de l'Article 12, notamment en ce qui concerne l'interaction entre le champs d'application du présent Règlement RECT (incl. les Lignes Directrices sur le transport terrestre et multimodal) et celui du Règlement général d'exemption par catégorie-RGEC.

Nous comprenons que les aides relatives aux infrastructures portuaires maritime (infrastructure lourdes) relèvent du RGEC, tandis que les investissements dans les ports fluviaux concernant les terminaux dépendent des Lignes Directrices et donc du RECT.

En revanche, les Lignes Directrices semblent également intégrer dans leur champ d'application – au paragraphe 2.2 « Définitions ») les terminaux de transport combiné maritime-route, dans les ports maritimes, qui disposent d'une connexion ferroviaire ou fluviale – en les considérant donc comme terminaux ferroviaires et fluviaux plutôt que maritimes.

RECT- Article premier - Champ d'application	RECT – art. 2 (z) – Définitions
<p>[...]</p> <p>2) Le présent règlement ne s'applique à aucune des catégories d'aides suivantes;</p> <p>[...]</p> <p>(h) aux aides d'État en faveur des infrastructures portuaires qui sont appréciées par la Commission directement au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité si elles ne relèvent pas du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission¹⁷, ou, si les infrastructures portuaires sont nécessaires à la prestation d'un SIEG, sont soumises aux règles énoncées dans la décision 2012/21/UE de la Commission¹⁸ et dans la communication de la Commission relative à l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public; [...]</p>	<p>[...]</p> <p>(z) «terminal ferroviaire et/ou fluvial de fret multimodal»: une structure équipée pour le transbordement entre deux systèmes ferroviaires différents ou entre au moins deux modes de transport (dont l'un est le chemin de fer ou les voies navigables), tels que les terminaux dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables ou dans les aéroports, ou des plateformes logistiques multimodales;</p> <p>[...]</p>

Lignes directrices	Lignes directrices
<p>63. In addition, Commission Regulation (EU) No 651/2014 (96) contains provisions that could exempt aid in the land transport sector from the notification requirement. For instance, aid for inland ports may be block-exempted under Article 56c of that Regulation. As long as this aid is not primarily designed to meet the needs of transport coordination but to facilitate the development of certain economic activities or certain economic areas, and it is granted in compliance with the applicable compatibility</p>	<p>123. Multimodal transport also uses multimodal transport facilities for combined road and maritime transport. Those facilities, when located in maritime ports, fall within the scope of these Guidelines if they have also rail or inland waterways connections and therefore qualify as rail or inland waterways multimodal transport facilities (¹²⁶).</p>

conditions set out in Regulation (EU) No 651/2014 (97), such aid measures are deemed compatible with the internal market under Article 107(3), point (c), of the Treaty because they do not give rise to any significant distortion to competition and trade.	
---	--

- Nous recommandons à la Commission européenne de **préciser** ce qui rentre exactement dans le champs d'application de l'Article 12 du RECT, notamment au sujet des terminaux maritimes multimodaux.

2.3. Cohérence du texte – Articles 1 et 2

L'Article 1 « Champ d'application » fait référence aux régimes d'aides à l'investissement en faveur «d'installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal », ce qui pourrait laisser entendre que le terminal en question est nécessairement trimodal – en intégrant les modes route-ferroviaire-fluvial.

En revanche, dans les « Définitions » à l'Article 2(z) et à l'Article 2(aa), le texte mentionne «Terminal ferroviaire et/ou fluvial de fret multimodal» ainsi que «installation ferroviaire et/ou fluviale de transport multimodal ferroviaire ».

Article 1 « Champs d'application »	Article 2(z) « Définitions »	Article 2 (aa) « Définitions »
Le présent règlement s'applique aux catégories d'aides suivantes: [...] c) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport multimodal, d'installations ferroviaires ou d'installations de navigation intérieure, ainsi qu'aux aides à l'investissement ad hoc et aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation de terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodaux.	z) «terminal ferroviaire et/ou fluvial de fret multimodal»: une structure équipée pour le transbordement entre deux systèmes ferroviaires différents ou entre au moins deux modes de transport (dont l'un est le chemin de fer ou les voies navigables), tels que les terminaux dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables ou dans les aéroports, ou des plateformes logistiques multimodales ;	aa) «installation ferroviaire et/ou fluviale de transport multimodal ferroviaire»: une installation de service et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union européenne et nécessaires pour assurer un transport ferroviaire ou par voie navigable en combinaison avec d'autres modes de transport, à l'exclusion des installations ou du matériel nécessaires aux activités autres que les transports. Cette définition inclut les terminaux ferroviaires et fluviaux de fret multimodaux ;

- Nous recommandons **d'aligner** les formulations utilisées pour qualifier les « **terminaux** » et **installations de service** (de transport multimodal) sur la base du texte de l'Article 2 « *Definitions* ».
- En utilisant les termes « *terminal ferroviaire **et/ou** fluvial de fret multimodal* » ainsi que « *installation ferroviaire **et/ou** fluviale de transport multimodal ferroviaire* », un terminal multimodal (qui rentre dans le champ d'application du Règlement) pourra intégrer soit les modes ferroviaire-routier soit les modes fluvial-routier, ou encore les modes ferroviaire-fluvial-routier.

Dans la version anglaise du Règlement, l'Article 1 « Scope » §(f) utilise le terme « vessels ». Cette formulation semble être en contradiction avec la terminologie du même article (1(f)) dans la version française du Règlement, utilisant le terme « bateaux ».

Or, la traduction française de « vessels » est « navires », ce qui correspond à un bateau destiné à la navigation maritime – ne rentrant pas dans le champ d'application du présent Règlement.

Cette différence dans la traduction se retrouve également aux articles 15 de la version française et anglaise.

Article 1(f) « Champ d'application » (FR)	Article 1(f) « Scope » (EN)
Le présent règlement s'applique aux catégories d'aides suivantes: [...] (f) aux régimes d'aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'unités de chargement intermodales (UCI) et de grues à bord des bateaux ; [...]	This Regulation shall apply to the following categories of aid: [...] f) investment aid schemes for the acquisition of intermodal loading units (ILUs) and cranes on board of vessels ; [...]

- Nous recommandons de **modifier** l'Article 1(f) et l'article 15 du Règlement – version anglaise – en utilisant la terminologie « ***inland waterway vessels*** » à la place de « *vessels* ». La formulation « *inland waterway vessels* » comprend les bateaux fluviaux ou fluvio-maritime, qui rentrent pleinement dans le champ d'application du Règlement.

2.4. Cumul des aides

L'Article 8 « Cumul » et le Considérant (32) ont trait au cumul des aides.

Considérant (32)	Article 8 « Cumul »
[...] Le présent règlement doit préciser les conditions auxquelles les différentes catégories d'aides peuvent être cumulées. Les aides exemptées au titre du présent règlement peuvent être cumulées avec n'importe quelle autre aide compatible exemptée par un autre règlement ou autorisée par la Commission, tant que ces mesures portent sur des coûts admissibles identifiables différents. Lorsque différentes sources d'aide sont liées aux mêmes	(1) Afin de déterminer si les seuils de notification fixés à l'article 4 et les intensités d'aide maximales fixées au chapitre II sont respectés, il est tenu compte du montant total des aides d'État accordées en faveur de l'activité, du projet ou de l'entreprise considérés (en fonction du type d'aide). [...] (3) Les aides aux coûts admissibles identifiables exemptées par le présent règlement peuvent être cumulées avec:

coûts admissibles identifiables se chevauchant en partie ou totalement, le cumul des aides à concurrence de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides est autorisé en vertu du présent règlement. Il convient également que le présent règlement fixe des règles spécifiques pour le cumul des mesures d'aide assorties ou non de coûts admissibles identifiables ainsi que pour le cumul avec des aides de minimis. [...]	<p>a) toute autre aide d'État, pour autant que la mesure porte sur des coûts admissibles identifiables différents;</p> <p>b) toute autre aide d'État portant sur les mêmes coûts admissibles, se chevauchant en partie ou totalement, pour autant que ce cumul ne conduise pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu du présent règlement;</p> <p>c) toute aide de minimis portant sur les mêmes coûts admissibles, pour autant que ce cumul ne conduise pas à un dépassement de l'intensité ou du montant d'aide les plus élevés applicables à ces aides en vertu du présent règlement.</p>
--	--

- Nous demandons à la Commission européenne de **spécifier** dans quelles conditions les aides couvertes par le RGEF peuvent être cumulées entre elles, en particulier les aides au fonctionnement.

2.5. Aides à l'investissement – Aides à l'interopérabilité – Article 16

L'Article 16 « Aides à l'interopérabilité » réfère à des « *flux de circulation ininterrompus* ». Cette terminologie pourrait être envisagée alternativement comme faisant référence à une interruption temporelle, géographique ou même de typologie commerciale/contractuelle.

Par ailleurs, nous retrouvons la même formulation à l'Article 2 « Définitions » §(o) « Interopérabilité ».

Article 16 « Aides à l'interopérabilité »	Article 2(o) « Définitions »
(1) Les régimes d'aides à l'investissement en faveur d'investissements dans des actifs corporels et incorporels contribuant à des flux de circulation ininterrompus entre États membres ou entre modes de transport sont compatibles avec le marché intérieur au sens de l'article 93 du traité et sont exemptés de l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité, pour autant que les conditions fixées dans le présent article et au chapitre I soient remplies ; [...]	[...] (o) «interopérabilité»: des flux de circulation ininterrompus de marchandises ou de voyageurs, en particulier entre États membres ou modes de transport

- Nous recommandons que la Commission européenne puisse **clarifier** l'expression « ***flux de circulation ininterrompus*** », pour permettre de bien comprendre les conditions d'octroi des aides à l'interopérabilité.

2.6. Dispositions transitoires – Article 22

L'article 22 relatif aux dispositions transitoires souligne que le présent règlement s'applique à toute aide individuellement octroyée avant l'entrée en vigueur du RECT pour autant que ces aides remplissent les conditions prévues par ce règlement mais ne précise rien quant aux aides qui pourraient être accordées

après l'entrée en vigueur du règlement au titre d'un régime autorisé avant l'entrée en vigueur du règlement.

- Nous recommandons que la Commission européenne puisse **préciser** la possibilité de **maintenir l'octroi d'aides accordées après l'entrée en vigueur du règlement au titre d'un régime autorisé avant l'entrée en vigueur du RECT.**

Contact

Europe@haropaport.com