



Bruxelles, le 29.05.2018  
C(2018) 3209 final

**Objet: Aide d'Etat SA.48332 (2017/N) – France  
Prolongation du plan d'aide au report modal vers le transport par voies  
navigables (PARM)**

Monsieur le Ministre,

**1. PROCEDURE**

- (1) Le 1er juin 2017, les autorités françaises ont notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), la prolongation du plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables (ci-après "le PARM") pour la période 2018-2022. Le PARM 2018-2022 prolonge et adapte le PARM pour la période 2013-2017, approuvé par la Commission en 2013 (ci-après la "Décision initiale").<sup>1</sup>
- (2) Par lettre du 25 juillet 2017, la Commission a demandé des renseignements complémentaires aux autorités françaises. La réponse des autorités françaises est parvenue à la Commission le 28 août 2017.
- (3) Par lettre du 27 octobre 2017, la Commission a demandé par écrit des renseignements complémentaires aux autorités françaises. La réponse des autorités françaises est parvenue à la Commission le 30 novembre 2017. Une réunion entre les services de la Commission et les autorités françaises a eu lieu le 30 novembre 2017.

---

<sup>1</sup> Cas SA.35575, décision de la Commission du 20.03.2013, JOCE C/112/2013 du 19 avril 2013.

Son Excellence Monsieur Jean-Yves Le Drian  
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères  
37, Quai d'Orsay  
F - 75351 – PARIS

## 2. DESCRIPTION DES MESURES

### 2.1. Objectif

- (4) Depuis 1986, la France mène une politique active de soutien au transport de marchandises par voies navigables. Jusqu'en 1999, dans un contexte de crise du secteur, les mesures mises en œuvre à travers les «plans économiques et sociaux» ont eu pour objectif de résorber la surcapacité de cale, et de préparer la profession à la libéralisation du marché au 1er janvier 2000.
- (5) Le régime examiné poursuit la mise en œuvre de la politique nationale de soutien du transport de marchandises par voies navigables<sup>2</sup> via une aide financière directe aux acteurs de la chaîne logistique. Une description détaillée des objectifs du PARM est présentée au Chapitre 2.1. de la Décision initiale.
- (6) La stratégie nationale bas-carbone traduit la volonté de l'Etat de promouvoir une augmentation significative du report modal du transport de marchandises. Celle-ci préconise une utilisation plus importante des modes alternatifs à la route afin de limiter les émissions de CO2 en favorisant notamment le report modal des transports routiers vers le mode fluvial. L'objectif est que les modes non-routier et non-aérien atteignent d'ici 2030 une part de 20 % du transport de marchandises. Le plan d'aide proposé dans la présente notification constitue un des outils de l'Etat français pour mettre en œuvre ces objectifs de report modal de la route vers la voie navigable.
- (7) Selon les autorités françaises, le PARM a pour objective favoriser le report modal en réduisant les coûts de chaînes logistiques incluant le transport fluvial. Le régime, qui consiste à verser une aide financière à la réalisation d'études de faisabilité, d'expérimentation, ainsi qu'à l'acquisition d'équipements qui permettent la création ou l'augmentation du trafic confié à la voie d'eau, a pour vocation de stimuler la demande de transport fluvial de marchandises dont la part modale se limite à un peu plus de 2 % en tonnes kilomètres du transport intérieur<sup>3</sup> aux acteurs de la chaîne logistique autres que les transporteurs<sup>4</sup>. De plus, la prolongation du régime aura également comme objectif de générer des trafics dans de nouvelles filières industrielles.

### 2.2. Bénéficiaires et champ d'application territoriale

- (8) Le PARM est destiné aux acteurs de la chaîne logistique qui, positionnés en tant que donneurs d'ordres, sont à l'initiative d'une demande de transport. Toute personne physique, ressortissant de l'Union européenne, ainsi que toute personne

---

<sup>2</sup> Les termes "transport par voie navigable", "navigation fluviale", "transport par navigation intérieure", "transport fluvial" et "transport par voie d'eau" constituent des synonymes au besoin de la présente décision et font référence au transport sur l'ensemble des cours d'eau intérieurs navigables.

<sup>3</sup> Source: Voies Navigables de France.

<sup>4</sup> Plusieurs régimes d'aide successifs aux transporteurs, mis en place en France, ont été validés par la Commission européenne: voir à cet égard les décisions de la Commission dans les cas N 299/2001 – Plan d'aides aux transporteurs français par voies navigables pour la période 2001-2003 (JO C 342 du 5.12.2001, p. 7), N 38/2004 – Octroi d'aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France (JO C 136 du 3.6.2005, p. 41), N 651/2007 – Prolongation et actualisation du Plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables (N 38/2004) pour la période 2008-2012 (JO C 216 du 23.8.2008, p. 12) et Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale, pour la période 2013-2017 (JO C 112/2013 du 16.04.2012, p. 4).

morale, qu'elle soit chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire ou gestionnaire de plate-forme multimodale, est éligible à l'aide.

- (9) Le régime est applicable sur le réseau géré par Voies Navigables de France ("VNF") ainsi que sur le territoire des ports maritimes de la France, connectés avec le réseau géré par VNF, à condition que les flux en question empruntent tout ou partie du réseau VNF.
- (10) Une description détaillée des bénéficiaires éligibles est présentée au Chapitre 2.2 de la Décision initiale.

### **2.3. Base juridique**

- (11) L'aide sera octroyée en application du décret n°60-1441, du 26 décembre 1960, portant statut de Voies navigables de France, modifié par l'article 2 du décret n°2008-1321 du 16 décembre 2008. Le décret n°99-1060, du 16 décembre 1999, modifié par le décret n.2003-367 du 18/04/2003, relatifs aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement fixe la procédure d'obtention de l'aide.

### **2.4. Durée**

- (12) Le régime que VNF mettra en œuvre de manière transparente et non discriminatoire couvrira une période de 5 années, de 2018 à 2022.

### **2.5. Budget**

- (13) Le montant global des crédits alloués pour ce plan sera limité à 20 M EUR de financements publics pour les cinq années de sa mise en œuvre. VNF s'engage dans la limite de 12,5 M EUR et tient à faire contribuer les différentes collectivités concernées avec un montant de l'ordre de 7,5 M EUR. Plus précisément, VNF souhaite inciter les collectivités à participer financièrement au PARM comme c'est le cas dans le dispositif actuel<sup>5</sup>.

### **2.6. Les trois volets du régime**

- (14) Le plan d'aide notifié comprend trois mesures distinctes mais complémentaires. Il s'agit de: A) financement d'études de faisabilité de report modal, B) financement d'expérimentations fluviales et C) financement d'outils de transbordement.

#### *2.6.1. Financement d'études de faisabilité de report modal*

- (15) Le premier volet (volet A) du PARM vise à inciter les chargeurs à étudier les conditions de réorganisation de leurs flux logistiques dans l'objectif d'inclure dans leurs schémas le transport par voie d'eau.
- (16) Seront pris en compte pour le calcul du montant d'aide les coûts facturés pour la réalisation de l'étude. L'intensité de l'aide sera fixée à 50 % des coûts admissibles. En outre, l'aide sera plafonnée à 25 000 euros par projet sur la durée du plan.
- (17) Le budget de cette mesure s'élève à 1 250 000 EUR sur toute la durée du plan.

---

<sup>5</sup> Par exemple, la région de l'Ile de France prend en charge 50% du montant des dossiers PARM sur son territoire.

### 2.6.2. *Financement d'expérimentations fluviales*

- (18) Le deuxième volet (volet B) du PARM vise à permettre de tester en grandeur nature le transfert du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau. La phase d'expérimentation permet, d'une part, de définir les modalités de transbordement et de transport des marchandises et d'autre part, de développer une connaissance des chaînes logistiques intégrant le transport fluvial.
- (19) Cette mesure est destinée à financer une partie des surcoûts engendrés par le recours au transport fluvial en comparaison avec les coûts<sup>6</sup> relatifs aux trajets habituellement effectués par la route.
- (20) L'expérimentation de transport par voie fluviale s'inscrira sur 3 rotations maximum et sur une durée de deux mois maximum.
- (21) L'intensité de l'aide sera fixée à 50 % des surcoûts opérationnels liés à l'expérimentation (100% durant la 1ère année du PARM, avec la possibilité de ramener à 50% le taux d'aide sur la base du bilan de cette 1ère année du plan) et est plafonnée à 50 000 euros par projet.
- (22) Le budget global maximal de cette mesure s'élèvera à 3 750 000 EUR pour la durée du plan.

### 2.6.3. *Financement d'outils de transbordement.*

- (23) Avec cette mesure (volet C), le chargeur pourra démontrer l'opportunité de son projet en mettant en lumière un trafic fluvial nouveau sur un site identifié ou un trafic supplémentaire en volume par rapport à un éventuel trafic existant et demander un soutien aux investissements nécessaires à ce projet.
- (24) Les coûts admissibles seront ceux concernant l'aménagement d'infrastructures et les équipements de transbordement spécifiquement construits pour le transport de marchandises par voie navigable. L'aide pourra également bénéficier tant à la création qu'à la modernisation d'installations ou d'équipements.
- (25) La subvention sera limitée à 30 % des coûts d'investissement éligibles et plafonnée à 500 000 EUR par projet. L'intensité de l'aide sera égale à un montant forfaitaire pour 1000 tonnes-kilomètres en fonction du type de conditionnement de la marchandise et le plancher minimal sera plafonné au surcoût total de flux considéré.
- (26) Le budget global maximal de cette mesure s'élèvera à 15 000 000 EUR pour la durée du plan.

## **2.7. Modifications vis-à-vis l'ancien régime**

- (27) Le volet A (réalisation d'études logistiques) n'a pas de changements.
- (28) Le volet B (financement d'expérimentations fluviales) a des changements au niveau de l'intensité de l'aide et du plafond d'aide. L'intensité augmente de 25% à 100% et

---

<sup>6</sup> Seront considérés comme coûts admissibles les coûts relatifs à l'installation d'aménagements temporaires dans la cale des bateaux; les coûts de pré- et post-acheminement routier; les coûts supplémentaires de manutention; le coût de la prestation de transport fluvial durant la période d'expérimentation

le plafond baisse de 75.000 EUR à 50.000 EUR. Les autorités françaises expliquent que le taux de 100% ne s'applique que sur le surcoût directement généré par l'alternative fluviale dans une phase de test et ne couvre pas les coûts internes des entreprises liés à l'organisation de ce test fluvial. Ce taux pourra néanmoins être ramené à 50% au terme de la première année du PARM s'il apparaît à l'analyse des expérimentations menés et soutenues dans le cadre du dispositif, que la prise en charge totale du surcoût fluvial n'est pas absolument nécessaire au démarrage et à la pérennité des trafics.

(29) Le volet C (financement d'outils de transbordement) présente un changement au niveau du calcul de l'intensité d'aide. L'intensité de l'aide passe d'un montant forfaitaire unique de 1 euro pour 1000 t.km pour tous types de marchandises indépendamment de la nature du conditionnement à des montants variables selon les types de conditionnement de marchandise. Les autorités françaises expliquent que le nouveau système présente une avantage corrélée aux avantages socio-économiques générées par le mode fluvial vis-à-vis du tourier, intégrant par exemple la notion de camions évités grâce à l'utilisation de données sur le changement moyen des poids-lourds avec des montants d'aide de base variables allant de 0,62 EUR à 5,15 EUR pour 1000 t.km en fonction du type de conditionnement, comme détaillé dans le Tableau 2.

(30) Le tableau 1 ci-dessous illustre les changements vis-à-vis l'ancien régime.

**Tableau 1 – Comparatif entre l'ancien régime et le nouveau régime (pour les trois volets)**

	Modalités de l'ancien régime PARM 2013 - 2017	Modalités du nouveau régime PARM 2018 - 2022
<b>Volet A : financement d'études de faisabilité</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité de l'aide = 50 % du budget</li> <li>• Plafond de l'aide = 25 000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité de l'aide = 50 % du budget</li> <li>• Plafond de l'aide = 25 000 €</li> </ul>
<b>Volet B : financement d'expérimentations fluviales</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité de l'aide = 25 % du surcoût</li> <li>• Plafond de l'aide = 75 000 €</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité de l'aide = 100 % du surcoût <i>(le pourcentage pourra être ramené à 50% à l'issue de la première année de mise en œuvre du dispositif si les résultats de cette mesure n'apparaissent pas satisfaisants)</i></li> <li>• Plafond de l'aide = 50 000 €</li> </ul>
<b>Volet C : financement d'outils de transbordement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité de l'aide = 1 € pour 1000 tonnes-kilomètres supplémentaires</li> <li>• Plafond de l'aide = 30% des investissements dans une limite de 500 000 € par projet</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensité de l'aide = montant forfaitaire pour 1000 tonnes-kilomètres en fonction du type de conditionnement de la marchandise (Cf. tableau ci-après)</li> <li>• Plafond de l'aide = 30% des investissements dans une limite de 500 000 € par projet</li> </ul>

**Tableau 2 - Comparatif entre le nouveau régime et l'ancien régime (pour le volet C)**

Type de conditionnement de la marchandise	Montant forfaitaire pour 1000 t.km PARM 2018 - 2022	Montant forfaitaire pour 1000 t.km PARM 2013 - 2017
Marchandises pré-élinguées	5,15 €	1,00 €
Autres conteneurs	4,46 €	
Palettes	4,42 €	
Grands conteneurs	3,84 €	
Unités mobiles	3,05 €	
Autres	2,99 €	
Vrac liquide	2,49 €	
Vrac solide	0,62 €	

## 2.8. Cumul

- (31) Tout bénéficiaire potentiel peut avoir accès cumulativement aux trois volets d'aides.
- (32) En revanche, les aides prévues par le présent régime ne pourront être cumulées avec d'autres mesures d'aides octroyées dans le cadre du Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale (PAMI) pour la période 2018-2022<sup>7</sup> ni avec d'autres financements de l'Union européenne concernant les mêmes coûts admissibles, si ce cumul conduit à une intensité ou à un montant d'aide supérieur au plafond maximal applicable aux aides accordées au titre du présent régime.

## 3. APPRECIATION DE L'AIDE

### 3.1. Existence de l'aide

- (33) Dans la Décision initiale la Commission a conclu que les mesures envisagées au titre du régime notifié constituent des mesures d'aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.<sup>8</sup> La notification ne comprend aucun élément qui changerait cette appréciation concernant la prolongation du régime.
- (34) Au vu de ce qui précède, la Commission estime que les mesures envisagées au titre du présent régime notifié constituent des mesures d'aides d'Etat.

### 3.2. Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur

#### 3.2.1. Base juridique

- (35) La Commission estime que l'objectif des mesures d'aides notifiés est de générer un report modal entre deux modes de transport terrestres.

<sup>7</sup> Il s'agit du cas SA. 48804. Ce plan (PAMI) sera mis en œuvre après autorisation de la Commission prévue dans le même délai de la présente décision (PARM).

<sup>8</sup> Considérants (38) à (46) de la Décision initiale.

- (36) Dans ce contexte, la Commission considère que la compatibilité avec le marché intérieur de ces mesures doit être examinée sur la base de l'article 93 TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle<sup>9</sup>.
- (37) A cet égard, il convient de rappeler que l'article 93 TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. Ladite disposition ne s'applique que dans le domaine du transport terrestre, c'est-à-dire les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable<sup>10</sup>.
- (38) La notion de "coordination des transports" utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.
- (39) Conformément à une pratique décisionnelle constante, une aide est considérée comme répondant aux besoins de coordination et, partant, comme compatible avec le marché intérieur, si les conditions ci-dessous énumérées sont cumulativement remplies:
- l'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini;
  - l'aide doit être nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt général défini et doit avoir un effet incitatif;
  - le montant de l'aide doit être proportionné à l'objectif poursuivi;
  - l'accès à l'aide en question doit être ouvert à tous les bénéficiaires potentiels sur une base non-discriminatoire;
  - l'aide ne doit pas conduire à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.
- (40) Étant donné que les mesures d'aide susmentionnées participent à l'objectif commun, notamment le transfert modal du fret routier vers les voies navigables, la Commission est d'avis qu'il convient de les apprécier conjointement aux fins de l'examen de leur compatibilité avec le marché intérieur.

### 3.2.2. *Objectif d'intérêt général*

- (41) En vue de l'évolution rapide du secteur des transports, et donc des besoins de coordination qui le concernent, toute aide notifiée à la Commission en vue d'une décision déclarant cette aide compatible avec le traité, sur la base de son article 93,

---

<sup>9</sup> Après l'entrée en vigueur du Règlement (CE) No 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) No 1191/69 et (CEE) No 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1), l'article 93 TFUE est devenu directement applicable. Il constitue désormais une base juridique pour l'évaluation de la compatibilité d'aides dans le domaine du transport terrestre, non couvertes par ledit règlement.

<sup>10</sup> Article 100 TFUE.

doit être limitée afin de permettre à la Commission de la réexaminer à la lumière des résultats obtenus et, le cas échéant, d'autoriser son renouvellement.

- (42) La Commission prend acte du fait qu'une évaluation détaillée du précédent régime a été effectuée. Selon les autorités françaises, le PARM 2013-2017 a permis de poursuivre les efforts de modernisation de la flotte, en continuant notamment la remotorisation des unités.
- (43) Dans le programme "NAIADES II", la Commission formule comme action concrète: *"l'intégration du secteur du transport par voies navigables dans les chaînes logistiques multimodales."*<sup>11</sup>
- (44) Dans son Livre Blanc relatif à l'espace européen unique des transports<sup>12</sup>, la Commission a également mis en exergue le potentiel à exploiter des voies navigables pour le transport de marchandises. Elle préconise à cet égard de mettre en place un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure ainsi que de supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode de transport. Enfin, dans ce même document, la Commission appelle les Etats membres à promouvoir l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques intermodales. Finalement, la pratique décisionnelle de la Commission dans le domaine des aides d'Etat au secteur de la navigation intérieure reconnaît également cet objectif d'intérêt commun<sup>13</sup>.

---

<sup>11</sup> Communication de la Commission « Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité » NAIADES II, COM (2013) 623 final, 10.9.2013.

<sup>12</sup> Livre Blanc-Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final du 28.03.2011.

<sup>13</sup> Décision de la Commission du 23 mai 2011, N264/2010, Autriche, State aid scheme for the modernisation of inland waterway freight transport vessels, JO C 196 du 05.07.2011, p 2; Décision de la Commission du 17 mai 2016, SA.43080, Czech Republic, Czech State aid scheme for modernisation of inland waterway freight transport vessels, not yet published in OJ; Décision de la Commission du 12 septembre 2007, N 76/07, Autriche, Verlängerung des ERP – Verkehrsprogramms – Prêts bonifiés au secteur du transport, JO C 282 du 24.11.2007, p.5; Décision de la Commission du 11 décembre 2007, N 848/06 Italie, Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammmodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, JO C 70 du 15.3.2008, p. 7; Décision de la Commission du 18 juillet 2007, N 720/06, Belgique, Octroi d'une subvention par le Port de Bruxelles aux lignes régulières de transport de conteneurs, JO C 307 du 18.12.2007, p. 10; Décision de la Commission du 12 octobre 2006, N 53/06, Belgique, Octroi d'une aide de la Région flamande à un projet pilote en faveur de la navigation en estuaire et de la navigation intérieure pour le transport de conteneurs en provenance et à destination des ports maritimes flamands (Zeebrugge et Ostende), JO C 297 du 7.12.2006, p. 14; Décision de la Commission du 5 juillet 2005, N 213/05, Pays-Bas, Aide pour le remplacement ou la mise en conformité des moteurs diesel utilisés par les bateaux de navigation intérieure, JO C 79 du 1.4.2006, p. 24; Décision de la Commission du 20 avril 2004, N 206/03, Royaume-Uni, Waterborne Freight Grant (WFG) — subventions en faveur du transport par voie navigable, JO C 240 du 30.9.2005, p. 20; Décision de la Commission du 8 septembre 2004, N 38/04, France, Aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France, JO C 136 du 3.6.2005, p. 41; Décision de la Commission du 2 octobre 2001, N 299/01, France, Plan d'aides aux transporteurs français par voies navigables, JO C 342 du 5.12.2001. p.7; Décision de la Commission du 23 novembre 2000, N 564/2000, France, Plan d'aides aux transporteurs par voies navigables pour 2000, JO C 380 du 30.12.2000; Décision de la Commission du 16 juin 2004, N 4/2004, Belgique, Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2004-2007, JO C 125 du 24.5.2005, p. 6.



- (45) Par ailleurs, la Commission dans sa Décision initiale (cf. Chapitre 3.2.1) a considéré que les mesures d'aide sous le précédent régime contribuaient à déplacer le transport de la route vers le transport fluvial.
- (46) Par conséquent, la Commission constate que le régime existant a effectivement contribué à atteindre l'objectif d'intérêt général, notamment le transfert modal du fret routier vers les voies navigables, et conclut que son renouvellement pour une nouvelle période de cinq ans est justifié.

### 3.2.3. *Nécessité et caractère incitatif de l'aide*

- (47) Le raisonnement exposé dans la Décision initiale sur la nécessité, et le caractère incitatif de l'aide (cf. considérant (59) à (63) de la Décision initiale) restent valables. Concernant les changements introduits e au Volet B, et notamment à l'augmentation de l'intensité de 25% à 100%, les autorités françaises expliquent que l'évaluation du régime précédent a démontré que des notifications étaient nécessaires et que l'intensité de 25% n'était pas suffisante pour attirer des nouveaux utilisateurs du régime.
- (48) De plus, vu que l'objectif principale de ce régime est de susciter la demande de transport fluvial, qui constitue un objectif d'intérêt général, et que le taux de 100% s'applique seulement sur le surcoût directement généré par l'alternative fluviale dans une phase de test et qu'il est probable que le taux soit ramené à 50% après un an, et que les surcoûts structurels engendrés par le recours au fluvial ne peuvent pas être pris en charge par le marché, la Commission considère que les mesures du régime notifié venant au soutien de transport par voie navigable sont bien nécessaires afin d'attendre les objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.
- (49) Par rapport au volet C, la Commission estime que le nouveau système présente une utilité liée aux avantages socio-économiques générés par le mode fluvial vis-à-vis du tourier.
- (50) La Commission conclut en conséquence que le caractère incitatif de l'aide est à cet égard préservé.

### 3.2.4. *Proportionnalité de l'aide*

- (51) S'agissant, du financement d'études de faisabilité de report modal, "(volet A), la Commission observe que l'intensité de l'aide sera limitée à 50 % des coûts éligibles. En outre, le montant de l'aide sera plafonné à 25 000 euros par projet sur toute la durée du régime. Se référant à l'analyse d'un recensement d'études logistiques réalisées, les autorités françaises indiquent à cet égard que le coût moyen d'une étude est de 50 000 d'euros<sup>14</sup>. Le raisonnement exposé dans la Décision initiale sur la proportionnalité de l'aide (cf. considérant (64) à (65) de la Décision initiale) reste valable.
- (52) En ce qui concerne le financement d'expérimentations fluviales (volet B), il sera octroyée par projet à hauteur maximale de 50 % des surcoûts engendrés par les installations et opérations de transport combiné en comparaison avec le transport routier équivalent (100% durant la 1ère année du PARM avec la possibilité de ramener à 50% le taux d'aide sur la base du bilan de cette 1ère année), et ce dans la

---

<sup>14</sup> Tous les montants indiqués dans cette décision s'entendent hors TVA.

limite de 50 000 d'euros. Cette phase sera limitée à trois rotations par projet qui doivent être effectuées dans une période de deux mois. Compte tenu que le taux de 100% ne s'applique que sur le surcoût directement généré par l'alternative fluviale dans une phase de test et ne couvre pas les coûts internes des entreprises liés à l'organisation de ce test fluvial, et que ce taux pourra être ramené à 50% au terme de la première année, la Commission considère que l'aide financement d'expérimentations fluviales est proportionnelle à l'objectif d'intérêt général.

- (53) Le montant du financement d'outils de transbordement (volet C) sera plafonné à 30 % du coût de l'investissement, dans la limite de 500 000 euros par projet pour la durée du plan. De plus, l'impact positif du projet sur l'environnement devra être démontré par les candidats au moyen d'un éco-calculateur EVE, mis en place par VNF<sup>15</sup>. De plus, vu que le seul changement à ce volet c'est passer d'un montant forfaitaire unique de 1 euro pour 1000 t.km à des montants variables selon les types de conditionnement de marchandises, le raisonnement exposé dans la Décision initiale sur la proportionnalité (cf. considérant (69) à (71) de la Décision initiale) reste valable.
- (54) En outre, la Commission prend note du fait qu'il y a une augmentation tarifaire du budget proposé pour le volet C qui passe de 9 000 000 d'euros à 15 000 000 d'euros.
- (55) Dans cette nouvelle version, le calcul des aides à l'investissement est plutôt réalisé sur la base des économies sur les coûts externes que les projets présentés permettront de dégager (pollution atmosphérique, usure de l'infrastructure, coûts de congestion de trafic évité).
- (56) De plus, ces économies sur les coûts externes intéressent particulièrement les territoires traversés par le transport fluvial. Pour cette raison, VNF intensifie l'effort de co-financement par les régions<sup>16</sup> avec l'objectif d'obtenir des co-financements à hauteur de 7,5 millions d'euros.
- (57) Ces participations des collectivités vont donc faire augmenter le potentiel du budget du volet C et par conséquent le potentiel du budget total du plan.
- (58) La Commission prend note aussi que les autorités françaises ont confirmé qu'il existe un plafond et un mécanisme de récupération dans le cas où les plafonds d'aide seraient dépassés.

---

<sup>15</sup> L'éco-calculateur de VNF fournit un calcul global des impacts de transport fluvial, en les mettant en perspective avec ceux du mode routier. Au-delà de l'évaluation des coûts externes, il prend en compte les modes de conditionnement de la marchandise transportée et les différents types de bateaux. A noter que la quantification des économies de coûts externes de VNF est comparable aux conclusions du Centre Commun de Recherche de la Commission européenne, obtenues sur base de la méthodologie présentée dans le Manuel de l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports ([http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008\\_costs\\_handbook.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf)).

<sup>16</sup> Dans le PARM 2013-2017, cela a été fait seulement avec la région Ile-de-France qui prenait en charge chaque année 50% des aides versées par VNF au titre du volet C à des entreprises situées dans cette région, et allouait une participation de 500 000 € par an au PARM (voir note de bas de page 5 de la présente décision). VNF est en train de négocier des co-financements avec d'autres régions traversées par des voies d'eau. Des négociations sont en cours avec la Région Ile-de-France pour reconduire cette opération mais également avec la région Provence-Alpes-Côte-d'Azur et la région Auvergne-Rhône-Alpes. Des discussions vont également bientôt s'ouvrir avec les régions Grand Est, Normandie et Hauts-de-France,

- (59) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aides engagés pour cette mesure sont proportionnés à l'objectif d'intérêt général.

3.2.5. *Absence de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt général*

- (60) Le raisonnement exposé dans la Décision initiale sur l'absence de distorsion de la concurrence contraire à l'intérêt général reste valable. Notamment, le PARM a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport combiné et le transport routier. Le report attendu de trafic routier vers le transport intermodal grâce aux mesures d'aide ne constitue pas ainsi une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.
- (61) La Commission note à cet égard que le budget alloué au PARM sera limité à 20 000 000 euros sur 5 ans au regard du nombre de bénéficiaires potentiels, estimé à 50. Le VFN financera 12 500 000 euros, le complément pouvant être apporté par des collectivités territoriales sur base volontaire

La Commission en conclut que le régime d'aide à prolonger est conforme à la politique de l'Union européenne en matière de transports et ne conduit pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général et il est compatible avec le marché intérieur.

3.2.6. *Accès non-discriminatoire et transparente*

- (62) La Commission constate que les trois mesures d'aides prévues par le PARM seront allouées sur la base de critères transparents et non-discriminatoires, propres à garantir une évaluation et une sélection objectives des bénéficiaires. La Commission en déduit que le régime d'aide, tel que notifié, ne comporte pas d'aspect discriminatoire. La Commission note aussi que le régime d'aide est ouvert de manière non discriminatoire à tous les acteurs de la chaîne logistique.

#### **4. DECISION**

- (63) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections et elle considère que le régime d'aide en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 TFUE.
- (64) Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et avec sa publication sur le site Internet suivant:

<http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne  
Direction générale de la Concurrence  
Greffe Aides d'Etat  
1049 Bruxelles  
Belgique  
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42

[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission,

Margrethe VESTAGER  
Membre de la Commission

**AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME**  
Pour le Secrétaire général,

**Jordi AYET PUIGARNAU**  
Directeur du Greffe  
**COMMISSION EUROPÉENNE**