COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.12.2008
C(2008) 8452

Objet: Aide d'Etat - N 387/2008 - France
Régime d'aides de l'ADEME dans le domaine du transport

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

1. Par lettre du 6 août 2008, les autorités françaises ont adressé à la Commission européenne une notification relative à un régime d'aides de l'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME)[1] dans le domaine du transport, conformément à l'article 88, paragraphe 3 du traité CE.

2. Le 19 septembre 2008, la Commission a fait parvenir une demande de renseignements complémentaires aux autorités françaises qui ont répondu en date du 9 octobre 2008 et du 18 novembre 2008.

2. DESCRIPTION DU REGIME D'AIDES NOTIFIE

Objectif

3. En France, le secteur des transports est fortement responsable de l'accroissement de la consommation d'énergie, ainsi que des émissions de polluants et de gaz à effets de

[1] L'Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) est un établissement à caractère industriel et commercial régi par le décret no 91.732 du 26 juillet 1991 modifié. Dans le cadre de ses domaines d'intervention fixés par le code de l'environnement (articles L. 131-3, R. 131-2 et R. 131-3), l'ADEME a pour mission de susciter, d'animer, de coordonner, de faciliter et de réaliser toutes opérations ayant pour finalité la réalisation d'économies d'énergie et/ou la réduction des émissions de polluants et de gaz à effets de serre associées au secteur et activités de transport.

Son Excellence Monsieur Bernard KOUCHNER
Ministre des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

serre. Sa part était en 2005 de plus de 26 %, et l'on observait un quasi doublement de sa consommation depuis 1973. Il est aussi le premier émetteur de gaz carbonique (34 % des émissions de CO2), le transport routier dominant de manière écrasante le bilan énergétique. Il représente 80% de la consommation d'énergie, tous modes de transport confondus. Pour son fonctionnement, le secteur des transports est dépendant à 96% des produits pétroliers. Ceci constitue un facteur important de vulnérabilité et explique la forte contribution du secteur aux émissions de polluants issus de la combustion de produits pétroliers.

4. Dans ces circonstances, les autorités françaises estiment qu'il est nécessaire d'agir sur les trafics urbains et interurbains pour réguler leur croissance en incitant à transporter moins et mieux.

5. C'est dans cette optique que se place le régime d'aides administré par l'ADEME et notifié par les autorités françaises. Le dispositif envisagé vise en effet à inciter les particuliers, les entreprises et les collectivités à choisir les véhicules moins consommateurs d'énergie et les moins polluants, à rationaliser leurs déplacements (réduction des volumes de trafic) et à favoriser le report de tout ou partie du trafic routier vers les modes de transport moins consommateurs d'énergie et moins polluants (ferroviaire, fluvial, transports collectifs).

6. Dans cette optique, le régime d'aides notifié porte ses efforts sur trois axes stratégiques majeurs :

   a) En ce qui concerne les transports à la fois de voyageurs et de marchandises:

      - amélioration de la performance énergétique et environnementale des transports routiers;
      - promotion des modes alternatifs aux transports routiers;
      - accompagnement des démarches de planification;
      - évaluations énergétiques et environnementales (études d'impact de projets ou mesures de politiques publiques).

   b) En ce qui concerne les transports de voyageurs:

      - promotion des plans de déplacement des entreprises;
      - promotion de l'écomobilité scolaire;
      - soutien à une politique de transports publics performants;
      - développement des nouveaux services de mobilité (covoiturage, autopartage, transport à la demande, …) et des alternatives à la voiture particulière (vélo, marche, etc…).

   c) En ce qui concerne les transports de marchandises:

      - amélioration de la performance environnementale des organisations logistiques des chargeurs et des entreprises de transport;

- soutien des démarches d'engagement volontaire;
- développement d'un transport de marchandises performant dans les villes;
- soutien aux actions de report modal.

Budget et durée

7. Le budget total du régime d'aides notifié s'élève à 30 millions d'euros sur 6 ans (du 1er janvier 2009 au 31 décembre 2014).

Bénéficiaires

8. Les bénéficiaires de ce régime sont des entreprises appartenant à tous les secteurs de l'économie, des particuliers, des collectivités locales et des autorités organisatrices de transports (AOT)[2], qui seront sélectionnées par l'ADEME. Par nature, les entreprises de transport seront particulièrement représentées. Les autorités françaises ont indiqué que le nombre total de bénéficiaires potentiels est évalué à 500.

Mise en œuvre

9. Les aides visées sont de niveau national et leur attribution est instruite par l'ADEME et ses délégations régionales, en fonction du montant de l'aide envisagée.

10. Pour être éligibles aux aides de l'ADEME, tout projet doit être notifié au préalable à l'ADEME et être conforme aux réglementations en vigueur qui lui sont applicables et être compatible avec les axes stratégiques développés au point 6 de la présente décision.

11. L'ADEME impose la vérification de la possibilité d'obtenir un niveau de performance énergétique et environnementale de l'opération envisagée avant toute mobilisation d'aide publique. Une analyse énergétique des consommations et des émissions est exigée et a pour objectif de sensibiliser les maîtres d'ouvrage aux investissements les plus pertinents du point de vue économique et environnemental.

12. Le niveau d'intervention de l'ADEME se base sur une analyse économique des projets concernés. Cette analyse prend en compte le niveau de risque du projet. Cette analyse économique du projet est obligatoire et doit utiliser[3]:

    - des indicateurs économiques classiques (Valeur Actualisée Nette, Temps de Retour sur Investissement, Taux de rentabilité interne). Pour faciliter la compréhension par les maîtres d'ouvrage, le résultat de cette analyse économique sera exprimé en temps de retour actualisé, c'est-à-dire le temps nécessaire pour compenser l'investissement par les économies en tenant compte des coûts de fonctionnement et des coûts d'accès aux capitaux ;

---

[2] Les autorités organisatrices de transport (AOT), notamment urbain (AOTU) sont exclusivement des entités publiques assimilables à des collectivités locales, et sont définies par la loi d'orientation des transports intérieurs de 1982.

[3] Si l'analyse économique est basée sur des valeurs différentes, ce choix doit être justifié.

- des valeurs standard pour les paramètres clefs (dont : taux d'actualisation, scénario d'évolution des prix des énergies). Ces valeurs sont fournies par l'ADEME et régulièrement mises à jour.

13. Le premier objectif de cette analyse est d'écarter les projets n'ayant pas besoin d'aide publique ou trop éloignés de la rentabilité économique. L'analyse se fait donc hors aide publique dans un premier temps. Le second objectif est de déterminer le niveau pertinent du total des aides publiques, c'est-à-dire celui qui amène le projet à une valeur acceptable du paramètre choisi en tenant compte du niveau de risque encouru par le maître d'ouvrage. L'ADEME détermine ensuite le niveau de son aide en fonction des caractéristiques propres à chaque convention régionale.

Cumul et suivi

14. Dans tous les cas, les autorités françaises s'engagent à respecter les plafonds d'aides fixés dans les lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'Environnement[4], que l'aide soit d'origine locale, régionale, nationale ou communautaire.

15. Les autorités françaises et l'ADEME s'engagent à fournir à la Commission européenne les rapports annuels requis, un accès au texte intégral du régime d'aides et à communiquer l'adresse internet de la publication, indiqués au point 7.1 et 7.2 des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'Environnement.

16. Les autorités françaises se sont engagées en date du 18 novembre 2009 à vérifier, au moment de l'attribution des aides, que les bénéficiaires potentiels n'ont pas bénéficié d'une aide que la Commission a déclaré incompatible et dont l'ordre de récupération est encore en suspens.

3. DESCRIPTION DES MESURES COUVERTES PAR LE REGIME NOTIFIE

17. Le dispositif notifié propose des interventions dans les domaines suivants:

- Les opérations de démonstration qui concernent des premières mises en œuvre de nouvelles technologies, de nouveaux procédés ou systèmes innovants issus de la R&D ou de technologies existantes transférées vers des applications nouvelles, et qui ont une influence sur la consommation d'énergie, les émissions de CO2 et éventuellement d'autres catégories de nuisances (polluants, bruit, etc.);

- Les opérations exemplaires[5] qui visent à introduire et développer, dans un territoire (par exemple, région ou département) ou un secteur d'activités, des

---

[4] JO C 82 du 1.4.2008, p. 1.

[5] L'attribution de l'aide à une opération exemplaire est décidée en fonction de l'examen d'un dossier présentant par exemple les résultats d'une étude de faisabilité ou d'une opération de démonstration, et montrant clairement la réduction escomptée en termes de consommation de carburant, d'émissions de CO2 et, le cas échéant, d'autres catégories de nuisances.

L'exemplarité de l'opération est jugée à la lumière des critères suivants :

technologies, des pratiques ou modes d'organisation innovants, dans l'objectif d'engendrer un réel effet d'entraînement;

- La diffusion de technologies, de solutions organisationnelles ou de bonnes pratiques, qui sont octroyées de manière à surmonter des obstacles de marché, notamment dans la perspective de la baisse importante des coûts attendue, de la croissance des volumes commercialisés.

18. Pour chacun des axes stratégiques mentionnés ci-dessus, l'ADEME envisage deux volets d'aides distincts: les aides à l'achat de véhicules propres et les aides en faveur des économies d'énergie.

3.1. Premier volet du régime: les aides à l'achat de véhicules propres

19. En vue de développer les véhicules propres et économes, l'ADEME envisage l'octroi de subventions pour l'acquisition de véhicules permettant au bénéficiaire d'augmenter le niveau de protection de l'environnement découlant de ses activités en allant au-delà des normes communautaires applicables[6] indépendamment de l'existence ou non de normes nationales obligatoires plus strictes que la norme communautaire. De même, l'acquisition de véhicules conformes à des normes communautaires adoptées mais non encore entrées en vigueur est éligible aux aides pour autant que lesdites normes ne s'appliquent pas rétroactivement.

20. Les règles qui doivent être respectées pour le calcul des coûts éligibles sont décrites en annexe 1 de la présente décision.

21. Les véhicules subventionnés répondent à la norme en vigueur (pas de caractère rétroactif), mais enregistrent des performances environnementales en avance sur le calendrier d'abaissement des niveaux d'émission.

3.1.1. Les aides aux opérations de démonstration

22. S'agissant des opérations de démonstration, les autorités françaises proposent d'aider ces opérations à un taux déterminé par une analyse économique telle que décrite ci-

---

- son caractère innovant;
- le champ de l'opération couvre les projets concernant l'un des axes stratégiques définis au point 6 de la présente décision;
- le nombre limité d'opérations similaires déjà mis en œuvre;
- l'utilité de l'investissement, en particulier en termes de réduction des émissions de CO2;
- l'intégration de la dimension « communication » dès le montage de l'opération, les résultats devant être mesurés et systématiquement exploités.

La qualité de l'opération constitue un critère privilégié. Elle est évaluée au niveau :

- du montage de l'opération (définition des objectifs, étude comparative préalable de scénarios, identification du potentiel de reproductibilité des opérations et des freins à leur développement, existence d'un marché potentiel suffisant);
- de la description des dispositifs d'accompagnement envisagés pour permettre la dissémination de l'opération exemplaire;
- des actions de mesure et d'évaluation des résultats de l'opération.

[6] Dans certains cas particuliers, des aides permettant d'augmenter le niveau de protection en l'absence de normes communautaires seront également possibles.

dessus. Dans tous les cas, le taux d'aide de l'ADEME sera au maximum de 50 % des coûts éligibles.

23. Le domaine d'application de ce type d'aide n'est pas défini de façon exhaustive. Seront cependant privilégiés les domaines précurseurs tels que les véhicules hybrides et électriques (performances, convertisseurs), les petits véhicules urbains et les motorisations thermiques en rupture.

24. Ces opérations devront répondre à des spécifications édictées par l'ADEME. Un suivi des performances avec instrumentation sera obligatoire. Le cahier des charges de ce suivi est fourni au cas par cas par l'ADEME.

3.1.2. Les aides aux opérations exemplaires

25. S'agissant des aides aux opérations exemplaires, les autorités françaises proposent d'aider ces opérations à un taux déterminé par une analyse économique telle que décrite ci-dessus. Dans tous les cas, le taux d'aide de l'ADEME sera au maximum de 40 % des coûts éligibles.

26. Les autorités françaises citent en particulier les programmes suivants:

Le programme bus

27. L'aide sera conditionnée à la mise à la casse d'un bus de plus de 12 ans, sauf extension ou création de parcs et de lignes de bus supplémentaires. Le taux d'aide maximum est de 30% des coûts éligibles, dans la limite des plafonds d'aide ci-dessous.

	Plafond d'aide par bus
Bus électriques ou hybrides de moins de 30 places	10 000€
Bus Biogaz	8 000€
Bus électriques ou hybrides de 30 places ou plus	15 000€

Le programme Bennes à Ordures Ménagères (BOM)

28. L'ADEME accordera une aide maximale de 30 % des coûts éligibles pour l'acquisition de bennes à Ordures Ménagères dotées des motorisations suivantes: GNV, électrique, hybride électrique-gazole, électrique-gaz, ou bi-modes. Le taux d'aide maximum est de 30 % des coûts éligibles. L'aide est dans tous les cas plafonnée à 7 000 € par BOM.

Le programme de livraison des marchandises en ville

29. L'ADEME accordera une aide maximale de 30 % des coûts éligibles pour l'acquisition d'un camion fonctionnant à l'électricité ou au gaz. L'aide est dans tous les cas plafonnée à 20 000 euros par camion.

3.1.3. Les aides à la diffusion

30. Les aides à la diffusion concernent les programmes suivants:

- l'acquisition de véhicules utilitaires légers électriques : le taux d'aide maximum est de 30% des coûts éligibles. L'aide est plafonnée à 3 200 euros par véhicule;

- l'acquisition de bus fonctionnant au GNV ou au GPL : le taux d'aide maximum est de 30 % des coûts éligibles. L'aide est plafonnée à 1 500 euros pour les bus de moins de 23 places et à 7 000 euros pour les bus de 23 places ou plus;

- les aides à l'acquisition de filtres à particules. Pour les autobus urbains, les bus scolaires et autocars, l'aide maximale est de 30% des coûts éligibles. L'aide est dans tous les cas plafonnée à 4000 euros par système de dépollution. L'aide à l'équipement de véhicules neufs est exclue. Pour les camions (en post-équipement uniquement), l'aide est de 30 % du coût du filtre installé. L'aide est dans tous les cas plafonnée à 3 000 euros par véhicule pour des camions de plus de 3,5 tonnes.

3.2. Deuxième volet du régime: les aides en faveur des économies d'énergie

31. L'ADEME envisage également des actions permettant à leurs bénéficiaires de réduire par le biais d'investissements en actifs corporels (investissements en installations et en équipements destinés à réduire ou à éliminer les pollutions ou les nuisances) la consommation de l'énergie utilisée.

32. Les règles qui doivent être respectées pour le calcul des coûts éligibles sont décrites en annexe 2 de la présente décision.

3.2.1. Les aides aux opérations de démonstration

33. Les aides aux opérations de démonstration concernent entre autres les domaines suivants:

- Nouvelles technologies de l'information pour l'optimisation des déplacements et des flux (gestion des flux, localisation des places de parking, interface route-véhicule, intermodalité);
- Opérations sur de nouveaux systèmes d'aide à l'écoconduite;
- Nouveaux systèmes de transbordement pour les opérations de transfert modal vers des modes de transport moins consommateurs d'énergie;
- Transports frigorifiques utilisant de l'azote liquide à la place d'un compresseur;
- Applications aux transports de l'utilisation de biomatériaux.

34. L'agence propose d'aider les opérations de démonstration à un taux déterminé par une analyse économique telle que décrite ci-dessus. Dans tous les cas, le taux d'aide de l'ADEME sera au maximum de 50 % des coûts éligibles.

35. Le domaine d'application de ce type d'aide n'est pas défini de façon exhaustive. Seront cependant privilégiés les domaines tels que les systèmes issus des technologies de l'information et de la communication, l'allègement et l'aérodynamique des véhicules et les projets de réorganisation logistique et de maîtrise de la demande.

36. Ces opérations devront répondre à des spécifications édictées par l'ADEME. Un suivi des performances avec instrumentation sera obligatoire. Le cahier des charges de ce suivi est fourni au cas par cas par l'ADEME.

3.2.2. Les aides aux opérations exemplaires7

37. Les aides aux opérations exemplaires concernent entre autres les domaines suivants:

- Nouveaux services de mobilité (covoiturage, autopartage, etc.);
- Investissement dans des matériels permettant de comptabiliser les consommations d'énergie (pour tous les modes) et dans les logiciels d'optimisation des flux (Opérations exemplaires pour vérifier l'intérêt de ces matériels);
- Opération exemplaires de transfert modal vers des modes de transport moins consommateurs d'énergie;
- Opération exemplaire sur des espaces logistiques urbains (réorganisation logistique des tournées, de la livraison des marchandises en ville …);
- Climatisation électrique pour les bus (compresseur électrique étanche).

38. S'agissant des opérations exemplaires, l'agence propose d'aider ces opérations à un taux déterminé par une analyse économique telle que décrite ci-dessus. Dans tous les cas, le taux d'aide de l'ADEME sera au maximum de 40 % des coûts éligibles.

4. APPRECIATION DU REGIME D'AIDES NOTIFIE

4.1. Evaluation de la présence d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1 du traité

39. L'article 87, paragraphe 1, CE prévoit que, «*sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions*».

40. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif; 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'État; 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin; 4) cet avantage affecte les échanges entre États membres[8].

41. Les mesures en cause sont susceptibles de conférer des avantages sélectifs aux entreprises qui présenteront à l'ADEME des demandes de soutiens financiers et qui les obtiendront.

---

[7] Voir note de bas de page 5.

[8] Voir, par exemple, l'arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (222/04, Rec. p. I-289, point 129).

42. L'avantage, qui se présente sous la forme d'une prise en charge partielle des coûts d'investissement qui incombent normalement aux entreprises, sera octroyé au moyen de ressources d'Etat par l'ADEME. Celle-ci agit en effet dans le cadre de la politique définie par le gouvernement, est placée sous la tutelle de plusieurs ministères, est administrée par des représentants émanant principalement de l'Etat, et ses ressources proviennent principalement de versements de l'Etat.

43. Dans la mesure où ce régime est ouvert à tous les secteurs d'activité et en particulier au secteur des transports, il est susceptible de donner lieu à des distorsions de concurrence et d'affecter les échanges entre les Etats membres.

44. La Commission conclut que les mesures susmentionnées constituent des aides d'Etat au sens de l'article 87, paragraphe 1 du traité pour autant qu'il concerne des entreprises[9].

4.2. Compatibilité du régime d'aides avec le marché commun

4.2.1. Base juridique de l'appréciation

45. Il convient de déterminer si les mesures en cause peuvent être jugées compatibles avec le marché commun sur la base des dérogations prévues par le traité, les autorités françaises ayant invoqué comme base de compatibilité les lignes directrices concernant les aides d'Etat pour la protection de l'environnement.

46. La Commission a d'abord vérifié que le régime notifié ne remplissait pas les conditions prévues par le Règlement général d'exemption par catégorie.[10] La Commission considère par conséquent que le régime d'aides notifié par les autorités françaises doit être examiné à la lumière des lignes directrices concernant les aides d'Etat pour la protection de l'environnement.

47. La Commission estime que le régime notifié s'inscrit parfaitement dans les objectifs d'intérêt commun visé par lesdites lignes directrices. Ces mesures visent en effet à promouvoir une politique des transports urbains et interurbains qui soit plus respectueuse de l'environnement. D'une part, elles s'attachent à promouvoir le développement de véhicules propres et économes, particulièrement en milieu urbain. D'autre part, elles répondent aux soucis exprimés dans le livre blanc de réduire l'usage de la voiture particulière[11] qui entraîne pollution et congestion, surtout en

---

[9] Le régime concerne également des particuliers et des collectivités locales qui ne sauraient être bénéficiaires d'aides au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité lorsqu'ils n'ont pas d'activité économique.

[10] Règlement (CE) n°800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (Journal officiel n° L 214 du 9 août 2008 p.3 – 47). En particulier, les intensités d'aides prévues aux articles 19 et 21du règlement ne sont pas respectées.

[11] Cf. notamment l'annexe IV du Livre blanc sur les développements technologiques et systèmes de transports intelligents et le transport urbain propre : '*la rationalisation de l'usage de la voiture individuelle classique dans les centres urbains et la promotion de transports urbains propres constituent un des objectifs prioritaires de même que les efforts en vue de l'utilisation de l'hydrogène comme carburant pour les véhicules de demain. Parmi les actions envisagées, on peut citer le soutien des mesures de gestion de la demande, l'intégration des services de transports urbains, la promotion de la commercialisation de véhicules peu polluants, voire non polluants. Le développement d'une nouvelle génération de voitures électriques hybrides (moteurs électriques couplés avec un moteur*

milieu urbain, et de promouvoir le transport combiné. Par ailleurs, ces mesures s'inscrivent parfaitement dans le cadre des objectifs de la politique européenne de l'énergie qui vise à une réduction des gaz à effets de serre et à la réalisation d'économie d'énergie.

4.2.2. Compatibilité des mesures visant l'acquisition de véhicules propres

48. La Commission constate d'abord que les aides envisagées sont des aides à l'investissement qui visent à inciter les bénéficiaires à choisir des véhicules plus innovants sur le plan environnemental que les véhicules classiques en finançant un pourcentage du surcoût induit par le caractère innovant du véhicule choisi. Les subventions envisagées par l'ADEME ne sont en effet octroyées que pour des investissements permettant au bénéficiaire d'augmenter le niveau de protection de l'environnement découlant de ses activités en allant au-delà des normes communautaires applicables, indépendamment de l'existence ou non de normes nationales obligatoires plus strictes que la norme communautaire. Comme indiqué ci-dessus, l'ADEME impose la vérification de la possibilité d'obtenir un niveau de performance énergétique et environnementale de l'opération envisagée avant toute mobilisation d'aide publique. Une analyse énergétique des consommations et des émissions est exigée et a pour objectif de sensibiliser les maîtres d'ouvrage aux investissements les plus pertinents du point de vue économique et environnemental.

49. A titre exemplatif, le régime notifié prévoit l'octroi d'aides à l'acquisition de bus fonctionnant au GNV. Or, cette technologie revêt un grand intérêt sur les plans énergétique et environnemental en termes d'émissions de gaz à effet de serre ainsi que sur le plan des nuisances sonores et de la santé.

50. La Commission observe ensuite que l'acquisition de véhicules conformes à des normes communautaires adoptées mais non encore entrées en vigueur est éligible aux aides notifiée pour autant que lesdites normes ne s'appliquent pas rétroactivement.

51. S'agissant des aides aux opérations de post-équipement (par exemple: les aides à l'acquisition de filtres à particules), la Commission note que ces mesures ont pour but de dépolluer le parc de véhicules existant puisque l'aide à l'équipement de véhicules neufs est exclue.

52. Par conséquent, la Commission considère que les investissements concernés sont ceux mentionnés aux points 85 et 86 (et subsidiairement au point 74 sous b) des lignes directrices.

53. La Commission note par ailleurs que l'intensité d'aide totale des projets soutenus dans le cadre du régime notifié s'élève au maximum à 50% des coûts d'investissements admissibles.

---

thermique) à gaz naturel ou encore, à plus long terme, fonctionnant grâce à une pile à hydrogène se révèle très prometteur'.

Tableau 1: Synthèse des intensités d'aide des projets soutenus dans le cadre du régime notifié

	Intensité maximale d'aide totale (en % des coûts admissibles)
Aides aux opérations de démonstration	50
Aides aux opérations exemplaires	40
Dont:	
Programme Bus	30
Programme Benne à Ordures Ménagères	30
Programme de livraison des marchandises en ville	30
Aides à la diffusion	
Dont:	
Acquisition de véhicules utilitaires légers électriques	30
Acquisition de bus fonctionnant au GNV ou au GPL	30
Acquisition de filtres à particules	30

54. Par conséquent, l'intensité d'aide totale des projets soutenus dans le cadre du régime notifié est en ligne avec le point 76 des lignes directrices.

55. Enfin, la Commission estime que la méthodologie de calcul des coûts admissibles ainsi que les exemples de calcul fournis par les autorités françaises sont conformes aux points 80 à 84 des lignes directrices.

56. A la lumière de ce qui précède, la Commission considère que les aides destinées à financer l'acquisition de véhicules propres remplissent les conditions des lignes directrices susvisées.

4.2.3. Compatibilité des mesures en faveur des économies d'énergie

57. La Commission observe d'abord que l'ADEME envisage d'octroyer des aides à l'investissement en actifs corporels permettant à leur bénéficiaire de réaliser des économies d'énergie au sens du point 70 sous 2) des lignes directrices. La Commission considère donc que les mesures notifiées sont celles visées au point 94 des lignes directrices.

58. La Commission considère en outre que l'intensité d'aide totale, qui n'excède pas 60% des coûts d'investissement admissibles, est en ligne avec le point 96 des lignes directrices.

Tableau 2: Synthèse des intensités d'aide des projets soutenus dans le cadre du régime notifié

	Intensité maximale d'aide totale (en % des coûts admissibles)
Aides aux opérations de démonstration	50
Aides aux opérations exemplaires	40

59. La Commission constate enfin que la méthodologie de calcul des coûts admissibles présentée en annexe 2 de la présente décision ainsi que les exemples de calcul fournis par les autorités françaises sont conformes au point 98 des lignes directrices.

60. A la lumière de ce qui précède, la Commission estime que les aides en faveur des économies d'énergie remplissent les conditions des lignes directrices susvisées.

4.2.4. Démonstration de l'effet incitatif des aides

61. La Commission exige que les aides d'État pour la protection de l'environnement aient un effet incitatif en ce qu'elles doivent conduire leurs bénéficiaires à changer leur comportement pour que le niveau de protection de l'environnement soit relevé. A cette fin, la Commission demande que l'effet incitatif soit démontré par l'État membre qui procède à la notification si l'aide est octroyée à des entreprises qui ne sont pas des PME ou à des PME devant faire l'objet d'un examen approfondi. Pour démontrer l'effet incitatif, l'État membre en cause doit prouver que, sans l'aide, c'est-à-dire dans la situation contrefactuelle, l'alternative plus respectueuse de l'environnement n'aurait pas été retenue.

62. Dans le cas d'espèce, les mesures faisant l'objet de la présente décision font partie d'un régime d'aides. Autrement dit, les bénéficiaires finals desdites aides ne sont *a priori* pas connus. Dans ce contexte, la Commission estime que l'Etat membre doit démontrer que des mécanismes sont mis en place de manière à vérifier systématiquement la présence d'un effet incitatif lors de l'octroi d'une aide dans le cadre du régime à l'examen.

63. En l'espèce, la Commission constate d'abord que l'ADEME exige que la demande d'aide soit déposée auprès de ses services avant tout commencement de réalisation de l'opération aidée.

64. La Commission estime ensuite que la situation contrefactuelle telle que détaillée en annexe 1 de la présente décision est crédible.

65. La Commission observe enfin que l'octroi des aides repose systématiquement sur une analyse économique des projets concernés tenant compte du risque associé à chaque projet. Le premier objectif de cette analyse est d'écarter les projets n'ayant pas besoin d'aide publique ou trop éloignés de la rentabilité économique. L'analyse se fait donc hors aide publique dans un premier temps. Le second objectif est de déterminer le niveau pertinent du total des aides publiques, c'est-à- dire celui qui amène le projet à

une valeur acceptable du paramètre choisi en tenant compte du niveau de risque encouru par le maître d'ouvrage. L'ADEME détermine ensuite le niveau de son aide en fonction des caractéristiques propres à chaque convention régionale.

66. En conclusion, la Commission estime que des mécanismes suffisants sont en place en matière d'effet incitatif de l'aide dans le cadre du régime à l'examen, conformément aux points 142 à 146 des lignes directrices.

4.2.5. Appréciation détaillée des mesures individuelles

67. Compte tenu des caractéristiques du régime d'aides notifié en termes de nature, de budget et de plafond, aucun cas individuel ne devrait relever de l'appréciation détaillée exposée à la section 5 des lignes directrices. Dans l'hypothèse où une mesure individuelle accordée dans le cadre de ce régime d'aides remplirait les conditions énoncées au point 160 des lignes directrices, les autorités françaises la notifieront à la Commission.

5. DECISION

A la lumière de ce qui précède, la Commission a décidé de considérer le régime d'aides notifié comme compatible avec le marché commun en application de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3 sous c du traité.

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 et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm. Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne

Direction générale de l'énergie et des transports

Direction A, Unité A2

DM 28, 6/94

B-1049 BRUXELLES

Fax : (+32) 2 296 41 04

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

Par la Commission

Neelie Kroes
Membre de la Commission

Annexe 1: Méthodologie de calcul des coûts éligibles pour les aides à l'acquisition de véhicules propres

Les coûts admissibles sont limités aux coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour atteindre un niveau de protection de l'environnement supérieur au niveau requis par les normes communautaires et sont calculés en deux étapes, comme indiqué ci-après.

En premier lieu, le coût de l'investissement directement lié à la protection de l'environnement sera déterminé par rapport à la situation contrefactuelle, le cas échéant.

- si le coût de l'investissement dans la protection de l'environnement peut être facilement identifié dans le coût total de l'investissement, ce coût précis lié à la protection de l'environnement constitue le coût admissible;

- dans tous les autres cas, les coûts d'investissement supplémentaires doivent être déterminés en comparant l'investissement à la situation contrefactuelle en l'absence d'aide d'État[12];

- pour les investissements pour lesquels il n'y a pas de situation de référence et donc impossibilité de calculer un surcoût (filtre à particules, matériel de transbordement pour le transport combiné par exemple), les investissements éligibles sont constitués par le coût d'achat hors TVA des matériels.

En second lieu, les coûts admissibles sont calculés nets de tous bénéfices et coûts d'exploitation liés à l'investissement supplémentaire pour la protection de l'environnement, générés durant les cinq premières années de vie de l'investissement concerné. Il en résulte que les bénéfices d'exploitation sont déduits et que les coûts d'exploitation sont ajoutés aux coûts d'investissement supplémentaires.

S'agissant du choix du scénario contrefactuel, dans le cas d'investissements visant à atteindre un niveau de protection de l'environnement supérieur aux normes communautaires, le scénario contrefactuel est choisi comme suit:

- lorsque l'entreprise se conforme à des normes nationales adoptées en l'absence de normes communautaires, les coûts admissibles sont constitués par les coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour atteindre le niveau de protection de l'environnement requis par les normes nationales;

- lorsque l'entreprise se conforme à ou va au-delà de normes nationales qui sont plus strictes que les normes communautaires pertinentes ou va au-delà des normes communautaires, les coûts admissibles sont constitués par les coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour atteindre un niveau de protection de l'environnement supérieur au niveau requis par les normes

---

[12] Le coût contrefactuel correct est le coût d'un investissement comparable sur le plan technique qui permet d'atteindre un degré inférieur de protection de l'environnement (correspondant aux normes communautaires obligatoires, si elles existent) et qui pourrait être vraisemblablement réalisé sans aide ("investissement de référence"). Par investissement comparable sur le plan technique on entend un investissement comportant la même capacité de production ainsi que toutes les autres caractéristiques techniques (à l'exception de celles qui sont directement liées aux investissements supplémentaires visant à protéger l'environnement). En outre, cet investissement de référence doit être, du point de vue commercial, une alternative crédible à l'investissement qui fait l'objet de l'évaluation.

communautaires. Le coût des investissements nécessaires pour atteindre le niveau de protection requis par les normes communautaires ne fait pas partie des coûts admissibles;

- en l'absence de normes, les coûts admissibles sont constitués par les coûts d'investissement nécessaires pour atteindre un niveau de protection de l'environnement supérieur à celui que l'entreprise ou les entreprises en cause atteindraient en l'absence de toute aide en faveur de l'environnement.

Annexe 2: Méthodologie de calcul des coûts éligibles pour les aides en faveur des économies d'énergie

Les coûts admissibles sont limités aux coûts d'investissement supplémentaires nécessaires pour atteindre un niveau d'économie d'énergie supérieur à celui requis par les normes communautaires.

Les règles suivantes sont respectées pour le calcul de ces coûts supplémentaires:

- la part de l'investissement directement liée aux économies d'énergie est déterminée sur la base d'une méthode identique à celle présentée à l'annexe 1 de la présente décision;

- un niveau d'économie d'énergie supérieur à celui requis par les normes communautaires est déterminé selon les règles établies à l'annexe 1 de la présente décision;

- détermination des bénéfices/coûts d'exploitation: les coûts admissibles sont calculés nets de tous bénéfices et coûts d'exploitation liés à l'investissement supplémentaire pour les économies d'énergie, générés durant les trois premières années de vie de l'investissement dans le cas des PME, durant les quatre premières années dans le cas de grandes entreprises non soumises au système communautaire d'échanges de droits d'émission de CO2, et durant les cinq premières années dans le cas des grandes entreprises soumises au système communautaire d'échanges de droits d'émission de CO2. Pour les grandes entreprises, cette période peut être réduite aux trois premières années de vie de l'investissement lorsqu'il peut être démontré que la durée d'amortissement de cet investissement n'excède pas trois ans.