

Paris,

NOTE DES AUTORITÉS FRANÇAISES

Objet : .Plan d'aide à la modernisation et à l'innovation (PAMI)

Réf. :

P. J. : Note relative à la notification du PAMI pour la période 2018-2022

Les autorités françaises prient la Commission européenne de bien vouloir trouver ci-joint la note de présentation du plan d'aides à la modernisation et à l'innovation (PAMI), pour la période 2018-2022, afin de l'informer des volets de ce plan couverts par le RGEC. Les autres volets de ce plan ont été notifiés à la Commission (dossier SA 48804).

SOMMAIRE

PRÉSENTATION DU PROJET	3
1. Contexte	3
1.1. Présentation du plan d'aides 2018 – 2022	4
1.1.1. Objectifs.....	4
1.1.2. Bénéficiaires, modalités et procédure d'attribution des aides	5
1.1.2.1 Bénéficiaires	5
1.1.2.2 Modalités d'attribution des aides	5
1.1.2.3 Procédure d'attribution des aides	6
1.1.3. Durée et budget.....	7
1.1.3.1 Durée du plan	7
1.1.3.2 Budget du plan.....	8
1.2. Les volets informés du régime d'aides	8
1.3. Cumul.....	10 10
2. APPRÉCIATION DE L'AIDE	11 11
2.1. Existence de l'aide	11 11
2.2. Compatibilité du régime d'aides avec le marché intérieur	11 11
2.2.1. Mesures environnementales (Volet A).....	12 12
2.2.1.1 Mesure A1 visant à réduire les émissions polluantes	12 12
2.2.1.2 Mesure A2 visant à réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets	14 14
2.2.1.3 Mesure A3 visant à réduire les consommations de carburant par une meilleure hydrodynamique	16 16
2.2.1.4 Mesure A4 visant à la gestion et l'optimisation de l'énergie à bord.....	17 17
2.2.2. Mesures d'innovation (volet D).....	19 19

PRÉSENTATION DU PROJET

1. Contexte

Etat du transport de marchandises par voie fluviale en France

La France dispose d'un important réseau de voies navigables permettant le transport de marchandises. Loin d'exploiter tout le potentiel de ce réseau, le mode de transport fluvial reste peu intégré aux chaînes logistiques. Face à ce constat, Voies Navigables de France a engagé dès le début des années quatre-vingt-dix une politique visant à développer le trafic fluvial.

Pour atteindre cet objectif, la flotte française a engagé une importante mutation afin de répondre aux exigences environnementales actuelles, s'adapter à l'évolution des trafics et augmenter sa productivité. Cette action s'inscrit par ailleurs dans une action forte de modernisation des infrastructures fluviales pour répondre à la demande évolutive des clients.

Le Plan d'Aide à la Modernisation et à l'Innovation (PAMI) constitue un levier à la disposition des transporteurs fluviaux pour adapter l'offre de cale aux besoins de transport de marchandises. Il permet d'accompagner (à hauteur de 20 à 30 %) les investissements entrepris par ces acteurs dans le but de moderniser la flotte et construire de nouvelles unités.

Une analyse succincte des dispositifs comparables à l'échelle européenne renvoie aux éléments suivants :

Europe de l'ouest		Europe centrale	
pays	gestionnaire	pays	gestionnaire
Allemagne	WSV	Autriche	Via Danau
Flandre	PBV	Croatie	ministère de l'équipement
France	VNF	Pologne	
Pays-Bas	Senternovem	rép. Tchèque	
Wallonie	SPW-DPVNI	Roumanie	
		Slovaquie	

L'actuel plan d'aide français 2013-2017 prendra fin le 31 décembre 2017. Malgré une mutation visible de la flotte (légère augmentation de la cale globale, mais baisse continue du nombre de petites unités, au profit des unités de plus de 600 tonnes de port en lourd), l'offre de cale fluviale fait maintenant face à une obligation de performance environnementale (et logistique). Cette progression est rendue nécessaire par la pression réglementaire au plan des émissions polluantes, tant nationale qu'europpéenne avec l'entrée en vigueur dès 2019 du règlement UE 2016/1628¹ dit EMNR (engins mobiles non routiers). Cette dynamique de modernisation des unités doit donc être confortée, et les efforts d'investissement plus concentrés, afin

¹ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers, modifiant les règlements (UE) n° 1024/2012 et (UE) n° 167/2013 et modifiant et abrogeant la directive 97/68/CE

d'atteindre l'objectif de report modal de la route vers le ferroviaire et la voie navigable de 30% à l'horizon 2030 et de 50% à l'horizon 2050 fixé par l'Union européenne pour les distances supérieures à 300 km².

1.1. Présentation du plan d'aides 2018 – 2022

Au regard du code des transports et de la délibération n°04/2016/3.5 du conseil d'administration de Voies Navigables de France du 19 décembre 2016, le PAMI (2018-2022), présenté ici, propose des mesures pour répondre aux enjeux ciblés.

1.1.1. Objectifs

L'objectif principal du plan d'aide 2018-2022 est d'améliorer la compétitivité de la flotte fluviale française. Pour y parvenir, quatre enjeux ont été identifiés, qui correspondent aux quatre volets du plan et détaillés ci-après.

Améliorer la performance environnementale (volet A)

Soucieux d'inscrire leur action dans les objectifs de protection de l'environnement définis au plan européen (livre blanc) ou national (loi pour la transition énergétique) et de répondre aux attentes de leurs consommateurs, de plus en plus d'acteurs économiques privilégient les chaînes logistiques respectueuses de l'environnement. Le secteur fluvial doit conforter son avantage concurrentiel environnemental en confirmant son avance sur les normes environnementales actuelles, en particulier en matière de faibles émissions de gaz à effet de serre.

Le PAMI 2018-2022 prévoit des mesures conçues afin d'atteindre les objectifs suivants :

- réduire la consommation en carburant ;
- réduire les émissions et rejets polluants ;
- encourager le recours à des énergies renouvelables ;
- optimiser la gestion des énergies à bord.

Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques (volet B)

Afin de pouvoir répondre aux demandes de transport, existantes ou futures, des industriels comme des collectivités, la flotte fluviale doit être prête à se positionner sur des marchés en croissance (gestion des déchets, colis lourds, produits chimiques). Des unités spécifiques doivent pouvoir être adaptées ou construites pour répondre de façon performante à ces besoins.

Le PAMI 2018-2022 prévoit donc des mesures conçues afin d'atteindre les objectifs suivants :

- permettre de capter de nouveaux trafics ;
- consolider la desserte fluviale des ports maritimes ;
- améliorer la performance logistique de la flotte fluviale.

Accompagner le renouvellement des acteurs de la filière (volet C)

² Livre blanc sur les transports du 28 mars 2011 intitulé « vers un système de transport compétitif et économe en ressources »,

Pour dynamiser la filière, il est nécessaire d'accompagner l'effort de renouvellement des transporteurs. Le rajeunissement de la profession permettra entre autres d'accroître les projets d'investissement à long terme et d'accélérer l'adoption de solutions innovantes. L'entrée de nouvelles entreprises dans un secteur assez méconnu et impliquant de lourds investissements de départ doit être encouragée. Le PAMI 2018-2022 prévoit donc des mesures conçues afin d'encourager la création de nouvelles entreprises.

Favoriser l'émergence de solutions innovantes (volet D)

Un budget spécifique est proposé pour accompagner l'innovation dans le secteur fluvial. Les solutions expérimentées dans ce cadre et validées par le siège de VNF seront éligibles aux aides du PAMI 2018-2022.

Détaillées dans la suite de cette note, les aides contenues dans les volets A et D sont couvertes par le règlement général d'exemption par catégories et font donc l'objet d'une simple information des Autorités françaises.

Les volets B et C font quant à eux l'objet d'une notification auprès de la Commission européenne.

1.1.2. Bénéficiaires, modalités et procédure d'attribution des aides

1.1.2.1 Bénéficiaires

Le régime d'aide est accessible à toute personne physique appartenant à un Etat de l'Union européenne et exerçant son métier de transporteur de marchandises par voies navigables en France, ou toute personne morale appartenant à un Etat de l'Union européenne ayant son siège social, succursale ou filiale en France et réalisant du transport de marchandises par voies navigables en France. Les groupements d'entreprises sont également éligibles.

Les locataires d'un crédit-bail de longue durée ainsi que les organismes financiers propriétaires des bateaux vendus en crédit-bail sont également éligibles à ce dispositif.

Le volet A du régime d'aide est accessible aux seules entreprises (ou groupement d'entreprises) exerçant l'activité de transport fluvial et remplissant les conditions ci-dessus.

Le volet D du régime d'aide est accessible à toute personne physique ressortissante d'un État de l'Union européenne ou toute personne morale immatriculée dans un État de l'Union européenne ayant son siège social, succursale ou filiale en France.

Ce volet D, spécifique à l'innovation, est en effet conçu pour ne pas bénéficier qu'aux seules entreprises de transport fluvial de marchandises, mais aussi à d'autres entreprises potentiellement porteuses de projets innovants : bureaux d'études, architectes ou chantiers navals, équipementiers, entreprises de transport fluvial de passagers (si les solutions proposées sont transposables aux bateaux de transport de marchandises) etc. Toutefois, il sera vérifié l'intérêt économique des projets pour les transporteurs fluviaux (« end users »), avec le double objectif d'améliorer la performance environnementale ou logistique du transport fluvial. Ceci rejoint les actions du centre d'innovation créé par l'établissement Voies Navigables de France (BATELIA) dans le cadre du consortium européen EIBIP (European Inland Barging Innovation Platform).

1.1.2.2 Modalités d'attribution des aides

Voies navigables de France (VNF) est le gestionnaire du plan d'aide.

Les aides sont attribuées sous réserve que les bateaux aidés disposent d'un titre de navigation en cours de validité (certificat communautaire, certificat de visite des bateaux du Rhin ou certificat de bateau).

Seuls les projets d'investissement d'un montant supérieur ou égal à 10 000 € hors taxes (cumulant éventuellement plusieurs types d'aides) sont éligibles à une aide dans le cadre du plan. Ce seuil vise à concentrer les subventions sur les projets les plus ambitieux et réduire le nombre de dossiers à instruire afin d'en accélérer le traitement. Il s'applique à chaque demande d'aides (pouvant éventuellement grouper des demandes au titre de plusieurs sous-volets).

La subvention est versée sur justification de la réalisation des travaux et de la conformité de leurs caractéristiques avec celles visées par la décision attributive. Seuls les investissements réalisés après la date d'accusé de réception de la demande d'aide par VNF sont éventuellement éligibles à une aide de VNF. Toutefois, VNF formalise son engagement par un accord sur le principe d'une aide, actant son montant prévisionnel et la durée de validité (voir ci-dessous).

L'attribution de l'aide implique l'engagement de la part du bénéficiaire d'exploiter le bateau sur lequel les investissements ont été réalisés pendant au moins cinq ans si le montant cumulé des aides reçues, sur la durée du plan, est supérieur à 10 000 € par bateau. Si celui-ci est supérieur ou égal à 50 000 €, VNF prend par ailleurs une hypothèque sur le bateau qui pourra être levée au terme de cette période de 5 ans, à la demande du transporteur et s'il a tenu ses engagements.

En cas de vente du bateau, le bénéficiaire devra, soit obtenir la reprise de l'engagement d'exploitation par le repreneur (dans les mêmes conditions que celles applicables aux bénéficiaires des aides – voir ci-dessus), soit rembourser l'aide à VNF au prorata de la durée d'engagement restant à courir.

1.1.2.3 Procédure d'attribution des aides

Les aides allouées dans le cadre du PAMI le seront sur la base de critères transparents et non-discriminatoires, propres à garantir une évaluation et une sélection objective des bénéficiaires :

Vérification de la complétude et de l'éligibilité

Les demandes d'aides sont déposées dans les directions territoriales de VNF, éventuellement dans le cadre d'appels à projets. Celles-ci enregistrent et traitent les demandes dans leur ordre chronologique de dépôt, en vérifiant la complétude du dossier de demande et sa conformité aux spécifications d'attribution des aides.

VNF informe ensuite le demandeur si le projet est accepté ou rejeté en lui communiquant les résultats de l'évaluation.

1^{re} étape : accusé de réception

VNF accuse réception de la demande auprès du demandeur si le dossier est complet, et l'enregistre ou la rejette en indiquant les pièces manquantes. Dans le premier cas (accusé de réception délivré par VNF), le demandeur peut alors commencer les travaux prévus dans le dossier de demande de subvention, sans garantie de paiement d'une aide PAMI par VNF.

2^e étape : évaluation et sélection des projets

Pour donner la priorité aux projets présentant la plus grande valeur ajoutée, VNF évalue tout projet d'importance (montant d'investissement supérieur à 50 000 euros), notamment de construction ou acquisition de bateau, et tout projet innovant, selon une grille de critères prédéfinie et connue des demandeurs. Une note sur 5 est attribuée pour chaque critère de la grille :

- Pertinence (/5) : réponse adaptée au besoin
- Maturité (/5) : délai de mise en œuvre rapide
- Impact (/5) : impact du projet en adéquation avec les objectifs définis par le PAMI
- Qualité interne du dossier (/5) : complétude et détail du dossier présent
- Total (/20) => divisé par 4

Les projets obtenant une note moyenne de 3/5 ou supérieure sont retenus, les autres rejetés. La note zéro est éliminatoire pour certains critères.

Les autres demandes (de montants compris entre 10 000 et 50 000 euros) seront examinées selon une liste préétablie d'équipements éligibles, à l'instar des plans d'aides précédents.

3^e étape : décision attributive

La décision attributive de subvention formalise l'accord de principe de VNF et comporte les informations suivantes :

- la désignation du projet, ses caractéristiques ;
- la nature et le montant prévisionnel de la dépense engagée par le bénéficiaire, et pouvant être subventionnée ;
- le taux et le montant maximum de la subvention, sous réserve de disponibilité budgétaire ;
- une mention particulière concernant l'année de paiement de l'aide : en effet, dans l'hypothèse où le budget annuel dédié au PAMI est déjà consommé par les autres demandes déposées précédemment et retenues, la décision attributive indiquera que l'aide ne pourra pas être payée durant l'année civile en cours, mais l'année suivante (après approbation du budget par le conseil d'administration de VNF) ;
- le calendrier prévisionnel de l'opération et le délai de présentation des factures éligibles : 12 mois dans le cas d'aides d'un montant inférieur à 200 000 €, (éventuellement augmentés de 6 mois sur demande écrite et motivée) et 18 mois pour toute demande d'un montant supérieur ou égal à 200 000 € ;
- les modalités de versement de l'aide et clauses de reversement en cas d'irrégularité.

4^e étape : versement de la subvention

La subvention est versée sur justification de la réalisation des travaux à travers la production des factures acquittées et vérification de leur conformité à ceux indiqués dans la décision attributive.

Le détail des bénéficiaires éligibles, des modalités d'attribution et de la procédure est disponible sur le site Internet de VNF afin de s'assurer que chaque transporteur connaisse les conditions exactes d'octroi des aides du PAMI. Le régime d'aides est donc transparent.

1.1.3. Durée et budget

1.1.3.1 Durée du plan

Le plan d'aide couvre une période de cinq années, de 2018 à 2022. La gestion pluriannuelle du budget du plan assure aux acteurs économiques une visibilité suffisante pour anticiper leurs investissements et planifier les travaux à réaliser en fonction des objectifs du plan.

Les volets B et C du plan entreront en vigueur à la date de la décision de la Commission indiquant que les aides qui lui ont été notifiées sont autorisées. Par souci de cohérence, les aides couvertes par le RGEC (volet A et D) entreront en vigueur au même moment.

1.1.3.2 Budget du plan

Le budget prévisionnel maximal du plan est fixé à 16,5 millions d'euros de financements publics pour les cinq années de sa mise en œuvre, 8 millions d'euros étant destinés au volet A et 2 millions d'euros étant destinés au volet D.

Ce montant plafond est réparti comme suit entre les différents co-financeurs du plan :

- l'Etat pour 4 millions d'euros maximum,
- VNF pour 12,5 millions d'euros maximum.

Ces montants constituent des montants maxima. Le montant global du plan d'aide est réparti par mesure (sous-volet) du plan d'aide.

Le montant final des crédits alloués pour ce plan reste toutefois soumis aux décisions budgétaires du Parlement qui détermine le budget alloué annuellement à la politique des transports.

1.2. Les volets informés du régime d'aides

VOLET A - Améliorer la performance environnementale de la flotte (Budget : 8 millions d'euros)

A 1. Réduire les consommations et les émissions polluantes

Cette mesure vise à réduire les émissions polluantes des unités afin d'améliorer les performances environnementales du transport fluvial. Ces investissements peuvent porter sur :

- le changement d'un moteur en bon état de fonctionnement (ex : remotorisation, propulsion hybride),
- l'installation d'équipements de retraitement des gaz émis (ex : filtres à particules, systèmes de dépollution).

Pour être éligibles à l'aide, les spécifications des moteurs ou équipements installés devront permettre d'atteindre des niveaux de protection de l'environnement allant au-delà des normes en vigueur au moment des travaux.

A compter du 1^{er} janvier 2019 pour les moteurs de moins de 300 kW et du 1^{er} janvier 2020 pour les autres plages de puissance, les niveaux d'émissions devront être situés en-deçà de ceux indiqués dans le règlement communautaire dit EMNR (applicable aux engins mobiles non routiers).

Entre la date d'entrée en vigueur du plan et le 1^{er} janvier 2019 pour les moteurs de moins de 300 kW, ou le 1^{er} janvier 2020 pour les moteurs de 300 kW et plus, les moteurs ayant des performances environnementales allant au-delà des moteurs CCNR II (normes en vigueur) pourront bénéficier de l'aide du PAMI.

L'aide a une intensité de 40 % du coût d'installation de ces équipements (hors taxes) et est plafonnée à 100 000 € par bateau sur la durée du plan.

A 2. Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets

Cette aide permet d'améliorer la gestion des déchets à bord des unités en encourageant les travaux visant à réduire les déchets et eaux usées générés, améliorer les conditions de leur stockage à bord et faciliter

leur retraitement. Elle vise également à limiter par ce biais les rejets à l'eau et les impacts environnementaux que ceux-ci provoquent.

Ces investissements peuvent porter sur les équipements suivants :

- systèmes visant au stockage des déchets (ex : cuves de stockage),
- systèmes visant au retraitement des déchets (ex : station de retraitement, adaptation de la tuyauterie),
- équipements permettant de limiter les déchets générés (ex : arbre à hélice limitant les graisses).

L'aide porte sur les travaux effectués sur des bateaux existants et ayant pour but de limiter l'impact environnemental des déchets et eaux usées produits à bord, en agissant sur leur volume, leur stockage ou leur retraitement, et allant au-delà des normes en vigueur au moment du dépôt du dossier.

L'aide a une intensité de 30 % du coût d'installation de ces équipements (hors taxes) et est plafonnée à 70 000 € par bateau sur la durée du plan.

A 3. Réduire les consommations par une meilleure hydrodynamique

Cette mesure vise à réduire les consommations de carburant des bateaux en agissant sur leur hydrodynamique et ainsi à réduire les émissions de gaz à effet de serre. Avec des formes mieux adaptées, les bateaux peuvent réduire la puissance du moteur à mettre en œuvre pour avancer, réduisant ainsi leur consommation.

Ces investissements peuvent porter sur les travaux suivants :

- modification des formes arrière du bateau,
- amélioration de la forme du système de propulsion (ex : tuyères).

Cette aide ayant pour objectif, comme le sous-volet A1, de réduire les consommations des unités, a été traitée dans un sous-volet dédié car les montants d'investissement concernés étaient significativement plus élevés (travaux de structure).

Elle concerne les travaux effectués sur des bateaux existants et ayant pour but d'améliorer leur performance en terme d'hydrodynamique, en agissant sur la structure du bateau ou sur celui du système de propulsion.

L'aide a une intensité de 30 % du coût hors taxes des travaux et est plafonnée à 150 000 € par bateau sur la durée du plan.

A 4. Gestion et optimisation de l'énergie à bord

La présente mesure a pour objectif d'améliorer la gestion des énergies à bord en limitant l'énergie consommée et en favorisant les énergies renouvelables. Pour cela, elle prévoit d'encourager l'installation des systèmes permettant d'abaisser la quantité d'énergie utilisée à bord et exploitant des sources d'énergie plus respectueuses de l'environnement.

Ces investissements peuvent porter sur les équipements ou travaux suivants :

- systèmes de réduction des énergies consommées à bord (ex : automate gestion d'énergie / éco-pilote, génératrice) ;
- systèmes de production d'énergies renouvelables (ex : panneaux solaires, piles à combustible pour besoins domestiques) ;

- adaptations du réseau énergétique du bateau en découlant (ex : refonte des circuits électriques ou hydrauliques).

Elle concerne les travaux effectués sur des bateaux existants et ayant pour but de réduire la consommation d'énergies à bord et/ou d'exploiter des sources d'énergies respectueuses de l'environnement pour les besoins domestiques. L'installation de motorisation hybride n'est pas concernée, elle s'inscrit dans le volet A1.

L'aide a une intensité de 30 % du coût hors taxes des travaux et est plafonnée à 40 000 € par bateau sur la durée du plan.

Volet D - Favoriser l'émergence de solutions innovantes

(Budget : 2 millions d'Euros)

Ce budget est dédié à l'élaboration et l'expérimentation de solutions innovantes par rapport aux objectifs visés par les autres volets. Les bénéficiaires potentiels ne sont pas exclusivement les transporteurs fluviaux de marchandises mais aussi d'autres porteurs potentiels de projets (bureaux d'études, architectes, consortia, transporteurs fluviaux de passagers si la solution proposée est transposable aux bateaux de transport de marchandises etc.).

Les projets éligibles peuvent porter sur les actions suivantes :

- l'expérimentation d'une technologie existante ou nouvelle, non éprouvée dans le contexte spécifique du transport fluvial,
- la recherche et le développement liés à la conception de nouvelles technologies pour répondre à une problématique spécifique du secteur fluvial.

Les projets éligibles devront répondre à un ou plusieurs objectifs visés par les trois autres volets du PAMI

Le budget consacré à ce volet est fongible avec celui des autres volets, en cas de consommation inférieure aux prévisions.

Les projets soumis requièrent l'approbation préalable du siège de VNF (instance chargée des innovations dans la flotte fluviale).

Après cette approbation, une solution innovante s'inscrivant dans les objectifs du PAMI pourra faire l'objet d'une aide, conformément aux intensités et plafonds prévus par le sous-volet l'encadrant.

L'intensité de l'aide peut atteindre 50 % et est plafonnée à 100 000 € par projet.

Par ailleurs, l'intensité de l'aide, tous financements publics confondus, pourra aller jusqu'à 65 %, sous réserve que le projet soit bien qualifié de projet de recherche, développement et innovation

1.3. Cumul

Les mesures d'aides du présent régime sont cumulables entre elles, dans la limite du plafond d'aide par sous-volet, sur toute la durée du PAMI.

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 au report modal (PARM) pour la période 2018-2022 qui sera mis en œuvre après autorisation de la Commission européenne, ni avec d'autres financements communautaires

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.

2. APPRÉCIATION DE L'AIDE

2.1. Existence de l'aide

Aux termes de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur dans la mesure où elles affectent les échanges entre les Etats membres, les aides accordées par les Etats au moyen de ressources de l'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

Les autorités françaises considèrent que le PAMI constitue une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, dans la mesure où :

- Le PAMI prévoit que les bénéficiaires recevront des aides publiques, versées par l'établissement public Voies Navigable de France (VNF).
- Le PAMI aura pour effet de réduire les coûts supportés par les bénéficiaires des aides, qui auront donc un avantage économique par rapport aux autres acteurs économiques non bénéficiaires des aides.
- Le PAMI pourrait renforcer la position des entreprises bénéficiaires par rapport à d'autres entreprises qui participent aux échanges entre Etats membres de l'Union Européenne, notamment car ces bénéficiaires sont positionnés sur un marché ouvert à la concurrence (le secteur de la navigation intérieure et des transports combinés est totalement libéralisé).

2.2. Compatibilité du régime d'aides avec le marché intérieur

Les mesures d'aides proposées dans le cadre du PAMI sont résumées dans le tableau ci –dessous, ainsi que la base juridique proposée pour l'analyse de la compatibilité de chacune mesure avec le marché intérieur. Ces mesures d'aides sont conformes aux dispositions exposées dans les articles 3 à 12 du RGEC.

Nom du volet	Nom du sous-volet	Intensité	Plafond	Base juridique proposée
Volet A - Améliorer la performance environnementale de la flotte	A.1. Réduire les consommations et les émissions polluantes	40 %	100 000 €	Article 107, §3, sous c) TFUE et lignes directrices Environnement 2014
	A.2. Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets	30 %	70 000 €	Article 107, §3, sous c) TFUE et lignes directrices Environnement 2014
	A.3. Réduire les consommations par une meilleure hydrodynamique	30 %	150 000 €	Article 107, §3, sous c) TFUE et lignes directrices Environnement 2014
	A.4. Gestion et optimisation de l'énergie à bord	30 %	40 000 €	Article 107, §3, sous c) TFUE et lignes directrices Environnement 2014
Volet D - Favoriser l'émergence de solutions innovantes		50 %	100 000 €	Mesure visant les mêmes objectifs que les trois volets précédents, pour

Nom du volet	Nom du sous-volet	Intensité	Plafond	Base juridique proposée
				les projets innovants : la base juridique est donc fonction du volet auquel chaque projet, dans ses objectifs, pourra être rattaché.

2.2.1. Mesures environnementales (Volet A)

Les autorités françaises considèrent que les mesures A1, A2, A3 et A4, au regard de l'article 107, paragraphe 3, sous c), TFUE et des lignes directrices de 2014 concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014 – 2020, sont couvertes par le RGEC et sont donc compatibles avec le marché intérieur.

2.2.1.1 Mesure A1 visant à réduire les émissions polluantes

Objectif d'intérêt commun

Cette mesure s'inscrit dans l'objectif commun de protection de l'environnement. Cette objectif sera atteint par la réduction des consommations et des émissions de particules polluantes porté par le règlement dit « EMNR », publié le 16 septembre 2016 et entré en vigueur le 1er janvier 2017³.

Nécessité de la mesure, caractère approprié de l'aide et effet incitatif

Les moteurs de bateaux fluviaux entrent dans le champ du règlement EMNR mais une partie importante des moteurs équipant la flotte française est ancienne (30 à 50 ans) avec des émissions supérieures aux nouvelles normes.

Pour l'heure, l'obligation de s'équiper de moteurs répondant aux normes contenues dans le règlement EMNR s'applique uniquement aux moteurs neufs et les transporteurs n'ont pas d'obligation de changer le moteur existant, sauf en cas de panne non réparable.

Cette mesure vise à aider au financement de moteurs ou d'installation d'équipement de retraitement des gaz émis, de manière à aller au-delà des normes du règlement ou à anticiper la mise aux normes pour les transporteurs non soumis à l'obligation de s'équiper.

Dans le cadre des travaux de la conférence nationale sur le fret fluvial conduits en France de 2014 à 2016, un groupe de travail s'est entouré des conseils de motoristes afin d'évaluer les coûts de la mise aux normes pour les transporteurs.

Il est apparu que le respect des normes du règlement EMNR ne pourra se faire sans pratiquer au moins deux post-traitements par rapport aux moteurs de bateaux actuellement disponibles sur le marché. Ces traitements induiront un coût important tant en installation qu'en maintenance.

L'association européenne des motoristes a, quant à elle, émit un avis très négatif sur ces nouvelles normes en considérant qu'elles auront un effet néfaste sur la viabilité économique du transport fluvial. Indépendamment des aspects relatifs au marché de niche que représente ce transport (flotte de 10 000 bateaux et donc 10 000 moteurs pour toute l'Union européenne soit un marché estimé à 200 moteurs neufs par an pour toute l'UE), elle met notamment en avant la nécessité de disposer de place à bord des

³ Règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil du 14 septembre 2016 relatif aux exigences concernant les limites d'émission pour les gaz polluants et les particules polluantes et la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers

bateaux pour installer des moteurs plus volumineux qu'actuellement du fait des installations de post-traitement, qui induisent des restrictions techniques et nécessitent une maintenance plus importante.

Les équipementiers n'ont pas été en mesure d'indiquer de coût de ces dispositifs et ont laissé entendre que les premiers équipements seraient extrêmement onéreux. Voies Navigables de France s'est efforcé de chiffrer ces adaptations pour aboutir à la conclusion que le gaz naturel liquéfié (GNL) ne serait adapté qu'aux très grosses unités et **que l'ordre de grandeur du coût des équipements de post traitement (filtre à particules et réducteur catalytique) correspondants serait environ de 39 000 € pour un Freycinet et de 195 000€ pour un grand rhéna**n, indépendamment des accroissements de coûts de maintenance.

La très grande majorité des entreprises de transport fluvial ne disposent pas de la trésorerie ni de la capacité d'investissement nécessaires pour anticiper une telle mise aux normes sans aide.

Il peut être craint que les entreprises effectuent un changement de moteur avant l'entrée en vigueur de l'obligation de mise sur le marché de moteurs répondant aux normes du règlement EMNR. Les moteurs fluviaux ayant une très grande durée de vie, l'abaissement des polluants émis par le transport fluvial n'en serait que retardé.

L'incitation, par cette mesure d'aide, à s'équiper d'un moteur répondant aux normes contenues dans le règlement EMNR, permettra d'atteindre une meilleure qualité environnementale de ce mode de transport de manière sensiblement anticipée.

Les autorités françaises estiment donc que cette mesure visant à permettre l'anticipation de la mise aux normes pour les moteurs fluviaux est appropriée et revêt un caractère incitatif important.

De plus, cette aide est bien couverte par l'article 36, paragraphe 4b du RGEC, à savoir qu'il s'agit d'une aide à l'investissement permettant aux entreprises d'aller au delà des normes de protection environnementale de l'Union. Il s'agit d'une aide au « post-équipement de véhicules existants destinés au transport fluvial » et dont les normes entreront en vigueur en 2019 c'est-à-dire après la mise en service de ces véhicules, et ne s'appliquent pas à ces derniers de façon rétroactive.

Proportionnalité de l'aide

Les coûts admissibles pour cette mesure d'aides sont les coûts HT d'installation des moteurs dans la limite de 100 000 € par bateau. Les bateaux aidés sont ceux qui n'ont pas l'obligation d'installation de moteurs répondant aux normes EMNR.

Les coûts admissibles étant les coûts d'installation des nouveaux dispositifs de post traitement, ils correspondent bien à des coûts d'investissement supplémentaires permettant d'aller au-delà la norme ou d'anticiper la mise aux normes (point 72 des lignes directrices). Pour mémoire, les coûts d'installation d'un moteur sont estimés à environ 100 000 € pour un gros bateau et 40 000 € pour un petit bateau.

Par ailleurs, l'intensité de l'aide VNF sera de 40 % et l'aide maximale, tous financements publics confondus, ne dépassera pas les plafonds fixés par l'article 36 du RGEC soit 50 % pour une entreprise moyenne et 60% pour une petite entreprise.

Prévention des effets sur la concurrence

L'objectif de cette aide étant de favoriser les technologies et les moteurs fluviaux respectueux de l'environnement, la mesure n'est pas considérée par les autorités françaises comme ayant des effets particulièrement négatifs sur la concurrence. A l'inverse, elle aura pour conséquence d'obliger des transporteurs à des investissements non obligatoires et n'entraînera pas d'amélioration de leur situation concurrentielle.

Transparence

Cette mesure d'aide fait l'objet d'informations et d'une procédure transparente comme décrit précédemment.

En conclusion

Les autorités françaises considèrent que la mesure A1 du PAMI est couverte par l'article 36 du RGEC et répond aux critères de la partie 3.2 des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 :

- elle répond à l'objectif d'intérêt général de réduction des émissions polluantes tel que défini dans un règlement européen (point 31)
- elle cible une situation où le marché n'est pas capable d'apporter seul une amélioration significative (point 34)
- elle a un effet incitatif (point 49)
- les coûts admissibles sont conformes au point 72 des lignes directrices
- l'intensité de l'aide de 40%, plafonnée à 100 000 € par bateau est conforme à l'annexe 1 des lignes directrices (point 77 et annexe I)
- elle n'a pas d'effet négatif non désiré sur la concurrence et les échanges (point 88)
- elle est transparente (point 104)

2.2.1.2 Mesure A2 visant à réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets

Objectif d'intérêt commun

Cette mesure s'inscrit dans l'objectif commun de protection de l'environnement. Ainsi, elle s'inscrit plus particulièrement dans une politique "de gestion des déchets" identifiée comme faisant partie des mesures relevant des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 (point 18 – g)).

Cette mesure ayant pour objectif le traitement des déchets de l'entreprise bénéficiaire de l'aide, elle sera cependant, analysée comme aide concernant l'adaptation anticipée aux futures normes en la matière (point 18 – b), conformément au point 159 des lignes directrices.

Nécessité de la mesure, caractère approprié de l'aide et effet incitatif

La mesure A2 permet d'améliorer la gestion des déchets et des eaux usées à bord des unités en encourageant les travaux visant à réduire les déchets et les eaux usées générés, améliorer les conditions de leur stockage à bord et faciliter leur retraitement. Elle vise également à limiter par ce biais les rejets à l'eau et les impacts environnementaux que ceux-ci provoquent.

L'aide peut porter sur l'investissement dans des systèmes visant au stockage des déchets et eaux usées (ex : cuves de stockage), des systèmes visant au retraitement des déchets et eaux usées (ex : station de retraitement, adaptation de la tuyauterie) ou des équipements permettant de limiter les déchets générés (ex : arbre à hélice limitant les graisses), **qui ne sont pas des équipements obligatoires imposés par la réglementation.**

Elle porte sur les travaux effectués sur des bateaux existants et ayant pour but de limiter l'impact environnement des déchets et eaux usées produits à bord, en agissant sur leur volume, leur stockage ou leur retraitement, et allant au-delà des normes en vigueur au moment du dépôt du dossier.

La très grande majorité des entreprises de transport fluvial ne disposent pas de trésorerie ni de la capacité d'investissement nécessaires pour faire de tels investissements qui ne sont pas obligatoires.

Cette aide est donc nécessaire et aura donc un effet incitatif permettant une meilleure qualité environnementale des cours d'eau.

De plus, cette aide est bien couverte par l'article 36, paragraphe 2b du RGEC, à savoir qu'il s'agit d'une aide à l'investissement permettant au bénéficiaire d'augmenter le niveau de protection de l'environnement découlant de ses activités, en l'absence de normes de l'Union.

Proportionnalité de l'aide

Les coûts admissibles pour cette mesure d'aides sont les coûts HT d'installation des équipements de stockage, retraitement ou diminution des déchets à bord, dans la limite de 70 000 € par bateau. Les bateaux aidés sont ceux qui n'ont pas l'obligation d'installation de ces dispositifs ou qui installent des dispositifs allant au-delà des normes en vigueur.

Les coûts admissibles étant les coûts d'installation des dispositifs, ils correspondent bien à des coûts supplémentaires permettant d'aller au-delà de la norme ou d'anticiper la mise aux normes (point 72 des lignes directrices).

Par ailleurs, l'intensité de l'aide de 30% correspondant à une intensité inférieure aux intensités maximales fixées par les lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020, pour les grandes entreprises qui vont au-delà des normes, alors que les entreprises de transport fluvial françaises sont des petites ou moyennes entreprises au sens de la réglementation communautaire.

En fonction de l'évolution des demandes, les autorités françaises se donnent la possibilité d'ajuster cette intensité tout en restant dans le plafond fixé par l'article 36 du RGEC soit 40 % majoré de 20% pour les petites et moyennes entreprises.

Prévention des effets sur la concurrence

L'objectif de cette aide étant de favoriser les technologies respectueuses de l'environnement, la mesure n'est pas considérée par les autorités françaises comme ayant des effets particulièrement négatifs sur la concurrence. A l'inverse, elle aura pour conséquence d'obliger des transporteurs à des investissements non obligatoires et n'entraînera pas d'amélioration de leur situation concurrentielle.

Transparence

Cette mesure d'aide fait l'objet d'informations et d'une procédure transparente comme décrit précédemment.

En conclusion

Les autorités françaises considèrent que la mesure A2 du PAMI est couverte par l'article 36 du RGEC et répond aux critères de la partie 3.2 des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 :

- elle répond à l'objectif d'intérêt général de protection de l'environnement et d'amélioration de la gestion des déchets (point 31)
- elle cible une situation où le marché n'est pas capable d'apporter seul une amélioration significative (point 34)
- elle a un effet incitatif (point 49)
- les coûts admissibles sont conformes au point 72 des lignes directrices

- l'intensité de l'aide de 30%, plafonnée à 70 000 € par bateau est conforme à l'annexe 1 des lignes directrices (point 77 et annexe I)
- elle n'a pas d'effet négatif non désiré sur la concurrence et les échanges (point 88)
- elle est transparente (point 104)

2.2.1.3 Mesure A3 visant à réduire les consommations de carburant par une meilleure hydrodynamique

Objectif d'intérêt commun

Cette mesure s'inscrit dans l'objectif commun de protection de l'environnement par la réduction des consommations de carburant et donc de réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). Ainsi, elle concerne plus particulièrement la politique "**d'efficacité énergétique**" identifiée comme faisant partie des mesures relevant des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 (point 18 – f)). Cette mesure est également couverte par l'article 38 du RGEC.

Nécessité de la mesure, caractère approprié de l'aide et effet incitatif

Cette mesure vise à réduire les consommations de carburant par les unités de transport fluvial, en agissant sur leur hydrodynamique. Avec des formes mieux adaptées, les bateaux peuvent ainsi réduire la puissance du moteur à mettre en œuvre pour avancer, réduisant ainsi leur consommation et donc leurs émissions de GES.

Ces investissements peuvent porter sur les travaux de modification des formes arrière du bateau et d'amélioration de la forme du système de propulsion (ex : tuyères). La mesure d'aide concerne les travaux effectués sur des bateaux existants et ayant pour but d'améliorer leur performance en terme d'hydrodynamique, en agissant sur la structure du bateau ou sur celui du système de propulsion.

La très grande majorité des entreprises de transport fluvial ne disposent pas de trésorerie ni de la capacité d'investissement nécessaires pour faire de tels investissements qui ne sont pas imposés par la réglementation. Les travaux impactant la structure des bateaux étant très coûteux, il apparaît que cette aide est donc nécessaire et aura un effet incitatif permettant une meilleure efficacité énergétique des bateaux.

Proportionnalité de l'aide

Les coûts admissibles pour cette mesure d'aides sont les coûts HT des travaux dans la limite de 150 000 € par bateau.

A titre d'exemple, une tuyère coûte environ 50 000 euros, pompe-hélice environ 70 000 euros en série, des formes adaptées 50 000 à 200 000 euros selon la taille du bateau (un arrière complet peut coûter jusqu'à 2 millions d'euros).

Ces modifications de structure n'étant pas obligatoires, il apparaît aux autorités françaises que ces travaux représentent des coûts d'investissement supplémentaires permettant d'augmenter le niveau de protection de l'environnement (point 72 des lignes directrices). Ces travaux constituent également un investissement en faveur de mesures d'efficacité énergétique au sens de l'article 38 du RGEC.

Par ailleurs, l'intensité de l'aide de 30% du coût HT des travaux (plafonnée à 150 000 € par bateau sur la durée du plan) correspond à l'intensité maximale fixée par les lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020, pour les grandes entreprises

dans le cadre d'aides à l'efficacité énergétique, alors que les entreprises de transport fluvial françaises sont des petites ou moyennes entreprises au sens de la réglementation communautaire.

Prévention des effets sur la concurrence

L'objectif de cette aide étant de favoriser les technologies et les moteurs fluviaux respectueux de l'environnement, la mesure n'est pas considérée par les autorités françaises comme ayant des effets particulièrement négatifs sur la concurrence. A l'inverse, elle aura pour conséquence d'obliger des transporteurs à des investissements non obligatoires et donc à ne pas améliorer leur situation concurrentielle.

Transparence

Cette mesure d'aide fait l'objet d'informations et d'une procédure transparente comme décrit précédemment.

En conclusion

Les autorités françaises considèrent que la mesure A3 du PAMI est couverte par l'article 38 du RGEC et qu'elle répond aux critères de la partie 3.2 des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 :

- elle répond à l'objectif d'intérêt général de réduction des émissions polluantes tel que défini dans un règlement européen (point 31)
- elle cible une situation où le marché n'est pas capable d'apporter seul une amélioration significative (point 34)
- elle a un effet incitatif (point 49)
- les coûts admissibles sont conformes au point 72 des lignes directrices
- l'intensité de l'aide de 30%, plafonnée à 150 000 € par bateau est conforme à l'annexe 1 des lignes directrices (point 77 et annexe I)
- elle n'a pas d'effet négatif non désiré sur la concurrence et les échanges (point 88)
- elle est transparente (point 104)

2.2.1.4 Mesure A4 visant à la gestion et l'optimisation de l'énergie à bord

Objectif d'intérêt commun

Cette mesure s'inscrit dans l'objectif commun de protection de l'environnement. Elle peut être considérée comme une aide en faveur de mesure **d'efficacité énergétique** identifiée comme faisant partie des mesures relevant des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 (point 18 – f)). Il s'agit également d'une aide à l'investissement en faveur de la promotion de l'énergie produite à partir de sources renouvelables. Cette mesure est donc couverte par les articles 38 et 41 du RGEC.

Nécessité de la mesure, caractère approprié de l'aide et effet incitatif

La mesure A4 a pour objectif d'améliorer la gestion des énergies à bord en limitant l'énergie consommée et en favorisant les énergies renouvelables. Pour cela, elle prévoit d'encourager l'installation des systèmes permettant d'abaisser la quantité d'énergie utilisée à bord et exploitant des sources d'énergie plus respectueuses de l'environnement.

Ces investissements peuvent porter sur des systèmes de réduction des énergies consommées à bord (ex : automate gestion d'énergie / éco-pilote, génératrice); des systèmes de production d'énergies renouvelables (ex : panneaux solaires, piles à combustible pour besoins domestiques) ou d'adaptations du réseau énergétique du bateau en découlant (ex : refonte des circuits électriques ou hydrauliques).

Elle concerne les travaux effectués sur des bateaux existants et ayant pour but de réduire la consommation d'énergies à bord et/ou d'exploiter des sources d'énergies respectueuses de l'environnement pour les besoins domestiques. L'installation de motorisation hybride n'est pas concernée, elle s'inscrit dans le volet A1.

La majorité des entreprises de transport fluvial ne disposent pas de trésorerie ni de la capacité d'investissement nécessaires pour faire de tels investissements qui ne sont pas obligatoires.

Cette aide est donc nécessaire pour atteindre les objectifs de la mesure et aura un effet incitatif permettant une meilleure utilisation de l'énergie et un développement de l'utilisation des énergies renouvelables.

Proportionnalité de l'aide

Les coûts admissibles pour cette mesure d'aides sont les coûts HT des travaux visant à améliorer l'efficacité énergétique d'une unité fluviale ou à développer l'utilisation d'énergie renouvelable, dans la limite de 40 000 € par bateau sur la durée du plan.

Ces investissements n'étant pas obligatoires, il apparaît aux autorités françaises que ces travaux représentent des coûts d'investissement supplémentaires permettant d'augmenter le niveau de protection de l'environnement (point 72 des lignes directrices).

Par ailleurs, l'intensité de l'aide de 30% (plafonnée à 40 000 € par bateau sur la durée du plan) correspond à l'intensité maximale fixée par les lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 pour les grandes entreprises dans le cadre d'aides à l'efficacité énergétique, alors que les entreprises de transport fluvial françaises sont des petites ou moyennes entreprises au sens de la réglementation communautaire.

Prévention des effets sur la concurrence

L'objectif de cette aide étant de favoriser les technologies respectueuses de l'environnement et d'encourager à une moindre consommation d'énergie, la mesure n'est pas considérée par les autorités françaises comme ayant des effets négatifs sur la concurrence. A l'inverse, elle aura pour conséquence d'obliger des transporteurs à des investissements non obligatoires et n'entraînera pas une amélioration de leur situation concurrentielle.

Transparence

Cette mesure d'aide fait l'objet d'informations et d'une procédure transparente comme décrit précédemment.

En conclusion

Les autorités françaises considèrent que la mesure A4 du PAMI répond aux critères de la partie 3.2 des lignes directrices concernant les aides d'Etat à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020 :

- elle répond à l'objectif d'intérêt général d'amélioration de l'efficacité énergétique et de développement de l'utilisation des énergies renouvelables (point 31)
- elle cible une situation où le marché n'est pas capable d'apporter seul une amélioration significative (point 34)
- elle a un effet incitatif (point 49)

- les coûts admissibles sont conformes au point 72 des lignes directrices
- l'intensité de l'aide de 30%, plafonnée à 40 000 € par bateau est conforme à l'annexe 1 des lignes directrices (point 77 et annexe I)
- elle n'a pas d'effet négatif non désiré sur la concurrence et les échanges (point 88)
elle est transparente (point 104)

2.2.2. Mesures d'innovation (volet D)

Le plan d'aides à la modernisation et à l'innovation 2013-2017 comprenait une mesure de promotion de l'innovation qui visait à subventionner les études réalisées sur les bateaux existant afin de mettre en œuvre des solutions innovantes pour la construction, la structure ou l'équipement d'unités fluviales, dans l'objectif de réduire l'impact environnemental de la flotte en allant au-delà des normes en vigueur.

1 seul dossier a pu bénéficier de cette mesure.

La mesure a donc été élargie afin de promouvoir l'innovation dans le transport fluvial, sans se limiter à la performance environnementale de la flotte et aux études.

Le volet D est ainsi dédié à l'élaboration et l'expérimentation de solutions innovantes. Les bénéficiaires potentiels ne sont pas exclusivement les transporteurs fluviaux de marchandises mais aussi d'autres porteurs potentiels de projets (bureaux d'études, architectes, consortia, transporteurs fluviaux de passagers si les solutions proposées sont transposables aux bateaux de transport de marchandises etc.)

Les projets éligibles peuvent porter sur les actions suivantes :

- l'expérimentation d'une technologie existante ou nouvelle, non éprouvée dans le contexte spécifique du transport fluvial,
- la recherche et le développement liés à la conception de nouvelles technologies pour répondre à une problématique spécifique du secteur fluvial.
- Etude de faisabilité.

Une solution innovante s'inscrivant dans les objectifs du PAMI pourra faire l'objet d'une aide, conformément aux intensités et plafonds prévus par le sous-volet l'encadrant.

Ce volet ne représente pas en soi une mesure d'aide différente des autres aides du plan (la seule différence notable étant qu'il peut bénéficier à des entreprises qui ne sont pas nécessairement des transporteurs, mais aussi des bureaux d'études, architectes, chantiers navals, etc. En effet, les transporteurs eux-mêmes portent rarement des projets innovants). Il permet, dans le cadre de la mise en œuvre des autres volets d'aides, d'avoir une enveloppe spécifiquement réservée à l'aide aux solutions innovantes pour le transport fluvial.

L'aide VNF, plafonnée à 100 000 € par projet, sera d'une intensité variable selon le type de demandeur et de projet comme le détaille le tableau suivant

	Petite entreprise	Entreprise moyenne	Grande entreprise
Recherche fondamentale	50 %	50 %	50 %

Recherche industrielle	50 %	50%	50%
Développement expérimental	45 %	35 %	25%
Dans le cadre d'une collaboration effective (1) et/ou en cas d'une large diffusion des résultats du projet (2)	50%	50%	40%
Etude de faisabilité	50%	50%	50%

Dans le cadre d'un projet de développement expérimental, les intensités d'aide détaillées s'appliquent si :

1/ Le projet repose sur une collaboration effective :

- entre des entreprises parmi lesquelles figure au moins une PME, ou est mené dans au moins deux États membres, ou dans un État membre et une partie contractante à l'accord l'Espace Economique Européen, et aucune entreprise unique ne supporte seule plus de 70 % des coûts admissibles, ou
- entre une entreprise et un ou plusieurs organismes de recherche et de diffusion des connaissances, et ce ou ces derniers supportent au moins 10 % des coûts admissibles et ont le droit de publier les résultats de leurs propres recherches;

2/ les résultats du projet sont largement diffusés au moyen de conférences, de publications, de dépôts en libre accès ou de logiciels gratuits ou libres.

In fine, les aides maximales, tous financements publics confondus, ne dépasseront pas les intensités fixées par l'article 25 du RGEC.

Ainsi les autorités françaises considèrent que les aides à l'innovation sont compatibles avec le marché intérieur au regard des articles 25 et 49 du RGEC.