



COMMISSION EUROPEENNE

Bruxelles, 3.1.2018
C(2017) 8859 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

Objet: Aide d'État SA.48483 (2017/N) - France - Aide à la création et à la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE)

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

- (1) Par notification électronique enregistrée le 22 juin 2017, les autorités françaises ont pré-notifié à la Commission, leur intention de financer une partie des coûts de rénovation, d'extension, de réactivation et de création d'installations terminales embranchées. Les autorités françaises ont envoyé des informations complémentaires sur le dossier le 6 juillet et le 4 août 2017. Suite à ces échanges, les autorités françaises ont soumis la notification formelle du dossier le 27 octobre 2017.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE

2.1. L'objectif de la mesure d'aide

- (2) Les autorités françaises ont l'intention de favoriser la politique de report modal de la route vers le rail et le transport ferroviaire de fret, par le biais de l'amélioration de l'accès au réseau ferré en soutenant le développement du système d'installations terminales embranchées («embranchements ferroviaires» ou

Son Excellence Monsieur Jean-Yves LE DRIAN
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

«ITE»¹ adaptées aux besoins des chargeurs privés. Selon les autorités françaises, les investissements dans la création ou dans la rénovation, l'extension et la remise en service d'embranchements ferroviaires privés sont susceptibles de rétablir la concurrence entre le transport routier et le transport ferroviaire, d'accroître la protection de l'environnement et d'améliorer la coordination des transports.

2.2. La base juridique

- (3) La base juridique est l'Article L2100-2 du Code des Transports, modifiée par l'ordonnance n° 2015-855 du 15 juillet 2015 – article 1². Pour la mise en application de la mesure, une circulaire ministérielle sera rédigée après l'adoption de la présente décision.
- (4) L'aide sera octroyée au cas par cas directement par les collectivités territoriales, notamment les régions auxquelles les lois successives sur la décentralisation du pouvoir ont attribué des compétences en matière d'aide au développement économique. Les autorités françaises ont informé la Commission du fait qu'il n'est pas exclu que des aides puissent ponctuellement être apportées par l'État lui-même.

2.3. La durée et le budget du régime notifié

- (5) La durée du régime d'aides est limitée dans le temps (c.à.d. au 30.11.2022). Le régime d'aides entrera en vigueur dès l'obtention de l'approbation de la Commission.
- (6) Le budget total du régime s'élève à 60 millions d'euros, avec un budget annuel prévisionnel de 12 millions d'euros. Les autorités françaises se sont engagées à ne pas verser de l'aide avant que le régime soit approuvé par la Commission.

2.4. Les bénéficiaires

- (7) Le régime d'aides porte sur la seconde partie de l'ITE, appartenant à un opérateur privé³. Les bénéficiaires sont donc des entreprises privées (soit des grandes entreprises au travers leurs sites de production, soit des PME). L'entreprise d'infrastructure ferroviaire nationale (SNCF Réseau), auquel appartient la première partie d'un terminal embranchée située en dehors du réseau ferré national est exclue du présent régime d'aides. Les entreprises en difficulté au sens

¹ Il s'agit des terminaux constitués d'ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire situés au-delà du réseau ferré national. La première partie d'installations terminales embranchées («ITE») est constituée essentiellement d'un appareil de voie servant au raccordement au réseau ferré national, appartenant à SNCF Réseau (l'un des trois établissements publics à caractère industriel et commercial (EPIC) composant la Société nationale des chemins de fer). La seconde partie de l'ITE appartient à un opérateur (chargeur) privé. Les ITE permettent la desserte ferroviaire directe des sites d'activité économique et évitent ainsi les «ruptures de charges» qui se manifestent par un stockage temporaire et/ou transbordement des marchandises sur un site intermédiaire.

² Journal Officiel de la République française du 16 juillet 2015 (n°0162)

³ Voir la note de bas de page numéro 1.

des lignes directrices «sauvetage et restructuration»⁴ sont aussi exclues du régime d'aides.

- (8) Selon les autorités françaises, les entreprises bénéficiaires d'une aide recouvrent essentiellement deux catégories:
- des entreprises raccordés au réseau ferré national et possédant déjà une ITE qui doit faire l'objet d'une réactivation ou d'une remise à niveau pour pouvoir être exploitée de manière plus efficace;
 - des entreprises souhaitant développer, dans le cadre de leur activité, le transport de marchandises par voie ferrée et qui ont, pour le faire, la volonté de créer une ITE.
- (9) Le régime d'aides s'applique à tous les secteurs d'activité de l'économie⁵. Selon les autorités françaises, environ 60 à 80 entreprises pourraient en bénéficier au cours de la période de financement. Les autorités françaises déclarent que l'aide sera octroyée à des conditions non discriminatoires car les critères d'éligibilité permettraient au plus grand nombre d'entreprises possédant une ITE ou souhaitant en créer une, de bénéficier d'une aide au titre du régime.

2.5. La forme et l'intensité de l'aide

- (10) L'aide sera octroyée sous forme de subvention non remboursable.
- (11) Le régime distingue deux grandes catégories de travaux/investissements qui peuvent faire l'objet de ce financement: (i) ceux portant sur l'extension ou l'agrandissement d'une ITE existante, ou encore sur la rénovation d'une ITE en fin de vie, et (ii) ceux concernant la création d'une ITE ou la réactivation d'une ITE qui n'est actuellement plus utilisée. Le seuil maximal de l'aide pour un projet de création/réactivation est plafonné à 2,5 millions d'euros par projet, tandis que le seuil maximal pour un projet d'extension/rénovation est plafonné à 2,0 millions d'euros par projet. Pour chacune des aides publiques versées pour l'extension, la rénovation, la création ou la réactivation d'une ITE, l'aide ne peut pas être supérieure à la moitié des coûts d'investissement éligibles⁶.
- (12) L'octroi de l'aide à chaque projet est conditionné à la réalisation d'une étude comprenant une analyse des flux et des prévisions du trafic depuis l'installation et un engagement du propriétaire de l'ITE et/ou du chargeur de générer, à conditions économiques égales par ailleurs, du trafic de fret ferroviaire depuis cette installation, pendant au moins cinq ans.

⁴ Communication de la Commission Lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers, OJ C 249, 31.7.2014, p.1.

⁵ Les autorités françaises ont indiqué que parmi les secteurs d'activités les plus importants utilisateurs du fret ferroviaire figurent l'industrie chimique, l'industrie pharmaceutique, l'agriculture (notamment le secteur des céréales), les produits de carrière, matériaux de construction et la métallurgie. Les secteurs de la distribution, de la grande consommation (alimentaire et non alimentaire), de la logistique et le secteur du bois/papier peuvent également être concernés.

⁶ Selon les autorités françaises, le seuil minimal par projet s'élève à 20 000,00 euros.

- (13) Dans ce contexte, les autorités françaises ont informé la Commission du fait qu'il sera effectué, pour chaque projet susceptible de faire l'objet de l'aide, un contrôle annuel en trois phases:
- un contrôle sur l'étude d'analyse des flux et des prévisions du trafic qui sera effectué lors de la demande de subvention, destinée à valider la viabilité du projet et à s'assurer que son impact en termes de report modal vers le ferroviaire est suffisant;
 - un contrôle sur la réalisation effective des travaux et aménagements sur lesquels porte l'investissement, et
 - un contrôle sur le niveau d'utilisation de l'ITE en mesurant annuellement le nombre de tonnes ou de wagons expédiés ou reçus, destinée encore à vérifier le niveau de report modal.
- (14) Ce triple contrôle est réalisé par les services «Transports» de la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL), en liaison étroite avec les régions et les autres collectivités territoriales concernées. Les différentes DREAL concernées en référeront à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer (DGITM), située au sein du Ministère de la transition écologique et solidaire (MTES), qui fera une synthèse annuelle nationale.
- (15) Un remboursement partiel ou total de la subvention est prévu en cas de non-respect des engagements pris par le bénéficiaire.

2.6. Les coûts éligibles

- (16) Toutes les infrastructures et tous les équipements utilisés exclusivement et directement pour effectuer des opérations de transport ferroviaire de marchandises seront éligibles aux aides à des conditions non discriminatoires. Les coûts éligibles englobent notamment les voies, les plates-formes de chargement, les zones de chargement goudronnées, les installations d'éclairage, les systèmes de grues, les équipements fixes de chargement, les ponts-bascules, les installations conçues pour la manœuvre du matériel roulant et les engins de traction ferroviaire utilisés sur l'ITE.

2.7. Le cumul

- (17) L'aide octroyé dans le cadre du présent régime ne peut pas être cumulée avec d'autres types d'aides.

2.8. L'évaluation

- (18) À partir des éléments recueillis pour chaque projet et des synthèses nationales annuelles préparés par la DGTIM (voir le considérant 14 ci-dessus) une évaluation ex-post du dispositif sera réalisée avant la fin de la période de cinq ans pour laquelle l'autorisation du régime est sollicitée auprès de la Commission. Le calendrier de l'évaluation est constitué de quatre grandes phases: (i) phase de sélection du projet pour vérifier le bien-fondé de la demande; (ii) phase de vérification de réalisation des investissements/travaux; (iii) phase de vérification annuelle de réalisation des trafics depuis les installations ayant fait l'objet des

aides et de conformité du montant estimé par an (12 millions d'euros) avec le montant réellement réalisé, et (iv) phase d'évaluation finale avec la présentation du rapport final d'évaluation à la Commission.

- (19) Le rapport final d'évaluation portant sur l'ensemble de la période d'application du présent régime d'aides sera présenté à la Commission trois mois avant la fin de cette période.
- (20) L'organisme chargé de cette évaluation n'est pas connu à ce stade, puisque le choix n'a pas encore été arrêté par le Ministère de la transition écologique et solidaire des transports. À cet égard, les autorités françaises ont informé la Commission du fait que dans le cas où il est décidé de faire appel à un prestataire privé extérieur au ministère, la sélection sera réalisée suivant les règles nationales régissant les marchés publics en garantissant son indépendance. Dans le cas où il serait décidé de faire appel à un organisme public afin de réaliser l'étude d'évaluation, le ministère veillera à ce que le prestataire mène ses travaux en toute indépendance.
- (21) Cette évaluation permettra de déterminer la nécessité de prolonger le régime d'aides au-delà de la période initiale de 5 ans autorisée par le biais de la présente décision. Le cas échéant, une nouvelle demande d'autorisation sera effectuée auprès de la Commission.

3. L'APPRECIATION DE LA MESURE

3.1. L'existence d'aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (22) L'article 107, paragraphe 1, du TFUE, dispose que « sauf dérogations prévues dans le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les 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 ».
- (23) La qualification d'aide d'État d'une mesure au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies: (i) la mesure doit être imputable à l'État et financée par des ressources d'État; (ii) elle doit conférer un avantage à son bénéficiaire; (iii) cet avantage doit être sélectif, et (iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.
- (24) En ce qui concerne l'exigence selon laquelle la mesure doit être accordée au moyen de ressources d'État et être imputable à l'État, ce critère est rempli en l'espèce des lors que l'aide sera octroyée sous forme de subvention non remboursable par les collectivités territoriales, notamment les régions ou, le cas échéant, par l'État (voir le considérant 4 ci-dessus).
- (25) La mesure en question réduit les coûts et les risques que les propriétaires d'ITE auraient normalement encourus aux fins de la rénovation, de l'extension, de la réactivation ou de la création d'ITE. Dès lors, il peut être conclu que cette mesure

confère un avantage économique que le propriétaire d'ITE n'aurait pas pu obtenir dans des conditions normales du marché.

- (26) Grace à l'ITE, des sites industriels par exemple, sont raccordés directement au réseau ferré national. Cela représente une opportunité pour les entreprises bénéficiaires permettant d'utiliser exclusivement le chemin de fer pour le transport des leurs marchandises, évitant ainsi les ruptures de charge qui se manifestent par un stockage temporaire et/ou un transbordement de ces marchandises sur un site intermédiaire. La mesure permettra donc un report modal et une utilisation plus intensive du rail pour le transport des marchandises. Elle s'applique à tous les secteurs d'activité de l'économie et s'adresse à toutes les entreprises que souhaitent développer, dans le cadre de leur activité, le transport de marchandises par voie ferrée. Ces entreprises reçoivent donc des aides couvrant une partie des coûts d'investissement dans l'ITE, tandis que d'autres entreprises qui pourraient être en concurrence avec les bénéficiaires de telles aides ne peuvent les recevoir⁷. La mesure est donc sélective.
- (27) Enfin, lorsqu'une aide accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à celle d'autres entreprises concurrentes au sein de l'Union, celle-ci peut être considérée comme influençant les échanges entre les États membres⁸. Il suffit, à cet effet, que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence. Étant donné que les bénéficiaires de la mesure sont des entreprises opérant dans tous les secteurs d'activité de l'économie⁹, où la concurrence s'établit typiquement au niveau à tout le moins européen, la mesure est susceptible d'affecter la concurrence et les échanges entre les États membres.
- (28) La Commission conclut donc que la mesure notifiée par les autorités françaises constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. Il y a lieu dès lors d'examiner si elle peut être considérée compatible avec le marché intérieur.

3.2. La légalité de l'aide

- (29) En soumettant l'octroi de l'aide à l'autorisation de la Commission avant la mise à exécution du régime d'aides décrit au point 2, les autorités françaises ont respecté les obligations qui leur incombent en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

⁷ Voir le considérant 34 de la décision de la Commission du 6.10.2004 dans l'affaire N 170/2004 - Allemagne – Lignes directrices pour la construction, l'extension et la remise en service d'embranchements ferroviaires privés. C 125, 24.5.2005, p. 6.

⁸ Arrêt de la Cour du 17 Septembre 1980, Philip Morris contre Commission, affaire 730/79, Rec. 1980, p. 2671, ECLI:C:1980:209, point 11; arrêt de la Cour du 22 novembre 2001, Ferring, affaire C-53/00, Rec. 2002, p. I-9067, ECLI:C:2001:627, point 21; arrêt de la Cour du 29 avril 2004, Italie contre Commission, affaire C-372/97, Rec. 2004, p. I-3679, ECLI:C:2004:234, point 44.

⁹ Voir la note de bas de page numéro 5.

3.3. La compatibilité du régime d'aides notifié avec le marché intérieur

- (30) La Commission considère que la compatibilité de la mesure sous examen peut être appréciée sur la base de l'article 93 du TFUE, selon lequel les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur.
- (31) Depuis l'entrée en vigueur du règlement (CE) 1370/2007¹⁰, l'article 93 du TFUE est devenu directement applicable en tant que base juridique pour l'analyse de la compatibilité des aides non couvertes par le règlement précité, et en particulier les aides ayant comme objectif la coordination de transports de fret.
- (32) L'article 93 du TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de coordination des transports sont compatibles avec les Traités. La notion de "coordination de transports" utilisée à l'article 93 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 qui vise à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. La Cour de Justice a confirmé que cet article admet la compatibilité des aides en matière de coordination des transports dans des cas bien déterminés et à la condition de ne pas porter préjudice aux intérêts généraux de l'Union.
- (33) Les progrès de la libéralisation dans le secteur des transports terrestres ont, à certains égards, considérablement atténué les besoins de coordination. Dans un secteur libéralisé efficient, la coordination peut, en effet, résulter de l'action des forces du marché. Cependant, même après la libéralisation du secteur, diverses défaillances de marché peuvent subsister. Ces défaillances justifient donc l'intervention des pouvoirs publics dans ce domaine.
- (34) Le régime actuel vise à encourager un report modal du transport routier vers le transport ferroviaire, qui est un des objectifs reconnus de la coordination des transports¹¹ ainsi que confirmé dans une pratique décisionnelle constante de la Commission.
- (35) La Commission a précédemment considéré que, pour qu'une aide puisse répondre aux besoins de la coordination des transports, elle doit contribuer à la réalisation d'un objectif d'intérêt général et être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé. En outre, l'infrastructure doit être ouverte à tous de manière non discriminatoire et la distorsion de concurrence qui est inhérente à l'aide ne doit pas porter préjudice aux intérêts généraux de l'Union européenne. Il y a lieu dès lors d'examiner si ces critères sont remplis par le régime d'aides notifié.

¹⁰ Règlement (EC) 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) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil, JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

¹¹ Voir décision de la Commission du 9.11.2011 dans l'affaire SA.32632 (2011/N) ETGE, JO C 82 du 21.3.2012, p. 2; décision de la Commission du 15.6.2011 dans l'affaire SA.32224 — Pays-Bas — Développement de Alblasserdam Container Transferium, C 215, 21.7.2011, p. 22; décision de la Commission du 21.12.2016 dans l'affaire SA.46720 – Allemagne – Lignes directrices pour la construction, l'extension et la remise en service d'embranchements ferroviaires privés, C(2016) 8988 final, JOCE C14, 20.01.2017, p. 14.

3.3.1. Contribution à un objectif d'intérêt général

- (36) Les autorités françaises indiquent que l'objectif du régime d'aides notifié est de répondre au problème de congestion des autoroutes, de réduire le trafic routier et donc les émissions de polluants (CO₂, particules fines, oxydes d'azote (NO_x)¹² et de renforcer la sécurité. De plus ce régime renforcera l'attractivité du fret ferroviaire dont les ITE constituent un des éléments essentiels¹³.
- (37) Le but explicite de la mesure est de promouvoir et de développer l'utilisation du transport ferroviaire et de réaliser un report modal de la route vers le rail pour le transport de marchandises. Il apparaît, par conséquent, nécessaire d'améliorer l'accès au réseau ferré en développant l'utilisation d'ITE adaptées aux besoins des chargeurs. Dans sa communication intitulée «Un plan européen pour la relance économique»¹⁴, la Commission a souligné la nécessité d'accélérer les investissements dans les infrastructures, en particulier dans les modes de transport respectueux de l'environnement, comme le rail.
- (38) La Commission dans son Livre blanc pour un espace européen unique des transports¹⁵, encourage l'utilisation du rail et d'autres modes de transport qui sont plus respectueux de l'environnement que le transport routier. En particulier, la Commission précise que 30% de fret routier devrait être transféré d'ici 2030 vers d'autres modes de transport tels que le chemin de fer ou la navigation.
- (39) La Commission reconnaît par ailleurs dans son livre blanc sur la politique des transports que le fret ferroviaire est d'une grande importance dans le développement d'un système de transport moderne qui peut offrir un service de qualité. Toutefois, la Commission constate que des investissements considérables sont nécessaires pour étendre ou moderniser la capacité du réseau ferroviaire.
- (40) La Commission reconnaît qu'il appartient d'abord aux opérateurs commerciaux d'améliorer le transport ferroviaire à l'intérieur des marchés dont l'accès est libre et où les règles de libre concurrence liées à l'offre et à la demande prévalent. Cependant, afin d'exploiter pleinement le potentiel du transport ferroviaire, la volonté de prendre des risques associés au transfert de la route vers d'autres modes de transport pourrait devoir être stimulée.
- (41) Dès lors, à la lumière des informations fournies par les autorités françaises, comme décrit ci-dessus, la Commission considère que l'objectif du régime d'aides notifié contribue aux objectifs de l'Union concernant la coordination des transports et sa politique pour un développement de transport durable, en réduisant la congestion routière dans l'intérêt commun, ainsi que la pollution de l'air.

¹² Les autorités françaises estiment que la mise en œuvre du régime d'aides proposé permettrait de réduire les émissions de CO₂ d'environ 200 000 tonnes.

¹³ Environ 80% du trafic fret s'effectue aujourd'hui au départ ou à destination d'une ITE en France.

¹⁴ COM (2008) 800 final du 26.11.2008.

¹⁵ 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 of 28.03.2011.

3.3.2. Nécessité et proportionnalité de l'aide

- (42) L'aide doit être nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt commun, et doit avoir un effet incitatif, à savoir l'aide doit changer le comportement de l'entreprise bénéficiaire de manière à ce que soit exercée une activité supplémentaire, qui ne se réaliserait pas sans l'aide ou qui serait effectuée d'une manière plus restreinte ou différente, de sorte que l'objectif d'intérêt commun ne serait pas atteint.
- (43) Pour qu'une aide donnée puisse être considérée comme «répondant aux besoins» de la coordination des transports, elle doit être nécessaire et proportionnée à l'objectif visé. Le présent régime ne propose qu'une aide en ce qui concerne les investissements liés aux embranchements ferroviaires privés. Les coûts liés à la rénovation, l'extension, la réactivation ou à la création des ITE, que les entreprises utilisant le transport routier ne doivent pas supporter, peuvent empêcher le report modal souhaité au transport ferroviaire de sorte que les seules forces du marché ne suffisent pas à réaliser un tel transfert. L'entreprise d'infrastructure ferroviaire nationale à laquelle appartient la première partie de l'ITE (partie publique de l'ITE) n'est pas éligible au titre de la mesure.
- (44) En ce qui concerne l'intensité maximale de l'aide de 50% des coûts admissibles de l'investissement, la Commission note que similaire intensité d'aide pour des mesures de même nature a été considéré comme nécessaire et proportionné à l'objectif recherché de favoriser un report modal vers le transport ferroviaire¹⁶.
- (45) La Commission note en outre que l'aide est uniquement disponible si les bénéficiaires potentiels supportent au moins 50% du total des coûts d'investissement et s'engagent à des objectifs adaptés à chaque cas et contrôlés par la vérification de la réalisation des flux de trafic fret ferroviaire annoncés depuis l'ITE au cours d'une certaine période de temps. La Commission note aussi qu'une partie ou la totalité de l'aide peut être récupérée en cas de non-respect des engagements pris par le bénéficiaire. Le bénéficiaire prend donc un risque financier important, qui garantit un engagement de la part de ce partenaire privé dans la réussite du projet. Par conséquent, la Commission considère que l'aide sera limitée au minimum nécessaire et qu'elle est, de ce fait, proportionnée.

¹⁶ Voir décision de la Commission du 19.09.2012 dans l'affaire SA.34985 — Autriche — Programme de soutien au développement de voies de raccordement et de terminaux de transfert 2013-2018, ex N 196/2006: Lignes directrices concernant les accords de transfert «Intermodal» et N 707/2006: «Lignes directrices sur le développement de voies de raccordement», JO C 43, du 15.02.2013, p. 21; décision de la Commission du 11 décembre 2008, N 651/2008 — Belgique — Financiering van een terminal voor het intermodaal vervoer van continentale Containers, JO C 60 du 14.3.2009, p. 4; décision de la Commission du 21 novembre 2008, N 352/2008 — Belgique — Régime d'aides en faveur des modes de transport autres que le transport routier, JO C 7 du 13.1.2009, p.1; décision de la Commission du 12 novembre 2008, N 195/2008 — Pologne — Aide à l'investissement dans les transports combinés dans le cadre des programmes opérationnels régionaux, JO C 329, du 24.12.2009, p. 3; décision de la Commission du 21.12.2016 dans l'affaire SA.46720 – Allemagne – Lignes directrices pour la construction, l'extension et la remise en service d'embranchements ferroviaires privés, C(2016) 8988 final, JOCE C14, 20.01.2017, p. 14.

3.3.3. Accès ouvert sur une base non discriminatoire

- (46) Comme indiqué par les autorités françaises (voir le considérant 9 ci-dessus), les critères d'éligibilité permettraient au plus grand nombre d'entreprises possédant une ITE ou souhaitant en créer une, de bénéficier d'une aide au titre du régime. La Commission, par ailleurs, remarque que l'accès au régime d'aides notifié est ouvert à toute entreprise privée. En outre, les critères d'admissibilité permettent à un grand nombre d'entreprises provenant de secteurs variés de bénéficier d'aides au titre de ce régime. Par conséquent, l'aide est accordée à des conditions non discriminatoires.

3.3.4. Absence de distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun

- (47) Les autorités françaises ont indiqué que le report modal de la route vers le rail induit par l'utilisation accru de l'ITE implique des externalités positives de décongestion des autoroutes, contribuant ainsi à la réalisation des objectifs d'intérêt commun décrits ci-dessus. En plus, selon les autorités françaises, les autres modes de transport vertueux en termes d'environnement (mode fluvial ou transport maritime à courte distance) ne sont pas impactés par cette mesure car les projets d'ITE ne rentrent pas en concurrence avec les lignes de transport maritime à courte distance et par voie d'eau compte-tenu des spécificités de chaque mode de transport et de la nécessité de traiter les flux de bout en bout¹⁷. L'analyse d'infrastructures similaires dans d'autres États membres¹⁸ confirme l'absence de concurrence directe de ce type.
- (48) L'objectif de la mesure est de réduire les déséquilibres entre le transport ferroviaire et le transport routier. La Commission considère que, dans la poursuite de cet objectif, l'aide n'entraîne pas de distorsion de la concurrence dans une mesure contraire à l'intérêt commun et que la mesure relative à la coordination des transports grâce à l'utilisation d'embranchements ferroviaires devrait être considérée comme compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 TFUE.

3.3.5. Conclusions sur la compatibilité

- (49) À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission considère que le régime notifié répond aux besoins de la coordination des transports et est donc compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 93 du TFUE.

4. CONCLUSION

La Commission a donc décidé de ne pas soulever d'objections à l'encontre de l'aide notifiée au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

¹⁷ Dans le cadre de l'étude demandée au chargeur avant l'octroi de l'aide, les autorités françaises se sont engagées à analyser de façon approfondie le fait que le projet en question ne favorise pas le renforcement d'une concurrence non souhaitée avec d'autres modes de transports propres en termes d'environnement.

¹⁸ Voir la note de bas de page numéro 16.

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/competition/elojade/isef/index.cfm>.

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

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Grefe des aides d'État
1 Place Madou / Madouplein 1
B-1049 BRUXELLES
Fax : +32 (0)2 296 12 42

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

Par la Commission

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission