



Bruxelles, le 20.07.2020

C(2020)4849 final

<p>Dans la version publique de la présente décision, des informations ont été supprimées conformément aux articles 30 et 31 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil du 13 juillet 2015 portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces articles concernent notamment la non-divulgation des informations couvertes par le secret professionnel. Les informations supprimées sont indiquées au moyen de crochets [...].</p>		<p style="text-align: center;">VERSION PUBLIQUE</p> <p>Ce document est publié uniquement pour information.</p>
---	--	--

**Objet: Aide d'État SA.57398 (2020/N) - France - Augmentation du budget globale du: Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale pour la période 2018-2022 (PAMI)**

Excellence,

## 1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 19 mai 2020, la France a notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), une modification budgétaire au régime d'aides existant «*Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale 2018-2022*» (ci-après le 'PAMI').
- (2) Le PAMI a été initialement approuvé par la Commission en 2004 pour la période 2004-2007<sup>1</sup>, et ultérieurement prolongé en 2008 pour la période 2008-2012<sup>2</sup>, en

<sup>1</sup> Affaire N 38/2004, décision de la Commission du 8.09.2004, JO C 136 du 03.06.2005, p.41.

<sup>2</sup> Affaire N 651/2007, décision de la Commission du 2.07.2008, JO C 216 du 23.08.2008, p.12.

Son Excellence Monsieur Jean-Yves LE DRIAN  
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères 37,  
Quai d'Orsay F - 75351 PARIS  
France

2013 pour la période 2013-2017<sup>3</sup>, et en 2018 pour la période 2018-2022<sup>4</sup> (ci-après la 'Dernière Décision de Prolongation').

## **2. DESCRIPTION DU RÉGIME EXISTANT**

### **2.1. Description du régime**

- (3) Selon les autorités françaises, le PAMI est conçu pour répondre aux besoins de la flotte fluviale qui navigue sur les voies navigables françaises, c'est-à-dire environ 70% par des bateaux sous pavillon français et 30% par des bateaux sous pavillon d'autres États-membres. La flotte fluviale de pavillon français est caractérisée par une forte proportion de bateaux exploités par des petites entreprises (en moyenne moins de cinq salariés, et un à trois bateaux de fret par entreprise), disposant de moyens financiers très réduits.
- (4) Le PAMI comprend quatre volets de mesures destinés à: A) Améliorer la performance environnementale, B) Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques, C) Accompagner le renouvellement des acteurs de la filière, et D) Favoriser l'émergence de solutions innovantes.
- (5) Une description détaillée du régime existant est présentée au Chapitre 2.1. de la Dernière Décision de Prolongation, ainsi que des références à la politique de la France de soutien au transport fluvial depuis 1986.

### **2.2. Base juridique**

- (6) L'aide sera octroyée en application de l'article R 4311-1 du code des transports et de l'article 3 du décret n°60-1441 du 26 décembre 1960, portant statut de voies navigables de France, modifié par l'article 2 du décret n°2008-1321 du 16 décembre 2008 (ci-après la 'base juridique existante').
- (7) Le projet de loi introduisant l'augmentation budgétaire proposée ne modifie pas la base juridique existante.

### **2.3. Durée et budget**

- (8) Le régime existant a été autorisé par la Dernière Décision de Prolongation jusqu'au 31 décembre 2022 et portait sur la circulation de marchandises entre le 1<sup>er</sup> janvier 2018 et le 31 décembre 2022. Le budget total alloué au régime existant s'élevait à 6.2 millions d'euros.
- (9) La présente notification concerne une augmentation du budget total du régime à 20 millions d'euros.
- (10) Les aides octroyées au titre du régime existant ont été dûment enregistrées par les autorités françaises dans l'application «*State aid Reporting Interactive*» et n'ont pas excédé le budget alloué.

---

<sup>3</sup> Affaire SA.35139 (2012/N), décision de la Commission du 5.06.2013, JO C 200 du 12.07.2013, p.1.

<sup>4</sup> Affaire SA.48804 (2017/N), décision de la Commission du 25.05.2018, JO C 261 du 02.08.2019, p.2.

- (11) Les autorités françaises confirment qu'aucune aide n'a été versée depuis le 31 décembre 2019. Elles s'engagent à n'appliquer le nouveau régime que lorsqu'il aura été autorisé par la Commission européenne.

### 3. MODIFICATION DU RÉGIME EXISTANT

- (12) Les autorités françaises ont l'intention d'engager un budget de 20 millions d'euros pour la durée du PAMI. Le budget prévisionnel pour les années 2020 à 2022 est estimé à EUR 17 M pour le volet B et à EUR 3 M pour le volet C.
- (13) Selon les autorités françaises, les engagements financiers correspondants aux dossiers validés s'élèvent à 6,177 millions d'euros sur la seule période 2018-2019, soit 99.6% du budget maximal autorisé pour la période 2018-2022.
- (14) Les autorités françaises indiquent que les besoins de financement du régime existant ont été sous-évalués. Le nombre de chantiers a progressé, principalement sur le bassin de la Seine avec des travaux d'envergure comme ceux du Grand Paris Express qui vont s'étaler entre 2018 et 2023. D'autres chantiers s'intensifient comme ceux liés à la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de 2024. Le lancement prochain des travaux du canal Seine – Nord contribuera aussi à cette montée en puissance. L'ensemble de ces travaux génèrent un besoin de bateaux supplémentaires importants, notamment pour l'évacuation des remblais et pour l'approvisionnement des chantiers. Les exigences des clients issus de filières innovantes comme la distribution urbaine ou le transport de pièces industrielles conduisent à la mise en service de bateaux innovants.

Les autorités françaises citent deux projets emblématiques de livraison urbaine dans Paris : [...]\*

- (15) [...]
- (16) De plus, les autorités françaises indiquent que le renouvellement et les adaptations techniques des unités fluviales se sont accélérés. La flotte vieillissante nécessite des investissements réguliers de plus en plus lourds (achat de bateau, changement de fonds pour capter de nouveaux trafics, couvertures mobiles, allongement de bateaux, timonerie télescopique pour le transport de conteneurs) que les opérateurs ne peuvent absorber seuls, ceux-ci étant majoritairement des artisans bateliers.
- (17) Les autorités françaises assistent à un très vif mouvement d'entraînement des collectivités locales. Le budget prévu n'est donc plus calibré selon les seules capacités de Voies navigables de France (VNF) et de l'Etat, mais de l'ensemble des nombreux acteurs publics intéressés au développement du trafic fluvial. A titre d'exemple, les autorités françaises expliquent qu'en 2019, les régions Ile-de-France et Provence Alpes Côte d'Azur ont validé une contribution à ce régime d'aides d'un montant total de EUR 2.6 M pour la période 2020-2022. D'autres régions étudient à très court terme des participations financières similaires. Toutes

---

\* Secret d'affaire.

ces enveloppes dopent la capacité de financement de la filière qu'il convient donc de retranscrire dans la Dernière Décision de Prolongation.

- (18) Compte tenu de ce qui précède, les autorités françaises considèrent que l'augmentation budgétaire du PAMI est essentielle pour assurer des conditions durables pour les activités de transport fluvial.
- (19) Les autorités françaises déclarent qu'aucune autre modification ne sera apportée au PAMI.

#### **4. ENGAGEMENTS**

- (20) Les autorités françaises s'engagent à ne pas accorder d'aides avant que la Commission ait adopté une décision.
- (21) Les autorités françaises s'engagent à respecter toutes les conditions de la Dernière Décision de Prolongation, y inclus la présentation d'un rapport d'évaluation au terme de la période couverte par l'aide, afin d'évaluer les résultats de la mise en œuvre du régime (considérant 75 de la Dernière Décision de Prolongation).

#### **5. APPRÉCIATION DE LA MESURE**

##### **5.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité**

- (22) La Commission confirme le raisonnement exposé à la section 3.1 de la Dernière Décision de Prolongation, qui a conclu que le régime constituait une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

##### **5.2. Légalité de l'aide au regard de l'article 108, paragraphe 3, du traité**

- (23) En notifiant la mesure avant de la mettre en œuvre, les autorités françaises ont rempli leurs obligations en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

##### **5.3. Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur**

- (24) La modification proposée remplit les conditions d'une notification simplifiée prévues à l'article 4 du règlement (CE) n° 794/2004. La modification budgétaire pour les années 2020 à 2022, augmente de plus de 20% le budget d'un régime d'aides autorisé, comme énoncé à l'article 4, paragraphe 2, point a), dudit règlement.
- (25) La Commission avait examiné et autorisé le régime d'aides existant sur la base de l'article 93 du TFUE, qui dispose notamment que «[s]ont compatibles avec les traités les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports» (considéranants 84 à 86 de la Dernière Décision de Prolongation).
- (26) L'article 93 du TFUE reste directement applicable comme base juridique pour établir la compatibilité des aides qui ne relèvent pas du règlement (CE) n° 1370/2007 et, en particulier, des aides à la coordination des transports de marchandises.
- (27) La Commission constate ce qui suit:

- premièrement, que la modification proposée concernant l’augmentation du budget pour les opérations liées aux volets B et C du PAMI est sans incidence sur l’appréciation par la Commission de l’existence d’une aide établie par sa Dernière Décision de Prolongation.
  - deuxièmement, que les mesures d'aide sous le régime existant continuent de contribuer à déplacer le transport du fret de la route vers le transport fluvial car elles participent à préserver et adapter la flotte aux besoins des chargeurs, à l’adapter aux besoins logistiques et de report modal et à mettre en place des conditions favorables à son utilisation. Par conséquent, le régime existant continue de contribuer de manière effective à l'objectif d'intérêt général, notamment le report modal du fret routier vers les voies navigables.
  - troisièmement, que les conditions décrites aux considérants 106-131 de la Dernière Décision de Prolongation n’ont pas changé. Par conséquent, les aides prévues par les volets B et C du PAMI apparaissent toujours nécessaires pour atteindre les objectifs nationaux et européens de développement de l’intermodalité et du transport par voie d’eau et ont ainsi un caractère incitatif.
  - quatrièmement, que le PAMI reste fondé sur les calculs approuvés par la Dernière Décision de Prolongation pour chacune des mesures des volets B et C, et que l'intensité d'aide reste proportionnée à l’objectif recherché de report modal vers la voie d’eau.
  - en outre, les autorités françaises ont expliqué que les objectifs qui sous-tendent la nécessité d’une augmentation du budget global, tels que décrits à la section 2.1 de la Dernière Décision de Prolongation, demeurent pertinents et d’actualité.
- (28) Enfin, les autorités françaises continueront à veiller à ce que l’aide octroyée ne dépasse pas globalement le coût d’opportunité de l’utilisation de la navigation intérieure par rapport à l’utilisation d’un mode de transport plus polluant.
- (29) Sur cette base, la Commission considère que le PAMI est toujours proportionné dans la mesure où il prévoit un certain nombre de garde-fous garantissant que toute aide est limitée à ce qui est nécessaire pour la réalisation des objectifs et que les modifications notifiées sont compatibles avec le marché intérieur en vertu de l’article 93 du TFUE.
- (30) La Commission considère que la modification proposée concernant l’augmentation du budget pour les opérations liées aux volets B et C du PAMI, ne modifie pas l’évaluation antérieure<sup>5</sup> de la Commission concernant la compatibilité des mesures d'aide avec le marché intérieur.

## 6. CONCLUSION

- (31) Eu égard aux éléments qui précèdent, la Commission a décidé de ne pas soulever d’objections à une modification du régime d’aides existant au motif qu’elle est

---

<sup>5</sup> Exposé aux considérants 88-156 de la Dernière Décision de Prolongation.

compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de sa réception. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai imparti, elle considérera que vous acceptez la divulgation de la présente lettre à des tiers et la publication de son texte intégral dans la langue faisant foi sur le site internet suivant: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm><http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

Votre demande doit être envoyée par courrier électronique à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale de la concurrence  
Greffe des aides d'État  
B-1049 Bruxelles  
[Stateaidgreffe@ec.europa.eu](mailto:Stateaidgreffe@ec.europa.eu)

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma haute considération.

Par la Commission

Margrethe VESTAGER  
Vice-présidente exécutive

**AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME**  
Pour la Secrétaire générale,

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