



COMMISSION EUROPÉENNE
SECRETARIAT GENERAL

COPIE	
ARRIVÉE	30-05-2018
2018-1341434	
VALISÉ	DUE SGAE

SD

Bruxelles, le 30.5.2018
SG-Greffe(2018) D/ 9416

REPRÉSENTATION
PERMANENTE DE LA FRANCE
AUPRÈS DE L'UNION
EUROPÉENNE
Place de Louvain, 14
1000 BRUXELLES
BELGIQUE

NOTIFICATION AU SENS DE L'ARTICLE 297 DU TFUE

Objet: DECISION DE LA COMMISSION (29.5.2018)

Le Secrétariat général vous prie de bien vouloir transmettre au Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères la décision ci-annexée.

Pour le Secrétaire général,

P.O.

Robert ANDRECS

p.j. : C(2018) 3210 final

FR





COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 29.05.2018
C(2018) 3210 final

**Objet: Aide d'Etat SA.48804 (2017/N) – France
Prolongation et adaptation de Plan d'Aides à la Modernisation et à
l'Innovation de la flotte fluviale pour la période 2018-2022**

Monsieur le Ministre,

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 28 juillet 2017, 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), le Plan d'Aides à la Modernisation et à l'Innovation de la flotte fluviale (PAMI), pour la période 2018-2022. Le PAMI prolonge et adapte le PAMI pour la période 2013-2017, approuvé par la Commission en 2013.
- (2) Le premier PAMI était initialement approuvé par la Commission en 2004 pour la période 2004-2007¹, et était ultérieurement prolongé en 2008 pour la période 2008-2012² et en 2013 pour la période 2013-2017³ (la "Dernière Décision de Prolongation").
- (3) Par lettre du 28 septembre, la Commission a demandé un supplément d'informations.
- (4) En réponse, les autorités françaises ont fourni des informations partielles concernant le projet en objet par lettre du 7 novembre 2017. La France a demandé une prolongation du délai de réponse pour les informations complémentaires à laquelle la Commission a fait droit.

¹ Cas sous référence N 38/2004, décision de la Commission du 8.09. 2004, JO C 136 du 03.06.2005, p.41.

² Cas sous référence N 651/2007, décision de la Commission le 2.07.2008, JO C 216 du 23.08.2008, p.12.

³ Cas sous référence SA.35139 (2012/N), décision de la Commission le 5.06.2013, JO C 200 du 12.07.2013, p.1.

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

- (5) Une réunion entre les services de la Commission et les autorités françaises a eu lieu le 30 novembre 2017, suite à laquelle les autorités françaises ont soumis plus d'informations le 4 janvier 2018.
- (6) Les autorités françaises ont également informé la Commission par lettre du 4 janvier 2018 que le PAMI avait été re-calibré. Selon les autorités françaises, certaines des mesures notifiées par lettre du 28 juillet (les mesures dites du "Volet A" et qui ont pour but d'améliorer la performance environnementale de la flotte fluviale et la mesure dite du "Volet D" concernant les études d'innovation) relèvent désormais du champ d'application du Règlement Général d'Exemption par Catégorie (RGEC)⁴. Le champ de la notification ayant été réduit, seules les mesures faisant l'objet de la notification seront examinées dans la présente décision (Volet B et Volet C).

2. DESCRIPTION DE LA MESURE

2.1. Objectif

- (7) Selon les autorités françaises, 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 depuis le début de lancement des programmes PAMI. Cette action s'inscrit aussi dans une importante modernisation des infrastructures fluviales. Une description détaillée de la politique de soutien de la France au transport fluvial depuis 1986 est présentée au Chapitre 2.1. de la Dernière Décision de Prolongation. Selon la France, cette politique s'attache à poursuivre le développement du report modal, notamment pour le transport de marchandises, de la route vers la voie d'eau et continue à s'appliquer à la politique poursuivie dans la notification actuelle.
- (8) 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% des bateaux sous pavillon français et 30% par des bateaux sous pavillon d'autres Etats-membres. La flotte fluviale de pavillon français est caractérisée par une forte proportion de bateaux exploités par des entreprises artisanales (en moyenne moins de cinq salariés, et un à trois bateaux de fret par entreprise). Ces entreprises artisanales, fortement endettées, disposent de moyens financiers très réduits.
- (9) Dans ce contexte, le 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.
- (10) Ainsi, les transporteurs fluviaux utilisent les accords de principe de Voies Navigables de France (VNF), l'établissement public qui attribue les aides, pour les intégrer à leur apport dans le cadre de demandes de prêts bancaires.

⁴ Règlement (UE) N° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 107 et 108 du traité. JO L 187, 26.6.2014, p. 1-100.

- (11) Selon les autorités françaises, 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 (tpl)⁵), l'offre de cale fluviale fait aujourd'hui face à une obligation de performance environnementale et logistique élevée.
- (12) Selon la France, le nouveau PAMI poursuit l'action engagée par les plans d'aide précédents (cf. considérant (2)). Il prévoit la prolongation de l'application de certaines dispositions du régime précédent, en adaptent d'autres et en propose de nouvelles destinées à permettre une meilleure adaptation aux conditions actuelles du marché.
- (13) Le nouveau régime 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.
- (14) Dans ce contexte, le nouveau PAMI (mesures sous Volet A) constitue entre autres un des outils de l'Etat français pour mettre en œuvre l'objectif d'améliorer la performance environnementale en vue de l'entrée en vigueur dès 2019 du Règlement (UE) 2016/1628 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 (EMNR)⁶.
- (15) Les autres mesures (mesures sous Volet B au Volet D) visent à accompagner le développement du secteur par deux biais. En premier lieu, il devrait favoriser l'adaptation de la flotte existante aux besoins logistiques des transporteurs et chargeurs. En second lieu, il devrait permettre de soutenir la compétitivité dans l'objectif de rendre la profession plus attractive et d'assurer le renouvellement de ses acteurs.

2.2. Description des mesures envisagées et modifications par rapport à l'ancien régime

- (16) Le tableau ci-dessous présente en détail les mesures comprises par le nouveau PAMI. Seulement les mesures sous Volet B et C font partie de la présente notification. Les mesures sous Volet A et D relèvent désormais du champ d'application du RGEC (cf. considérant (6)).

Tableau 1: Régime du PAMI en détail

Mesure	Cadrage	Description
--------	---------	-------------

⁵ Le port en lourd (*cargo deadweight, carrying capacity*) est le poids de marchandises que le navire peut transporter. On écrit souvent tpl (tonnes de port en lourd).

⁶ 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 (Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE).

Volet A - Améliorer la performance environnementale		
Mesure A1 - Réduire les émissions polluantes	Article 36 du RGEC	
Mesure A2 - Réduire et traiter les rejets à l'eau ou déchets	Article 36 du RGEC	
Mesure A3 - Adapter les bateaux pour une meilleure hydrodynamique	Article 38 du RGEC	
Mesure A4 - Gestion et optimisation de l'énergie à bord	Articles 38 et 41 du RGEC	
Volet B - Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques		
Mesure B1 - Adapter les bateaux pour capter de nouveaux trafics ou pérenniser des trafics existants	Régime notifié	Intensité: 30% Plafond: 230 000 EUR Augmentation du plafond d'aide par rapport à 2013-2017.
Mesure B2 - Construire ou acquérir des bateaux pour capter de nouveaux trafics	Régime notifié	Intensité: 50% pour les études 20% pour la construction Plafond : 100 000 EUR pour les études, 200 000 EUR pour la construction Pas de changement par rapport à 2013-2017.
Mesure B3 - Construire ou adapter des unités pour la desserte des ports maritimes	Régime notifié	Intensité: 50 % pour les études, 30 % pour l'adaptation 20 % pour la construction

		<p>Plafond:</p> <p>100 000 EUR pour les études,</p> <p>90 000 EUR pour l'adaptation</p> <p>400 000 EUR pour la construction</p> <p>Augmentation du plafond d'aide pour la construction par rapport à 2013-2017.</p>
Mesure B4 - Acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau	Régime notifié	<p>Intensité: 30%</p> <p>Plafond: 20 000 EUR</p> <p>Mesure plus ciblée sur les outils d'aides à la navigation par rapport à 2013-2017.</p>
Volet C Accompagner le renouvellement des acteurs de la filière		
Mesure C - Achat du premier bateau	Régime notifié	<p>Intensité: 20%</p> <p>Plafond: 60 000 EUR ou</p> <p>80 EUR / tpl</p> <p>Suppression des critères liés au gabarit; augmentation du plafond d'aide par rapport à 2013-2017</p>
Volet D Favoriser l'émergence de solutions innovantes		
Mesure D - Favoriser l'émergence de solutions innovantes	Article 25 et 49 RGE	

- (17) La décision porte sur le Volet B (mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques) et le Volet C (accompagner le renouvellement des acteurs de la filière). Les mesures de ces deux Volets seront expliquées plus en détails ci-dessous.

2.2.1. Volet B – Mieux intégrer le maillon fluvial aux chaînes logistiques

- (18) Les autorités françaises expliquent qu'afin de pouvoir répondre aux demandes de transport, existantes ou futures, 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.
- (19) Le nouveau PAMI 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.
- (20) Le budget prévisionnel pour ce volet est estimé à 5 millions EUR sur la durée du plan.
- (21) Par rapport à l'ancien régime, les changements dans ce volet sont les suivantes:
- le budget est désormais de 5 millions EUR pour toutes les mesures qui relèvent du Volet B.
 - les mesures A2 et A3 du PAMI antérieur (2013-2017) sont fusionnées pour former la mesure B1 qui résulte dans le haussement du plafond correspondant à la somme des anciens plafonds des mesures A2 (150 000 EUR) et A3 (80 000 EUR).

2.2.1.1. Mesure B 1 - Adapter les bateaux pour capter de nouveaux trafics ou pérenniser des trafics existants

- (22) Cette mesure concerne le financement des travaux visant à l'adaptation des bateaux existants aux nouveaux trafics spécifiques. Elle prévoit aussi le financement des travaux d'adaptations nécessaires pour suivre les évolutions des trafics déjà en place.
- (23) Ces investissements peuvent porter sur les travaux suivants: adaptations des équipements du bateau (ex : renforcement de fond ou de tillac); adaptations des dimensions du bateau (ex : rallongement, raccourcissement); adaptations liées à la manutention ou au transport (ex : engins de manutention embarqués, systèmes de transfert des matières dangereuses).
- (24) L'intensité de la mesure correspondra à 30 % du coût hors taxes (HT) des travaux et est plafonnée à 230 000 EUR par bateau sur la durée du plan.

Changements par rapport à l'ancien régime

- (25) Cette nouvelle mesure résulte de la fusion de la partie des mesures A2 et A3 du PAMI antérieur (2013-2017) qui finançaient les travaux à finalité logistique.
- (26) Les changements concernent le plafond d'aide qui a été réévalué par rapport au PAMI 2013-2017, il correspond à la somme des anciens plafonds des mesures A2 (150 000 EUR) et A3 (80 000 EUR). Le budget est de 3 millions EUR.

2.2.1.2. *Mesure B 2 – Construire ou acquérir des bateaux pour capter de nouveaux trafics ou développer des trafics existants*

- (27) Cette mesure a pour objectif d'encourager la construction ou l'acquisition d'unités (neuves ou d'occasion) adaptées aux nouveaux trafics afin de capter de nouvelles parts de marché.⁷
- (28) Les investissements concernés peuvent porter sur: (i) études et pilotes de conception; et (ii) construction ou acquisition d'une unité répondant à un trafic spécifique.
- (29) Pour (i) les études, la mesure correspond à une intensité de 50 % du coût HT⁸ et est plafonnée à 100 000 EUR par projet sur la durée du plan.
- (30) Pour (ii) la construction ou l'acquisition, elle correspond à une intensité de 20 % du coût de construction ou d'acquisition, plafonnée à 200 000 EUR par bateau sur la durée du plan.

Changements par rapport à l'ancien régime

- (31) Cette mesure est la reconduction de celle du plan 2013 -2017 (description détaillée au Chapitre 2.7.2.2 de la Dernière Décision de Prolongation) ainsi que du plan 2008-2012 (mesure C1)⁹, dont les modalités d'attribution de l'aide demeurent identiques. Le budget est d'1 million EUR.

2.2.1.3. *Mesure B 3 – Construire ou adapter des unités pour la desserte des ports maritimes*

- (32) Cette mesure a pour objectif d'encourager la construction, l'acquisition ou l'adaptation d'unités de navigation intérieure permettant l'accès aux ports maritimes. D'après les autorités françaises, la desserte des ports maritimes présente des particularités de navigation qui impliquent certains équipements spécifiques, en particulier lorsqu'elle engage une navigation des unités fluviales à l'aval de la limite transversale de la mer.
- (33) La mesure vise à soutenir (i) les constructions et (ii) les adaptations d'unités effectuées dans l'objectif de répondre à un trafic impliquant de naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer et d'accoster dans un port maritime, dès lors que les investissements correspondants n'ont pas pour objet une mise en conformité avec les obligations réglementaires applicables.
- (34) Pour la partie de la mesure destinée à financer la construction, les investissements concernés peuvent porter sur (i) études de conception, et (ii) construction d'unités répondant à un trafic impliquant de naviguer à l'aval de la limite transversale de la mer et d'accoster dans un port maritime.

⁷ Cette mesure concerne l'étude et la construction ou l'acquisition d'une unité répondant à la problématique spécifique d'un chargeur identifié. Elle ne prévoit pas de critère lié au tonnage des unités construites.

⁸ (80 % si l'étude s'inscrit dans un projet de recherche et développement).

⁹ Voir paragraphe (72) à (86) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

- (35) Pour les études l'intensité de la mesure correspond à 50 % du coût HT des études et des pilotes¹⁰ et est plafonnée à 100 000 EUR par projet sur la durée du plan.
- (36) Pour la construction, l'intensité correspond à 20 % du coût de construction, plafonnée à 400 000 EUR par bateau sur la durée du plan.
- (37) Pour la partie de la mesure destinée à financer l'adaptation, les investissements concernés peuvent porter sur les travaux d'adaptation aux conditions de navigation (ex : réserve de flottabilité, arrimage des conteneurs), et les travaux d'adaptation aux spécificités des ports maritimes (ex : rehausse d'hiloirs).
- (38) Pour l'adaptation l'intensité correspond à 30 % du coût HT des travaux et est plafonnée à 90 000 EUR par bateau sur la durée du plan.

Changements par rapport à l'ancien régime

- (39) Cette mesure est la reconduction de celle du plan 2013 -2017 (description détaillée au Chapitre 2.7.2.3 de la Dernière Décision de Prolongation) ainsi que de 2008-2012 (mesure C2 du PAM)¹¹ avec une augmentation du plafond d'aide pour la partie construction (passe de 300 000 EUR à 400 000 EUR). Le budget est de 0,5 millions EUR.

2.2.1.4. Mesure B4 - Acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau

- (40) Cette mesure vise à moderniser les équipements à bord afin de faciliter la gestion des bateaux et de leurs chargements par les transporteurs et d'améliorer leur productivité.
- (41) Ces investissements peuvent porter sur les acquisitions suivantes :
- équipements d'instrumentation (ex : GPS, anémomètre, radars interfacés AIS, carte ECDIS), dès lors que leur acquisition ne relève pas d'une obligation réglementaire, prévue notamment dans le cadre du ou des règlements particuliers de police correspondant à la zone où le bateau navigue;
 - logiciels (ex : logiciel d'optimisation des plans de chargement).
- (42) La mesure concerne les travaux de mise en œuvre d'instruments ou logiciels sur les bateaux existants dans un but d'optimisation logistique.
- (43) L'intensité de la mesure correspond à 30 % du coût HT des travaux et est plafonnée à 20 000 EUR par bateau sur la durée du plan.

Changements par rapport à l'ancien régime

- (44) Cette mesure faisait partie de l'ancienne mesure A2, mais uniquement pour les travaux permettant d'optimiser l'énergie à bord (voir le précédent plan (aides aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la

¹⁰ (80 % si l'étude s'inscrit dans un projet de recherche et développement).

¹¹ Voir considérants (97) à (119) de la décision du 2.07.2008 relative au PAM.

flotte)). Pour être plus ciblée sur les outils d'aides à la navigation, elle est devenue une mesure à part entière. Le budget est de 0,5 millions EUR.

2.2.2. Volet C – Accompagner le renouvellement des acteurs et de la filière

- (45) Selon les autorités françaises, l'entrée de nouvelles entreprises dans un secteur 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. En effet, les autorités françaises estiment qu'il est nécessaire d'accompagner l'effort de renouvellement des transporteurs.
- (46) Cette mesure prévoit donc d'encourager l'acquisition du premier bateau pour les nouvelles entreprises de transport fluvial.
- (47) L'aide consiste à subventionner l'achat du premier bateau par une entreprise à hauteur de 80 EUR /tpl dans une limite de 20 % du prix d'achat du bateau et de 60 000 EUR sur la durée du plan. Aucune restriction en termes de gabarit n'existe pour l'achat du bateau, tel le cas au précédent plan, qui prévoyait une restriction à la petite cale (-1000 tpl).
- (48) Le budget prévisionnel pour ce volet est estimé à 1,2 millions EUR sur la durée du plan.

Changements par rapport à l'ancien régime

- (49) Les critères de gabarit (restrictions à la petite cale de -1000 tpl) ont été supprimés pour cette mesure qui correspond à l'ancienne mesure C1. Les entreprises entrantes sont amenées à investir directement dans des bateaux de gabarit important. Selon les autorités françaises, le critère relatif au tonnage de port en lourd maximum du bateau acheté étant abrogé, des bateaux plus grands pouvant potentiellement être achetés, il est nécessaire d'augmenter le plafond de l'aide. Ceci résulte dans une augmentation du plafond d'aide de 40 000 à 60 000 EUR.

2.3. Bénéficiaires

- (50) Le régime d'aide sera accessible à toute personne physique ou morale 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.
- (51) Les groupements d'entreprises sont également éligibles.
- (52) 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.
- (53) Les volets B et C du régime d'aide sont accessibles aux seules entreprises (ou groupement d'entreprises) exerçant l'activité de transport fluvial et remplissant les conditions ci-dessus.
- (54) Les autorités françaises estiment à environ 300 le nombre potentiel de bénéficiaires, soit environ la moitié des entreprises actives de transport fluvial français.

2.4. Procédure d'attribution des aides

- (55) Comme au régime précédent¹², Voies Navigables de France (VNF) est le gestionnaire du plan d'aide. VNF procède à des appels à projets en informant le secteur du transport fluvial de l'ouverture du PAMI.¹³
- (56) Les aides sont attribuées sous réserve que les bateaux aidés disposent d'un titre de navigation en cours de validité. Pour être autorisé à naviguer, un bateau doit être muni d'un titre de navigation, qui atteste de sa conformité à la réglementation en vigueur (règles techniques de construction et d'équipement).
- (57) L'article D. 4221-3 prévoit, en application de la Directive 2006/87/CE relative aux prescriptions techniques des bateaux (qui va être remplacée par la Directive 2016/1629), que le titre de navigation est constitué par un certificat communautaire pour certaines catégories de bateaux (plus de 20 mètres, transportant plus de 12 passagers, etc.).
- (58) Ce certificat communautaire atteste de la conformité du bateau aux règles techniques prévues par la Directive 2006/87/CE et permet au bateau de naviguer sur l'ensemble des voies navigables européennes.
- (59) Suite à l'entrée en vigueur des dispositions de la Directive 2016/1629 le 7 octobre 2018, le certificat communautaire sera transformé en certificat de l'Union.
- (60) Toujours en application de la Directive 2006/87/CE, l'article D. 4221-2 du code des transports prévoit l'équivalence entre les certificats de visite de bateaux du Rhin¹⁴ et les certificats communautaires.
- (61) Ainsi, un bateau qui dispose d'un certificat de visite des bateaux du Rhin peut naviguer en France, de même que sur l'ensemble des voies navigables européennes.
- (62) Après avoir vérifié que les bateaux disposent d'un titre de navigation en cours de validité, chaque dossier est ensuite analysé en fonction des projets sur la base de critères de pertinence, maturité, impact et qualité.
- (63) Les autorités françaises s'engagent à ne pas mettre à exécution le régime notifié tant que la Commission ne l'aura pas autorisé.

2.5. Cumul avec d'autres aides

- (64) 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.

¹² Voir considérant (20) de la Dernière Décision de Prolongation.

¹³ Par les différents moyens à disposition (courriers individuels, E-mailing, information sur le site www.vnf.fr, information sur les réseaux sociaux et dans les réunions publiques dans les différentes régions VNF).

¹⁴ Par ailleurs, il existe une spécificité en fluvial relative à la navigation sur le Rhin. Ainsi, historiquement (depuis plus de 200 ans), une réglementation technique internationale s'applique aux bateaux circulant sur le Rhin. Cette réglementation constitue le règlement de visite des bateaux du Rhin, sur la base duquel les titres de navigation rhénans, qui s'appellent certificats de visite des bateaux du Rhin, sont délivrés. Les règles techniques de la Directive 2006/87/CE reprennent les règles prévues par le règlement de visite des bateaux du Rhin.

- (65) Les aides prévues par le présent régime ne pourront être cumulées avec d'autres mesures d'aides 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.

2.6. Durée et budget

- (66) Le plan d'aide couvrira une période de 5 années, de 2018 à 2022.
- (67) Le budget prévisionnel du régime notifié (volet B et C) constitue 6,2 million EUR.¹⁵ Ces montants constituent des montants maxima.

2.7. Base juridique

- (68) 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.

2.8. Evaluation

- (69) Selon les autorités françaises, pour construire le PAMI 2018-2022, un bilan du plan 2013-2017 a été dressé afin d'analyser ses résultats et d'identifier si les mesures qu'il propose devaient être poursuivies, adaptées ou supprimées. Un séminaire de concertation a été organisé avec l'ensemble des acteurs du secteur (représentants des armateurs fluviaux et des artisans, motoristes, architectes, ministère de la transition écologique et solidaire etc.) pour échanger sur la façon de faire évoluer le plan et ses mesures.
- (70) Selon des autorités françaises, au 13 octobre 2017, le PAMI 2013-2017 avait permis de financer 640 demandes de financement.
- (71) Selon les autorités françaises, le bilan détaillé du PAMI se décline par trois angles : environnemental, logistique et économique.
- (72) Pour le bilan environnemental, les autorités françaises allègent que l'ancien PAMI d'aides a permis d'accroître la performance environnementale de la flotte fluviale grâce à la réduction de l'empreinte carbone et à la réduction des émissions polluantes.¹⁶
- (73) Pour le bilan logistique, d'après les autorités françaises, le PAMI 2013- 2017 a permis la construction de deux bateaux neufs dédiés au transport de vrac liquide. Une troisième unité sera mise en service en 2018 permettant un emport de

¹⁵ L'ensemble du plan (16,5 EUR) sera financé par les différents co-financeurs du plan, à savoir : l'Etat pour 4 millions EUR, VNF pour 12,5 millions EUR.

¹⁶ Les travaux d'adaptation financés par le PAMI ont favorisé le transfert des petites unités vers les grandes unités. Ainsi les émissions unitaires de CO₂ de la flotte française sont passées de 39g de CO₂ par tonnes-kilomètres à 37g de CO₂ par tonnes-kilomètres entre 2012 et 2016. Sur la base des trafics en 2016 (6 883,79 millions de tonnes-kilomètres), l'économie de CO₂ se chiffre ainsi à 13 767,58 tonnes de CO₂/an. Selon le bilan, les travaux financés par le PAMI auraient aussi généré une économie supplémentaire de 2590.4 tonnes de CO₂ par an. Le bilan témoigne également d'une baisse minimale de 8.5% des émissions moyennes de la flotte depuis 2012.

conteneurs plus important. Cette navigation maritime impliquerait un surcoût de construction de 100% par rapport à une cale classique.¹⁷

- (74) Finalement, pour le bilan économique, les autorités françaises allègent que l'antérieur PAMI a permis la création de 32 entreprises de transport fluvial.
- (75) La France confirme qu'une évaluation sera dressée à la fin de la période de notification, afin d'évaluer les résultats de la mise en œuvre du régime.

3. APPRÉCIATION DE LA MESURE

3.1. Existence d'une aide

- (76) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sauf dérogations prévues par le traité, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par un État membre qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

3.1.1. *Présence de ressources d'État*

- (77) Le régime proposé prévoit que les bénéficiaires sélectionnés recevront des contributions de l'État, à travers l'établissement public VNF, sous la responsabilité du ministère en charge des transports. Il doit donc être considéré, dans le présent contexte, que le régime notifié sera financé aux moyens de ressources étatiques et que la décision de son financement est imputable à l'Etat.

3.1.2. *Avantage économique sélectif*

- (78) Les mesures réduisent les coûts que les entreprises de transport de marchandises par voies navigables bénéficiaires du régime devraient normalement supporter par rapport aux autres acteurs économiques non bénéficiaires des mesures. Les mesures procurent donc un avantage sélectif.

3.1.3. *Distorsion de concurrence et effets sur le commerce entre Etats membres*

- (79) Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges entre Etats membres, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide¹⁸. Dans le cas présent, les mesures notifiées renforcent la position des entreprises bénéficiaires par rapport à d'autres entreprises qui participent aux échanges entre États membres. Pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit

¹⁷ De plus, le PAMI 2013-2017 a accompagné la diversification des trafics du transport fluvial: à titre d'exemple, pour l'adaptation d'une barge avec l'installation d'ascenseurs à camions.

¹⁸ Affaire 730/79, *Philip Morris contre Commission*, Rec. 1980, p. 2671, point 11. Affaire C-53/00 *Ferring*, Rec. 2002, p. I-9067, point 21; affaire C-372/97, *Italie contre Commission*, Rec. 2004, p. I-3679, point 44.

que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur des marchés ouverts à la concurrence¹⁹.

- (80) À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait été libéralisé au niveau de l'Union européenne est un élément qui peut servir à déterminer si l'aide a un effet réel ou potentiel sur la concurrence et les échanges entre les États membres²⁰. En particulier, le règlement (CEE) n° 3921/91 du Conseil, du 16 décembre 1991, fixant les conditions de l'admission de transporteurs non-résidents aux transports nationaux de marchandises ou de personnes par voie navigable dans un État membre²¹, a libéralisé, en son article 1^{er}, l'accès aux marchés de cabotage à partir du 1^{er} janvier 1993. En outre, le règlement (CE) N° 1356/96 du Conseil du 8 juillet 1996 concernant des règles communes applicables aux transports de marchandises ou de personnes par voie navigable entre États membres, en vue de réaliser dans ces transports la libre prestation de services²², a libéralisé, en son article 2, l'accès au marché des transports internationaux par voie navigable à partir du 2 août 1996.

Le régime est donc susceptible de créer une distorsion de concurrence et d'affecter le commerce entre États membres.

- (81) Au vu de ce qui précède, la Commission estime que les mesures envisagées au titre du régime notifié constituent des mesures d'aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. Compatibilité des mesures d'aide d'État avec le marché intérieur

3.2.1. Base juridique

- (82) La Commission estime que l'objectif des mesures d'aides notifiées est de générer un report modal entre deux modes de transport terrestres (le rodoviaire et le fluvial).
- (83) Dans ce contexte, la Commission considère que la compatibilité avec le marché intérieur de ces mesures doit être examinée sur la base de l'article 93 TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle.²³
- (84) A cet égard, il convient de rappeler que l'article 93 TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. Ladite disposition ne s'applique que dans le domaine du

¹⁹ Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

²⁰ Affaire C-409/00 *Espagne contre Commission*, Rec. 2003, p. I-1487, point 75.

²¹ JO L 373 du 31.12.1991, p.1.

²² JO L 175 du 13.07.1996, p.7.

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

transport terrestre, c'est-à-dire les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable.²⁴

- (85) La notion de "coordination des transports" utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.
- (86) Conformément à une pratique décisionnelle constante, une aide est considérée comme répondant aux besoins de coordination et, partant, comme compatible avec le marché intérieur, si les conditions ci-dessous énumérées sont cumulativement remplies:
- l'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini;
 - l'aide doit être nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt général défini et doit avoir un effet incitatif;
 - le montant de l'aide doit être proportionné à l'objectif poursuivi;
 - l'accès à l'aide en question doit être ouvert à tous les bénéficiaires potentiels sur une base non-discriminatoire;
 - l'aide ne doit pas conduire à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.
- (87) Étant donné que les mesures d'aide susmentionnées participent à un objectif commun, la Commission est d'avis qu'il convient de les apprécier conjointement aux fins de l'examen de leur compatibilité avec le marché intérieur.

3.2.1.1. Objectif d'intérêt général

- (88) Depuis plusieurs années, l'Union européenne mène une politique en faveur d'un système de transport multimodal équilibré. Un des objectifs de cette politique est de réaliser un transfert modal du fret routier vers d'autres modes de transport et notamment vers les voies d'eau.
- (89) Le développement de la navigation intérieure ainsi que son intégration dans une chaîne de transport multimodale représente un des volets de cette politique.
- (90) Dans le programme "NAIADES II", la Commission formule comme action concrète: "*l'intégration du secteur du transport par voies navigables dans les chaînes logistiques multimodales.*"²⁵

²⁴ Article 100 TFUE.

- (91) Dans son Livre Blanc relatif à l'espace européen unique des transports²⁶, la Commission a également mis en exergue le potentiel à exploiter des voies navigables pour le transport de marchandises. Elle préconise à cet égard de mettre en place un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure ainsi que de supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode de transport. Enfin, dans ce même document, la Commission appelle les Etats membres à promouvoir l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques intermodales. Finalement, la pratique décisionnelle de la Commission dans le domaine des aides d'Etat au secteur de la navigation intérieure reconnaît également cet objectif d'intérêt commun²⁷.
- (92) Le volet B tout d'abord a pour objectif principal d'intégrer le maillon fluvial dans les chaînes logistiques multimodales.
- (93) Les mesures du volet B du PAMI poursuivent ces objectifs en proposant des aides à l'adaptation du bateau permettant au transport fluvial de conquérir de nouveaux marchés (B1 et B2), pour pouvoir mieux desservir les ports maritimes (B3) et pour optimiser la chaîne logistique (B4).
- (94) Concernant la mesure B1, elle vise à accompagner l'adaptation des bateaux existants aux nouveaux trafics afin de pouvoir y répondre et de développer ainsi leur activité et le report modal de la route vers le fleuve. Elle prévoit aussi d'aider les transporteurs à effectuer les adaptations nécessaires pour suivre les évolutions des trafics déjà en place.

²⁵ Communication de la Commission au Parlement Européen, au Conseil, au Comité Économique, au Comité Économique et social Européen et au Comité des Régions, Vers un transport par voies navigables intérieures de qualité NAIADES II COM (2013) 0623 final du 10.09.2013.

²⁶ Livre Blanc-Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources, COM(2011) 144 final du 28.03.2011.

²⁷ Décision de la Commission du 17 mai 2016, SA.43080, Czech Republic, Czech State aid scheme for modernisation of inland waterway freight transport vessels, ne pas encore publié au JO; Décision de la Commission du 23 mai 2011, N264/2010, Autriche, State aid scheme for the modernisation of inland waterway freight transport vessels, JO C 196 du 05.07.2011, p 2; Décision de la Commission du 12 septembre 2007, N 76/07, Autriche, Verlängerung des ERP – Verkehrsprogramms – Prêts bonifiés au secteur du transport, JO C 282 du 24.11.2007, p.5; Décision de la Commission du 11 décembre 2007, N 848/06 Italie, Fondo per favorire il potenziamento, la sostituzione e l'ammodernamento delle unità navali destinate al servizio di trasporto pubblico locale effettuato per via marittima, fluviale e lacuale, JO C 70 du 15.3.2008, p. 7; Décision de la Commission du 18 juillet 2007, N 720/06, Belgique, Octroi d'une subvention par le Port de Bruxelles aux lignes régulières de transport de conteneurs, JO C 307 du 18.12.2007, p. 10; Décision de la Commission du 12 octobre 2006, N 53/06, Belgique, Octroi d'une aide de la Région flamande à un projet pilote en faveur de la navigation en estuaire et de la navigation intérieure pour le transport de conteneurs en provenance et à destination des ports maritimes flamands (Zeebrugge et Ostende), JO C 297 du 7.12.2006, p. 14; Décision de la Commission du 5 juillet 2005, N 213/05, Pays-Bas, Aide pour le remplacement ou la mise en conformité des moteurs diesel utilisés par les bateaux de navigation intérieure, JO C 79 du 1.4.2006, p. 24; Décision de la Commission du 20 avril 2004, N 206/03, Royaume-Uni, Waterborne Freight Grant (WFG) — subventions en faveur du transport par voie navigable, JO C 240 du 30.9.2005, p. 20; Décision de la Commission du 8 septembre 2004, N 38/04, France, Aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France, JO C 136 du 3.6.2005, p. 41; Décision de la Commission du 2 octobre 2001, N 299/01, France, Plan d'aides aux transporteurs français par voies navigables, JO C 342 du 5.12.2001. p.7; Décision de la Commission du 23 novembre 2000, N 564/2000, France, Plan d'aides aux transporteurs par voies navigables pour 2000, JO C 380 du 30.12.2000; Décision de la Commission du 16 juin 2004, N 4/2004, Belgique, Plan wallon d'aides au transport par voies navigables 2004-2007, JO C 125 du 24.5.2005, p. 6.

- (95) Concernant la mesure B2, cette seconde mesure a pour objectif d'encourager la construction d'unités adaptées aux nouveaux trafics afin de permettre au mode fluvial de conquérir de nouvelles parts de marché.
- (96) Concernant la mesure B3, cette troisième mesure a pour objectif d'encourager la construction, l'acquisition ou l'adaptation d'unités de navigation intérieure permettant l'accès aux ports maritimes. L'enjeu étant d'accroître la place du secteur fluvial dans la desserte de l'hinterland, l'objectif est de répondre à un trafic impliquant de naviguer dans une zone fluvio-maritime.
- (97) Concernant la mesure B4, cette mesure vise à moderniser les équipements logistiques à bord afin de faciliter la gestion logistique pour les transporteurs et d'améliorer leur productivité.
- (98) Le Volet C, quant à lui, vise à accompagner le renouvellement des acteurs de la filière. En effet, la pérennité et la croissance du transport fluvial passent non seulement par la modernisation du matériel mais également par une plus forte attractivité du métier de transporteur.
- (99) En France, le réseau comporte de nombreux axes à petit gabarit qui sont susceptibles de drainer des trafics sur les grands axes fluviaux, qui disposent d'importantes réserves de capacités, immédiatement mobilisables, notamment sur les axes structurants en termes de transport de marchandises (couloir rhodanien, axe Seine, Moselle, Rhin). C'est grâce à la complémentarité de ces infrastructures et à la capacité de la flotte française de proposer des bateaux adaptés à ces différents besoins que la demande de transport exprimée par les chargeurs sera satisfaite. Le développement du report modal vers la voie d'eau ne pourra se faire sans un renouvellement de la profession de transporteur, dans cette période de nombreux départs en retraite. L'aide prévue consiste donc à subventionner l'achat du premier bateau d'une entreprise qui se crée.
- (100) En vue de l'évolution rapide du secteur des transports, et donc des besoins de coordination qui le concernent, toute aide notifiée à la Commission en vue d'une décision déclarant cette aide compatible avec le traité, sur la base de son article 93, doit être limitée afin de permettre à la Commission de la réexaminer à la lumière des résultats obtenus et, le cas échéant, d'autoriser son renouvellement.
- (101) La Commission prend acte du fait qu'une évaluation détaillée du précédent régime a été effectuée (cf. considérant (69)). Selon cette évaluation, le PAMI a permis de considérablement réduire les coûts externes: Le bilan environnemental indique un facteur d'émission de CO₂ réduit de 5% (de 39g de CO₂ par KWH à 37g de CO₂ par KWH). Soit une réduction des coûts climat de 0.0315EUR pour 1000 tonnes-km²⁸. Ramenée aux trafics 2016, cette réduction correspond à 217 000 EUR par an.
- (102) Concernant les émissions de particules polluantes, la baisse est estimée à 8.5%, soit 8.5% * 3.5EUR/1000tkm soit 0.3 EUR/1000 tkm. Ramenée aux trafics 2016, cette réduction est d'environ 2 066 000 EUR par an.

²⁸ La tonne-kilomètre (tkm) est une unité de mesure de quantité de transport correspondant au transport d'une tonne sur un kilomètre.

- (103) Selon ce bilan, le plan d'aides 2013-2017 aurait permis de réduire toutes les externalités du mode fluvial de 2 283 937 EUR par an, soit 22 839 370 EUR sur la durée de vie moyenne des investissements (estimée à 10 ans).
- (104) La Commission constate donc que le régime existant a effectivement contribué à atteindre l'objectif d'intérêt général, notamment le transfert modal du fret routier vers les voies navigables.
- (105) En vue de ce qui précède, la Commission considère que les mesures d'aide sous le précédent régime contribuaient à déplacer le transport de la route vers le transport fluvial car ils 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 de son utilisation.

3.2.1.2. Nécessité, caractère incitatif de l'aide

Volet B

- (106) Comme le font valoir les autorités françaises, le mode de transport massifié du transport fluvial présente de nombreux avantages pour le développement durable: réserves de capacités importantes sur le réseau navigable notamment pour accéder au cœur des grandes agglomérations, fiabilité et sécurité, faibles consommations d'énergie et émissions de gaz à effet de serre à la tonne-kilomètre transportée. La Commission juge donc généralement que les mesures du PAMI répondent adéquatement aux objectifs de l'Union en matière de mode de transports plus propres.
- (107) La Commission constate en outre que malgré ces atouts, les réserves de tonnages restent importantes. Ainsi, la part modale du transport de marchandises par voie fluviale se trouve sous les 3% pour le territoire français.
- (108) Le transport fluvial français souffre en effet de carences qui empêchent son développement et sa compétitivité : une infrastructure à optimiser et à mieux connecter au réseau européen, une profession et une flotte « vieillissantes » notamment, ainsi que la nécessité de recourir au transport routier en pré et post acheminement et des ruptures de charges induites qui augmentent son coût.
- (109) Ces surcoûts structurels engendrés par le recours au fluvial ne peuvent pas être pris en charge par le marché. Les prix de transport fluvial, pour être attractifs sont le plus souvent basés sur les prix du transport routier (moins élevés) et ne prennent donc pas en compte les surcoûts induits par la rupture de charge ou par l'adaptation des bateaux aux besoins des chargeurs.
- (110) Les mesures proposées dans les volets B entendent donc permettre de lever certains des obstacles structurels dans l'objectif de générer des trafics nouveaux ou supplémentaires sur la voie d'eau :
- (111) La mesure B1 « Adapter les bateaux pour capter de nouveaux trafics ou pérenniser des trafics existants » a été conçue afin de permettre aux transporteurs d'adapter leurs bateaux aux besoins des chargeurs et faciliter la rupture de charge. La partie construction de la mesure B2 a, comme la mesure B1, pour objectif de permettre aux transporteurs de disposer d'une cale suffisante et adaptée aux besoins de chargeurs afin de capter de nouveaux trafics vers la voie d'eau.

- (112) Dans sa Dernière Décision de Prolongation, la Commission a considéré que de telles mesures d'adaptation technique des bateaux qui répondent aux exigences techniques modernes de transport et assurent une sécurité élevée peuvent être considérées comme nécessaires car elles permettent à la batellerie de disposer de cales suffisantes en bon état et modernisées. Elle a donc considéré que de telles mesures sont nécessaires au développement du marché de transport de marchandises par voie fluviale en ce qu'elles permettent de remédier en partie aux contraintes inhérentes à ce mode de transport.²⁹
- (113) En outre ces investissements sont nécessaires pour maintenir les atouts de la navigation intérieure en tant que mode de transport efficace, sûr et respectueux de l'environnement. Ces mesures permettront en effet également de renforcer la sécurité de la navigation fluviale, des conditions de travail et des marchandises transportées.³⁰
- (114) Par ailleurs, la possibilité d'aider à l'acquisition d'engins de manutention permet de faciliter l'insertion des unités fluviales dans les chaînes logistiques combinées et d'augmenter sa compétitivité en réduisant les coûts de manutention.
- (115) La mesure B3 « aides à la mise en service de bateaux aptes à desservir les ports maritimes » a pour objectif d'aider les bateaux fluviaux à naviguer dans les estuaires afin d'éviter les ruptures de charges et de capter des transports en pré et post acheminement maritime en restant compétitif.
- (116) Cette mesure vise au développement de la compétitivité du transport fluvial par rapport aux autres modes. Dans sa Dernière Décision de Prolongation, la Commission a jugé cette mesure nécessaire.³¹
- (117) La mesure B4 « acquisition d'instruments et logiciels d'aide à la navigation ou à l'exploitation du bateau » vise à favoriser le développement d'outils permettant une meilleure efficacité logistique et donc une meilleure compétitivité du fluvial.
- (118) Dans sa Dernière Décision de Prolongation, la Commission a considéré que le développement de l'utilisation des nouvelles technologies dans le cadre de la navigation intérieure relève également d'un intérêt commun et ceci notamment puisque ces nouvelles technologies permettent au transport fluvial d'augmenter sa compétitivité par rapport au mode routier. Le développement des services d'information fluviaux permis par ces nouvelles technologies, permettra d'augmenter l'efficacité de la chaîne logistique.³²
- (119) La Commission constate qu'au regard des surcoûts structurels engendrés par le mode fluvial, les investissements pertinents ne sauraient être portés par les seules forces du marché, justifiant ainsi le soutien public et paraît donc nécessaires.

²⁹ cf. considérant (108) de la Dernière Décision de Prolongation.

³⁰ cf. considérant (109) de la Dernière Décision de Prolongation

³¹ cf. considérant (121) de la Dernière Décision de Prolongation.

³² cf. considérant (110) de la Dernière Décision de Prolongation.

- (120) La Commission prend en outre note des informations fournies par les autorités françaises qui témoignent que la situation financière des entreprises de transport fluvial s'est fragilisée depuis 2016. Ainsi, selon ces informations, l'activité de transport fluvial de marchandises connaît actuellement une baisse générale ainsi qu'une diminution des taux de fret, ce qui impacte fortement les chiffres d'affaires (en baisse jusqu'à 30 % par rapport à 2015) et par ce biais la trésorerie des entreprises.
- (121) Selon les autorités françaises, et compte-tenu de cette situation financière dégradée, les conditions bancaires pour l'accès au crédit se sont durcies, diminuant ainsi les possibilités des transporteurs pour investir dans leur outil de travail.
- (122) Les mesures sous le nouveau volet B n'ayant pas été mises en œuvre à ce jour, la Commission relève que le caractère incitatif de l'aide a été préservé, d'autant plus qu'elles sont un levier essentiel pour obtenir un prêt bancaire, comme détaillé ci-dessus.
- (123) La Commission conclue donc que les mesures du volet B sont nécessaires et ont un effet incitatif.

Volet C

- (124) Le volet C a pour objectif d'assurer le renouvellement de la population de transporteurs en aidant à l'acquisition du premier bateau de l'entreprise.
- (125) Le besoin de renouvellement de la population batelière est important en France (nombreux départs à la retraite). Cette mesure permet, comme les mesures B1 et B2 de disposer de cale suffisante au développement du transport fluvial.
- (126) Dans sa Dernière Décision de Prolongation, la Commission a validé cette mesure pour l'acquisition de la petite cale (-1000 tpl)³³. Les autorités françaises souhaitent supprimer ce critère de gabarit afin de permettre à une entreprise se créant d'investir dans une unité plus importante. En effet, les jurys d'obtention de l'Attestation de Capacité Professionnelle permettent de constater que les candidats, de profils variés, envisagent des unités de taille importante comme lère acquisition.
- (127) Selon les informations de Voies Navigables de France, les investissements portent essentiellement sur le réseau à grand gabarit, ce qui limite de plus en plus l'enfoncement possible des bateaux sur le réseau à petit gabarit, et donc leur compétitivité. Il est donc important de permettre aux nouveaux entrants dans la profession de compenser les départs en retraite, en faisant de préférence l'acquisition d'unités de taille importante, dont la compétitivité est renforcée par la capacité de charge.
- (128) Cependant, un plafond de 60 000 EUR étant fixé sur la durée du plan et compte tenu du prix des unités de plus de 1000 tonnes, toute demande d'aide à l'acquisition d'une unité fluviale fera l'objet d'une analyse détaillée par VNF,

³³ cf. considérant (49) ci-dessus.

visant notamment à montrer que cet investissement répond à un réel nouveau marché et ne génère pas de surcapacité de grande cale.

- (129) Comme indiqué, les autorités françaises témoignent d'une pyramide d'âges élevée de la profession batelière, du besoin de rendre attractive la profession et la forte dépendance de l'octroi de crédit bancaire à un soutien public par VNF.
- (130) La Commission constate donc que la mesure est nécessaire au développement du marché du transport de marchandises par voie fluviale car elle permet de remédier aux contraintes inhérentes à ce mode de transport.
- (131) Les aides prévues par le volet C du PAMI apparaissent donc 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.

3.2.1.3. Proportionnalité de l'aide

- (132) Concernant la mesure B1, la Commission note que l'intensité est établie à 30 % du coût HT des travaux, plafonnée à 230 000 EUR par bateau sur la durée du plan.³⁴
- (133) Les autorités françaises ont fait le choix de ne retenir que les mesures d'adaptations susceptibles de contribuer à adapter la flotte aux besoins des chargeurs ou de trafics spécifiques des anciennes mesures A2 et A3.
- (134) L'intensité de l'aide est maintenue par rapport à la mesure A2 du plan précédent. La Commission juge conforme cette intensité avec sa pratique décisionnelle comme détaillé dans la Dernière Décision de Prolongation.³⁵
- (135) Quant au rehaussement du plafond d'aide par rapport au plan 2013-2017, la Commission juge opportun que compte tenu des adaptations de type « manutention », dont le coût est plus élevé, le plafond a été augmenté. La Commission considère que l'augmentation du plafond n'est pas de nature à remettre en cause cette analyse.
- (136) Concernant la mesure B2 : La mesure concerne l'étude et la construction d'une unité répondant à la problématique spécifique d'un chargeur identifié. Les investissements concernés peuvent porter sur les études et pilotes de conception. Dans ce cas l'intensité correspond à 50% du coût HT des études et est plafonnée à 100 000 EUR par projet sur la durée du plan. La construction d'unité répondant à un trafic spécifique : dans ce cas l'intensité est de 20% du coût de construction, plafonnée à 200 000 € par bateau sur la durée du plan³⁶
- (137) Concernant les études, il s'agit d'études de conception et de dimensionnement qui existaient déjà dans le PAMI 2013-2017. Lors de l'étude de la proportionnalité de la mesure d'aide, la Commission avait raisonné par analogie avec l'intensité

³⁴ cf. Tableau 1.

³⁵ cf. considérant (125) de la Dernière Décision de Prolongation.

³⁶ cf. Tableau 1.

d'aides autorisées dans les lignes directrices environnementales pour les études.³⁷
Cette analyse reste valable.

- (138) Concernant la construction d'unités répondant à un trafic spécifique, l'intensité de l'aide de 20% est identique à celle prévue dans le précédent PAMI.
- (139) Il convient de noter que l'article 17 du RGEC, prévoit des aides aux investissements en faveur des PME, dont les coûts éligibles peuvent être les coûts d'investissements dans des actifs corporels et incorporels nécessaires à la diversification de la production vers des produits nouveaux ou supplémentaires. Dans ce cas, l'intensité maximale de l'aide, exemptée de notification, est de 20% des coûts admissibles pour les petites entreprises et 10% pour les moyennes.
- (140) L'aide étant plafonnée à 200 000 EUR par bateau et le nombre de bénéficiaires étant limité (6 bateaux dans le plan précédent), la Commission considère que l'application à l'ensemble des entreprises de l'intensité maximale d'aide prévue dans le RGEC pour les petites entreprises (soit 20%) est proportionnée à l'objectif à atteindre (développement du report modal).
- (141) Concernant la mesure B3 : Cette aide prévoit de subventionner les constructions et les adaptations d'unités effectuées dans l'objectif de répondre à un trafic impliquant de naviguer dans une zone fluvio-maritime.
- (142) Pour la construction : les études de conception (i) : intensité de l'aide est de 50 % du coût HT des études et pilotes, et est plafonnée à 100 000 EUR par projet sur la durée du plan; la construction d'unités répondant à un trafic traversant une zone fluvio-maritime (ii) : intensité de l'aide est de 20 % du coût de construction, plafonnée à 400 000 EUR par bateau sur la durée du plan.
- (143) Pour juger de la proportionnalité de cette mesure à l'objectif d'intérêt général qu'est le développement du report modal vers la voie d'eau, il convient de noter que le plafond d'aide a été augmenté à 400 000 EUR pour tenir compte du coût de construction d'unités aptes à desservir les ports maritimes, estimé à 10 000 000 EUR pour les plus grandes unités. Le pourcentage réel que représente l'aide par rapport au l'investissement est donc largement inférieur à l'intensité maximale, i.e. 4%.
- (144) La Commission constate de surcroît, que selon les informations de la France, seulement deux unités ont bénéficié de cette aide dans le plan précédent. La Commission estime donc que les intensités restent conformes à sa pratique décisionnelle.
- (145) Pour l'adaptation: L'aide a une intensité de 30 % du coût HT des travaux, et est plafonnée à 90 000 EUR par bateau sur la durée du plan, comme dans le plan précédent.
- (146) Il convient par ailleurs de noter que cette intensité d'aide est cohérente avec celle prévue dans la mesure A3 du plan d'aide précédent et qui concerne les

³⁷ cf. considérant (122) de la Dernière Décision de Prolongation.

adaptations en vue de la protection de l'environnement (le plafond d'aide est moins important que dans la mesure A3).³⁸

- (147) La Commission considère qu'une telle intensité peut donc être jugée comme conforme à la pratique décisionnelle et est proportionnée à l'objectif d'intérêt général recherché.
- (148) Concernant la mesure B4 : Son intensité est de 30 % du coût HT des travaux et est plafonnée à 20 000 EUR par projet.
- (149) Cette aide faisait partie de la mesure A2 du précédent plan (aides aux adaptations techniques visant à améliorer la productivité et la sécurité de la flotte), qui a été jugé conforme par la Commission avec la même intensité d'aide (30%). Le plafond a quant à lui été diminué (il était de 60 000 EUR).
- (150) La Commission considère donc qu'une telle intensité peut être jugée comme conforme à sa pratique décisionnelle et est proportionnée à l'objectif d'intérêt général recherché.
- (151) Concernant le volet C : Cette mesure existait dans le plan 2013-2017 (Mesure C1) mais les critères de gabarit ont été supprimés, car les entreprises entrantes sont amenées à investir directement vers des bateaux de gabarit important (parfois plus de 1000 tpl).
- (152) L'aide consiste à subventionner l'achat du premier bateau par une entreprise à hauteur de 80 par tpl, dans une limite de 20 % du prix d'achat du bateau et de 60 000 EUR sur la durée du plan.
- (153) Le bilan fourni par les autorités françaises constate que cette mesure a été souvent la condition pour débloquer un prêt bancaire pour l'achat du premier bateau pour les bénéficiaires. Elle a bénéficié à 26 entreprises sur le précédent plan.
- (154) Il convient de noter que l'article 17 du RGEC prévoit des aides aux investissements en faveur des PME, dont les coûts éligibles peuvent être les coûts d'investissements dans des actifs corporels et incorporels nécessaires à la création d'un établissement. Dans ce cas, l'intensité maximale de l'aide, exemptée de notification, est de 20% des coûts admissibles pour les petites entreprises et 10% pour les moyennes.
- (155) Comme pour la mesure B1, l'aide étant plafonnée à 60 000 EUR, la Commission considère que l'application à l'ensemble des entreprises de l'intensité maximale d'aide prévue dans le RGEC pour les petites entreprises (soit 20 %) est proportionnée à l'objectif à atteindre (développement du report modal).
- (156) En conclusion: Pour chacune des mesures des volets B et C, la Commission considère que l'intensité d'aide est proportionnée à l'objectif recherché de report modal vers la voie d'eau.

³⁸ cf. considérant (126) de la Dernière Décision de Prolongation.

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

- (157) Comme exposé dans son raisonnement dans la Dernière Décision de Prolongation (cf. considérant (141)), la Commission estime que les intensités d'aides prévues dans le présent régime aboutiront aussi à l'octroi de montants d'aide limités. De surcroît, les autorités françaises, en vue des petits montants d'aide du présent régime, ont manifesté l'intérêt de mettre en œuvre les aides correspondantes sous le régime de *minimis*³⁹ en plafonnant les aides totales par entreprise à 200 000 euros sur trois exercices comptables glissant.
- (158) La Commission note à cet égard que le PAMI est doté d'un budget limité de 16,5 million EUR.
- (159) Les autorités françaises estiment à environ 300 le nombre potentiel de bénéficiaires, soit environ la moitié des entreprises actives de transport fluvial.
- (160) La Commission considère que les mesures examinées ne conduisent pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

3.2.1.5. Accès non discriminatoire et transparent

- (161) La Commission note que le régime d'aide est ouvert de manière non discriminatoire à toutes les entreprises offrant des services de transport de marchandises.

3.2.2. Transparence

- (162) Les autorités françaises confirment qu'elles fourniront, sur le site national consacré aux aides d'Etat, l'information approprié concernant les mesures en question.
- (163) Pour les raisons exposées dans les considérants (88) à (162), la Commission la Commission considère que le présent régime est compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 TFUE.

4. DECISION

- (164) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections et elle considère que le régime en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 TFUE.
- (165) 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 prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre dans la langue faisant foi à l'adresse internet suivante: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

³⁹ Règlement (UE) n°1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides *de minimis*.

Cette demande devra être envoyée par courriel à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffes des aides d'État
1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Pour la Commission

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

