

Contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine sur les aides d'Etat en faveur du transport terrestre durable – règlement d'exemption par catégorie

Située sur le Corridor Atlantique qui relie la péninsule ibérique au nord de l'Europe, la Nouvelle-Aquitaine est un axe de transit majeur, ce qui implique que les enjeux environnementaux et autres nuisances liés au transport y soient particulièrement prégnants. Ainsi, la mobilité des voyageurs et des marchandises représente 38 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) en Nouvelle-Aquitaine, contre 31 % en France métropolitaine et un peu moins d'un quart pour l'UE, ce qui en fait le secteur d'activité le plus impactant pour le climat dans notre territoire.

Face à ce constat, la Région Nouvelle-Aquitaine a fixé des ambitions élevées dans sa feuille de route d'accélération de la transition écologique, appelée « Néo Terra », ainsi que dans le volet logistique de son Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) qui identifie l'importance de la structuration de la chaîne logistique des marchandises, en favorisant le report modal vers le ferroviaire et le maritime, ainsi que le développement des plateformes multimodales. Décarboner la mobilité en encourageant le fret ferroviaire fait partie du premier objectif "Conduire la mutation des transports et l'essor du ferroviaire", au sein de l'ambition n°5 de Néo Terra "Se déplacer et habiter dans des territoires adaptés aux changements climatiques". Ces démarches reflètent le souhait de la Région de s'inscrire dans les objectifs européens et nationaux, en développant au niveau régional un système de soutien efficace au report modal.

Concrètement, la Région Nouvelle-Aquitaine mène par exemple une politique volontariste de soutien au report modal, en cofinçant les projets d'Installations Terminales Embranchées, de voies ferrées portuaires, de plateformes multimodales et de lignes capillaires fret. S'agissant du transport ferroviaire de voyageurs, dont l'augmentation continue du trafic depuis plusieurs années confirme la pertinence, elle se mobilise activement en faveur de la décarbonation des trains. Elle a intégré depuis 2018 le programme national du train hybride, le premier train à batteries (BEMU) circule déjà en test et le prototypage d'un train au BioGNV devrait débiter très prochainement.

Dans ce contexte, la Région Nouvelle-Aquitaine se félicite de la proposition de la Commission européenne d'élargir le champ du règlement général d'exemption par catégorie au transport terrestre. Simplifier les démarches pour les collectivités territoriales qui ont mis en place une politique de soutien au report modal aurait un véritable effet levier sur le développement (à long terme) de ce marché.

En outre, la Région juge opportun que la Commission européenne entame cette révision en parallèle de celle sur la directive concernant un cadre de soutien pour le transport intermodal de marchandises et souligne l'importance de la cohérence entre ces textes.

La Nouvelle-Aquitaine avait [répondu à la consultation publique](#) de mars 2022 sur la révision des lignes directrices relatives aux aides d'État pour le transport ferroviaire et tient à réitérer les principaux messages qu'elle avait alors soulignés :

- L'octroi des aides ne devrait pas être conditionné à une démonstration systématique de la réduction des coûts externes par rapport à la solution exclusivement routière, les coûts externes du transport ferroviaire étant objectivement connus et inférieurs à ceux du transport routier.
- Les aides aux entreprises ferroviaires pour accéder au matériel roulant destiné au transport de voyageurs devraient être poursuivies, car le développement du ferroviaire engendre des tensions sur la fourniture de matériel roulant. Ces aides ne devraient toutefois pas permettre au transporteur qui en bénéficie de perturber l'équilibre économique du service public régional de transport ferroviaire de voyageurs.
- La Nouvelle-Aquitaine serait favorable à la possibilité d'aider les entreprises de location de matériel roulant « voyageurs » ou « fret », car ces nouveaux acteurs concourent au développement du ferroviaire et doivent être traités de façon équitable vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Une conditionnalité sur la motorisation vertueuse du matériel roulant pourrait être envisagée.
- En matière de soutien à d'autres types d'acteurs, la Région est favorable à l'extension du champ des aides aux opérateurs de transport multimodal, notamment via les mesures de soutien à l'exploitation et aux coûts de transbordement.
- Concernant le soutien au fret ferroviaire, des mesures publiques de plus grande envergure sont nécessaires, notamment pour soutenir des services de transport par trains complets, par wagon isolé, des services de fret ferroviaire intermodal, ou de transbordement, mais également des services d'autoroute ferroviaire.