

## **Contribution de la Région Nouvelle-Aquitaine à la consultation publique de la Commission européenne concernant (1) le Règlement d'exemption par catégorie dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal et (2) les Lignes directrices sur les aides d'Etat au transport terrestre et multimodal**

La Région Nouvelle-Aquitaine se félicite de l'ouverture par la Commission européenne de cette consultation publique, sur deux textes législatifs d'intérêt pour elle.

La Nouvelle-Aquitaine juge pertinent l'élargissement du champ d'application des lignes directrices de 2008 à des aspects entièrement nouveaux, comme les aides au fonctionnement pour la réduction des coûts externes du transport ou les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales.

Le souhait de la Commission européenne de compléter les lignes directrices d'un nouveau règlement d'exemption par catégorie spécifique est aussi salué par la Région. Le fait de simplifier les démarches pour les collectivités territoriales qui ont mis en place une politique de soutien au report modal, comme en Nouvelle-Aquitaine, aura un véritable effet levier sur le développement de ce marché.

Toutefois, la Nouvelle-Aquitaine regrette de constater que la mise en œuvre des conditions proposées dans le nouveau RECT va complexifier l'attribution des aides voire en réduire les possibilités. La Commission a par exemple validé le 21 juin un régime d'aide français (SA.107140) pour la modernisation et la création d'installations terminales embranchées (ITE), qui ne pourrait pas bénéficier de la partie du nouveau RECT dédiée aux embranchements particuliers étant donné les critères fixés.

Globalement, les règles d'exemption semblent très compliquées en comparaison des régimes existants, leurs conditions d'application sont restrictives. Leur application risque de nécessiter la mobilisation de cabinets de conseil extérieurs aux autorités publiques.

### **Article 2 – Définitions**

Une définition du terme « transport unimodal » devrait être ajoutée, en lien avec l'article 12 qui y fait référence.

Concernant la définition du « transport multimodal durable » au point (ii), une ambiguïté persiste quant à la place du transport routier. La Nouvelle-Aquitaine invite la Commission européenne à préciser à quelles conditions le mode routier peut être considéré comme un transport multimodal durable.

### **Article 10 – Aides à la réduction des coûts externes du transport**

La Région Nouvelle-Aquitaine estime que ces aides reposent sur un principe intéressant. Elles pourraient attirer les entreprises, dont les chargeurs. Néanmoins, les critères auxquels ces aides doivent répondre sont trop complexes à appliquer.

De plus, au considérant (15), qui porte sur ce type d'aides, il est indiqué – pour le transport de marchandises – que « En tout état de cause, il convient de ne pas accorder des aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes du transport lorsque le mode de transport plus polluant n'est pas une solution de remplacement viable au mode de transport durable ». Cette phrase n'est pas précisée dans l'article 10 et son interprétation est délicate. La Région invite la Commission à éclaircir ou à supprimer cette phrase.

#### **Article 11 – Aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales**

Pour le fret, ces aides sont une grande nouveauté, que la Région Nouvelle-Aquitaine salue. Certaines connexions pourraient potentiellement en bénéficier.

Concernant les services voyageurs, le seuil de 400 kilomètres fixé pour le transport ferroviaire de longue distance apparaît trop élevé. Ce critère est nouveau et n'apparaît ni dans la Stratégie de mobilité durable et intelligente, ni dans le Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière. Compte-tenu de ses échanges avec des entreprises ferroviaires susceptibles d'être intéressées pour lancer de nouveaux services sur le Corridor Atlantique, la Région Nouvelle-Aquitaine propose l'abaissement du seuil à 250 kilomètres.

#### **Article 12 – Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'installations ferroviaires et fluviales de transport unimodal et multimodal**

La Nouvelle-Aquitaine appelle la Commission européenne à préciser dans quelle mesure ces aides peuvent concerner le transport ferroviaire de voyageurs.

La définition d'une installation ferroviaire recouvre une installation de service et ses infrastructures d'accès. La Région prie la Commission de bien vouloir indiquer si l'article 12 est également applicable aux installations ferroviaires et à leurs infrastructures d'accès pour le transport de voyageurs, et le cas échéant, de détailler la ligne de partage avec le règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (n°1370/2007).

Le terme de « transport unimodal » utilisé dans le titre de cet article n'est pas défini préalablement dans l'Article 2 – Définitions du RECT, ni au point 2.2 Définitions des Lignes directrices sur les aides d'Etat au transport terrestre et multimodal. La Nouvelle-Aquitaine souhaite que la Commission européenne ajoute une définition.

#### **Article 13 – Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'embranchements particuliers**

Le montant proposé de 500 000€ par projet, en dessous duquel le montant maximal de l'aide peut être fixé à 50% des coûts admissibles, apparaît très faible au regard des dossiers qui sont régulièrement soumis. La méthode mentionnée au paragraphe 4(b) pour aller au-delà de ce montant est complexe.

En outre, la Région Nouvelle-Aquitaine regrette que les plateformes de chargement/déchargement tout particulièrement, mais aussi le matériel utilisé pour le chargement/déchargement des trains sur le site du ou des utilisateurs spécialisés soient exclus des coûts admissibles. Les embranchements ferroviaires ne peuvent pas être utilisés sans ces plateformes, qui leur sont exclusivement dédiées, et qui ne sont pas mobiles. La Région appelle ainsi la Commission européenne à revoir sa position, comme elle a pu le faire dans le régime SA.107140.

#### **Article 14 – Aides à l’acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire ou par voie navigable**

L’articulation du nouveau RECT avec le règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (n°1370/2007) questionne la Région Nouvelle-Aquitaine en matière de matériel roulant ferroviaire.

Bien que le RECT précise, au point 2 de son premier article, que le règlement ne s’applique pas aux aides d’Etat en faveur de l’exploitation de services publics de voyageurs par chemin de fer (règlement 1370/2007), son article 14 n’exclut pas explicitement les véhicules ferroviaires pour le transport de passagers.

La Région appelle donc la Commission à détailler la ligne de partage entre le règlement n°1370/2007 et le projet de RECT en matière de matériel roulant ferroviaire.

Par ailleurs, la Région Nouvelle-Aquitaine a créé en 2023 la Société Publique Interrégionale des Investissements en faveur des Transports (SPIIT), avec la Région Occitanie. Il s’agit d’une société publique locale qui gère, pilote et investit dans les matériels roulants ferroviaires appartenant aux deux Régions. Ces matériels sont utilisés dans le cadre de services relevant du règlement 1370/2007. La Nouvelle-Aquitaine s’interroge sur la possibilité de faire bénéficier la SPIIT des aides à l’acquisition de véhicules détaillées dans le nouveau RECT.

En outre, la Région Nouvelle-Aquitaine souhaiterait que ces aides puissent être accordées à des entreprises de location de matériel roulant, car ces nouveaux acteurs concourent au développement du ferroviaire et doivent être traités de façon équitable vis-à-vis des entreprises ferroviaires.

#### **Article 16 – Aides à l’interopérabilité**

De même que dans l’article 14 sur les aides à l’acquisition de véhicules pour le transport ferroviaire, la Région Nouvelle-Aquitaine se questionne sur la possibilité de faire bénéficier la SPIIT des aides à l’interopérabilité.