

Bruxelles, le **XXX**
[...](2026) **XXX** draft

SENSITIVE*: *COMP Operations*
UNTIL ADOPTION

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal

* Distribution only on a 'Need to know' basis - Do not read or carry openly in public places. Must be stored securely and encrypted in storage and transmission. Destroy copies by shredding or secure deletion. Full handling instructions <https://europa.eu/db43PX>

COMMUNICATION DE LA COMMISSION

Lignes directrices relatives aux aides d'État au transport terrestre et multimodal

TABLE DES MATIERES

1.	Introduction	3
1.1	Contexte général.....	3
1.2	Objectif des présentes lignes directrices	7
1.2.1	Transport ferroviaire.....	10
1.2.2	Transport par voies navigables intérieures.....	14
1.2.3	Transport multimodal durable	15
2.	Champ d'application et définitions	17
2.1	Champ d'application	17
2.2	Définitions	20
2.3	Structure des lignes directrices.....	25
3.	Mesures non soumises à notification	26
4.	Aides répondant aux besoins de la coordination des transports.....	27
4.1	Conditions générales de compatibilité	27
4.1.1	Principales conditions de compatibilité.....	27
4.1.2	Conformité avec les autres dispositions du droit de l'Union	30
4.1.3	Cumul	31
4.1.4	Transparence	31
4.2	Conditions de compatibilité applicables à des catégories spécifiques d'aides à la coordination des transports	32
4.2.1	Aides au fonctionnement.....	33
4.2.2	Aides à l'investissement.....	39
5.	Aides correspondant au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur du fret ferroviaire.....	62
5.1	Dispositions générales.....	62
5.2	Véritable service d'intérêt économique général	63
5.3	Nécessité d'un mandat précisant les obligations de service public et les méthodes de calcul de la compensation	65
5.4	Durée du mandat	65
5.5	Conformité avec la directive 2012/34/UE et la directive sur la transparence .	65
5.6	Respect des règles de l'Union applicables aux marchés publics.....	65
5.7	Absence de discrimination	66

5.8	Montant de la compensation.....	66
5.9	Exigences supplémentaires qui peuvent être nécessaires pour garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union	67
5.10	Transparence	67
5.11	Conditions et obligations liées aux décisions de la Commission.....	67
6.	Flux financiers dans les entreprises ferroviaires verticalement intégrées	68
7.	Plan d'évaluation ex post	70
8.	Rapports et contrôle	71
9.	Applicabilité.....	72
10.	Révision.....	72

1. INTRODUCTION

1.1 Contexte général

1. La création d'un marché commun des transports est un objectif de longue date de l'Union européenne (ci-après l'«Union»), soutenu par la libéralisation des services de transport. En particulier, dans l'Union, les services de transport par voie navigable intérieure ont été totalement libéralisés depuis les années 1990¹ et les services de transport ferroviaire ont également été libéralisés progressivement au cours des dernières décennies².
2. Entre 2001 et 2016, les colégislateurs de l'Union ont adopté quatre paquets législatifs sur les services de transport ferroviaire visant à ouvrir progressivement les marchés des services de transport ferroviaire à la concurrence, tant pour le transport de marchandises que pour le transport de voyageurs. Le marché du fret ferroviaire a été ouvert à la concurrence le 15 mars 2003 sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire³, le 1^{er} janvier 2006 pour le fret international sur l'ensemble du réseau au niveau européen⁴ et le 1^{er} janvier 2007 pour le cabotage ferroviaire de marchandises⁵. Le marché du transport ferroviaire de voyageurs n'a été ouvert à la concurrence qu'en 2010 pour le transport international⁶, puis entièrement en 2019, à la suite de l'adoption du «quatrième paquet ferroviaire»⁷ visant à achever l'espace ferroviaire unique européen établi par la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil⁸. Le quatrième paquet ferroviaire a

¹ 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 membre (JO L 373 du 31.12.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1991/3921/oj>), applicable depuis le 5 janvier 1994, repose sur les principes généraux d'égalité de traitement et de libre prestation des services, selon lesquels les transporteurs non résidents devraient être admis à effectuer des transports nationaux («cabotage») sur les voies navigables de l'Union. 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 services (JO L 175 du 13.7.1996, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1996/1356/oj>), applicable depuis le 2 août 1996, a instauré des règles communes en matière de libre prestation des services dans le domaine du transport international par voie navigable.

² La première initiative législative au début des années 90 a abouti à l'adoption de la directive 91/440/CEE du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 237 du 24.8.1991, p. 25, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1991/440/2010-04-12>) que les États membres devaient transposer au plus tard le 1^{er} janvier 1993.

³ Article 10, paragraphe 3, de la directive 2001/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2001 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 75 du 15.3.2001, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2001/12/2001-03-15>).

⁴ Article 1^{er}, paragraphe 2, point a), de la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires (JO L 164 du 30.4.2004, p. 164, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/51/oj>).

⁵ Voir note de bas de page 4.

⁶ La directive 2007/58/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires et la directive 2001/14/CE concernant la répartition des capacités d'infrastructure ferroviaire et la tarification de l'infrastructure ferroviaire (JO L 315 du 3.12.2007, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2007/58/oj>) a ouvert à la concurrence le transport international de voyageurs par chemin de fer, avec effet au 1^{er} janvier 2010.

⁷ Le quatrième paquet ferroviaire est un ensemble de six textes législatifs visant à achever le marché unique des services ferroviaires. Voir https://transport.ec.europa.eu/transport-modes/rail/railway-packages/fourth-railway-package-2016_en.

⁸ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2012/34/2019-01-01>) consolidant et abrogeant avec effet au 17 juin 2015 la directive 91/440/CEE, telle que modifiée par la directive 2001/12/CE et la directive 2004/51/CE, ainsi que la directive 2007/58/CE avec effet au 17 juin 2015.

introduit plusieurs mesures, dont le droit général pour les entreprises ferroviaires⁹ établies dans un État membre d'exploiter tous les types de services de transport de voyageurs dans l'Union (avec certaines limitations)¹⁰ et le principe de mise en concurrence obligatoire pour les contrats de service public dans le secteur ferroviaire¹¹.

3. Toutefois, le secteur ferroviaire n'est pas encore parvenu à libérer tout son potentiel en raison de facteurs tels que des obstacles techniques et la persistance de monopoles de droit et de fait¹². L'ouverture du marché ferroviaire nécessite des conditions de concurrence équitables, en particulier entre les entreprises privées et publiques, de manière à obtenir une concurrence effective. En 2022, les opérateurs historiques du secteur ferroviaire détenaient 51 % du marché du fret et 83,2 % du marché du transport de voyageurs dans l'Union¹³. Lorsque les opérateurs ferroviaires historiques sont intégrés verticalement (c'est-à-dire qu'ils possèdent, exploitent et gèrent à la fois l'infrastructure physique et les services ferroviaires qui l'empruntent) et détenus par l'État, le refinancement intragroupe à des conditions non conformes au marché peut fausser la concurrence et décourager l'entrée sur le marché. Par conséquent, le cadre juridique régissant les opérations financières au sein des entreprises publiques verticalement intégrées dans le secteur ferroviaire doit être correctement respecté et appliqué.
4. Il est également nécessaire de garantir une concurrence équitable entre les différents modes de transport, en tenant compte des différents niveaux d'effets externes (positifs et négatifs) des divers modes de transport¹⁴. La durabilité du secteur des transports est essentielle pour garantir la connectivité dans toute l'Union, favoriser la cohésion économique, sociale et territoriale conformément aux articles 170 et 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «traité») et atteindre les objectifs climatiques de l'Union.

⁹ Au sens de l'article 3, paragraphe 1, de la directive 2012/34/UE.

¹⁰ La directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (JO L 352 du 23.12.2016, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/2370/oj>) a accordé aux entreprises ferroviaires l'accès aux réseaux ferroviaires nationaux à partir du 1^{er} janvier 2019, en temps utile pour le calendrier de travail démarrant le 14 décembre 2020.

¹¹ Le règlement (UE) 2016/2338 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant le règlement (CE) n° 1370/2007 en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer (JO L 354 du 23.12.2016, p. 22, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/2338/oj>) a introduit l'obligation de mise en concurrence pour l'attribution de contrats de service public à partir du 3 décembre 2019, avec une période de transition s'achevant le 24 décembre 2023.

¹² Voir Mario Draghi, The future of European competitiveness, Part B «In-depth analysis and recommendations» [L'avenir de la compétitivité européenne, partie B, analyse approfondie et recommandations], 9 septembre 2024, p. 213 (ci-après le «rapport Draghi de 2024 sur la compétitivité de l'Union»), disponible à l'adresse suivante: [97e481fd-2dc3-412d-be4c-f152a8232961_fr](https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf), et Enrico Letta, «Much more than a market – Speed, Security, Solidarity. Empowering the Single Market to deliver a sustainable future and prosperity for all EU Citizens» [Bien plus qu'un marché - Rapidité, sécurité, solidarité. Donner au marché unique les moyens d'offrir un avenir durable et la prospérité à tous les citoyens de l'UE], avril 2024, p. 84 (ci-après le «rapport Letta de 2024 sur l'avenir du marché unique»), disponible à l'adresse suivante: <https://www.consilium.europa.eu/media/ny3j24sm/much-more-than-a-market-report-by-enrico-letta.pdf>.

¹³ Source: rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 30 juillet 2025 – Neuvième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire au titre de l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil (COM/2025/439 final).

¹⁴ La politique commune des transports doit également poursuivre les objectifs environnementaux fixés par le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (ci-après le «traité»). L'article 11 du traité dispose que «[l]es exigences de la protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et actions de l'Union, en particulier afin de promouvoir le développement durable».

5. Dans son livre blanc de 2011 sur les transports¹⁵, la Commission s'est fixé pour objectif de réduire les émissions dues aux transports de 20 % entre 2008 et 2030¹⁶ et d'au moins 60 % entre 1990 et 2050. Dans sa communication de 2016 intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions»¹⁷, la Commission a proposé des mesures visant à accélérer la décarbonation des transports européens. Présenté par la Commission en 2019¹⁸, le pacte vert pour l'Europe visait à transformer l'Union en une société équitable et prospère, dotée d'une économie moderne, compétitive et efficace dans l'utilisation des ressources, dont les émissions nettes de gaz à effet de serre seront devenues nulles en 2050 au plus tard¹⁹.
6. En décembre 2020, à la suite de la publication de l'évaluation du livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»²⁰, la Commission a présenté sa stratégie de mobilité durable et intelligente²¹. Cette stratégie définit une feuille de route visant à mettre les transports européens sur la voie d'un avenir durable et intelligent, sur la base des conclusions du livre blanc de 2011 sur les transports. Le paquet de propositions législatives «Ajustement à l'objectif 55»²² vise à soutenir la réalisation des objectifs d'écologisation de l'Union en promouvant, entre autres, des formes de transport et des carburants plus propres afin de mettre l'Union sur la voie de la neutralité climatique d'ici à 2050²³. Le règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021²⁴, en vigueur depuis juillet 2021, inscrit dans la législation l'engagement pris par l'Union de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050, avec comme objectifs intermédiaires de réduire d'au moins 55 % les émissions nettes de gaz à effet de serre d'ici à 2030 et de 90 % d'ici à 2040 par rapport aux niveaux de 1990²⁵.
7. L'objectif de l'Union visant à parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050 ne peut être atteint sans une transformation écologique et numérique profonde de tous les modes de transport du secteur européen des transports²⁶.

¹⁵ 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 28.3.2011, point 6.

¹⁶ À l'exclusion du transport maritime international, pour lequel la Commission visait une réduction de 40 % des émissions entre 2005 et 2050.

¹⁷ COM(2016) 501 final du 20.7.2016.

¹⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – «Le pacte vert pour l'Europe» COM(2019) 640 final du 11.12.2019.

¹⁹ Voir la note de bas de page n° 16.

²⁰ SWD(2020) 0410 final du 10.12.2020.

²¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – «Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir», COM(2020) 789 final du 9.12.2020.

²² Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – «Ajustement à l'objectif 55»: atteindre l'objectif climatique de l'UE à l'horizon 2030 sur la voie de la neutralité climatique», COM(2021) 550 final du 14.7.2021.

²³ Section 2.2.2 de la communication mentionnée dans la note de bas de page n° 22.

²⁴ Règlement (UE) 2021/1119 du Parlement européen et du Conseil du 30 juin 2021 établissant le cadre requis pour parvenir à la neutralité climatique et modifiant les règlements (CE) n° 401/2009 et (UE) 2018/1999 («loi européenne sur le climat») (JO L 243 du 9.7.2021, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj>).

²⁵ Voir: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_25_2967.

²⁶ Le bon fonctionnement des réseaux et des services de transport et la prospérité de l'industrie des transports sont essentiels pour la compétitivité de l'économie de l'Union et indispensables à l'ambitieux programme de transition de l'Union vers une économie verte; toutefois, contrairement à d'autres secteurs, les émissions de CO₂ provenant des transports restent plus élevées qu'en 1990. Voir le rapport Draghi de 2024 sur la compétitivité de l'UE, p. 205, et le rapport Letta de 2024 sur l'avenir du marché unique, p. 84.

8. Le pacte vert pour l'Europe et la stratégie de mobilité durable et intelligente fixent l'objectif prioritaire de transférer 75 % du fret intérieur transporté aujourd'hui par la route vers le rail et les voies navigables intérieures (ci-après le «transfert modal»), en fixant les objectifs spécifiques suivants: i) augmenter le trafic de fret ferroviaire de 50 % d'ici à 2030 et de 100 % d'ici à 2050; et ii) augmenter le transport par voie navigable intérieure et le transport maritime à courte distance²⁷ de 25 % d'ici à 2030 et de 50 % d'ici à 2050, par rapport à 2015. Toutefois, les étapes que l'Union a définies pour transférer davantage d'activités vers des modes de transport durables sont encore loin d'être franchies²⁸. À ce stade, le transport routier reste le mode de transport prédominant dans l'Union, puisqu'il représente 77,7 % du transport terrestre de marchandises et 92,0 % du transport terrestre de voyageurs²⁹. En revanche, la part du rail et de la navigation intérieure dans le transport global de marchandises est faible (16,4 % pour le rail et 4,8 % pour la navigation intérieure, respectivement) et a diminué au cours des deux dernières décennies. Le transport ferroviaire de voyageurs ne représente que 8,4 % de l'ensemble du transport terrestre de voyageurs dans l'Union³⁰. Le secteur des transports représente toujours environ un quart de l'ensemble des émissions de gaz à effet de serre produites par l'activité humaine dans l'Union et constitue l'une des principales causes de la pollution atmosphérique³¹. Les transports génèrent également d'autres effets externes négatifs (tels que la pollution, les accidents et les embouteillages) qui ne sont pas suffisamment pris en compte dans les coûts des usagers des transports, en particulier dans le cas du transport routier et aérien.
9. Par conséquent, des mesures décisives sont nécessaires pour reporter davantage le trafic sur des modes de transport terrestre durables³² et optimiser les performances des chaînes logistiques multimodales³³. La transition vers des services de transport terrestre durable est soutenue par plusieurs initiatives réglementaires, notamment celles visant à créer un

²⁷ Conformément à l'article 3, point 25), du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>), le «transport maritime à courte distance» désigne les mouvements de marchandises et de passagers par mer entre des ports situés dans les eaux géographiques d'un ou de plusieurs États membres ou entre un port situé dans les eaux des États membres et un port situé dans les eaux d'un pays tiers limitrophe ayant une côte sur les mers bordant un ou plusieurs États membres.

²⁸ Voir p. 211 du rapport Draghi.

²⁹ Le transport routier a suivi une tendance à la hausse ou à la stagnation au cours des deux dernières décennies. En 2023, la part modale de la route dans le transport terrestre était de 75 % pour les marchandises et de 90,2 % pour les voyageurs. Source: Commission européenne: direction générale de la mobilité et des transports, EU transport in figures – Statistical pocketbook 2025, Office des publications de l'Union européenne, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

³⁰ Source: Commission européenne: direction générale de la mobilité et des transports, EU transport in figures – Statistical pocketbook 2025, Office des publications de l'Union européenne, 2025, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/2584130>.

³¹ Source: rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 30 juillet 2025 – Neuvième rapport de suivi sur l'évolution du marché ferroviaire au titre de l'article 15, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil (COM/2025/439 final).

³² Comme précisé à la section 2.2 des présentes lignes directrices, aux fins de celles-ci, on entend par «transport terrestre durable» le transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par le transport multimodal durable [c'est-à-dire le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents, dont l'un au moins est le chemin de fer ou la navigation intérieure, ou le transport routier si ce dernier est combiné au transport maritime à courte distance, tel que défini à l'article 3, point 25), du règlement (UE) 2024/1679 du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>)].

³³ Voir note de bas de page 21.

réseau transeuropéen de transport global³⁴ et à faciliter le transport par voie navigable intérieure³⁵. Pour atteindre ces objectifs, d'importants investissements sont nécessaires. La politique de concurrence, et en particulier les règles en matière d'aides d'État, a un rôle important à jouer pour permettre à l'Union d'atteindre les objectifs stratégiques du règlement (UE) 2021/1119 lorsque le marché, à lui seul, ne dispose pas de moyens ou d'incitations suffisants pour atteindre ces objectifs (voir point 14). En effet, ces règles guident les mesures prises par les États membres afin de remédier aux défaillances du marché en cause, tout en veillant à ce que le soutien financier public n'affecte pas indûment le fonctionnement du marché intérieur.

10. Faire en sorte que le transport de marchandises et de voyageurs puisse s'effectuer sans interruption («interopérabilité») est un objectif primordial de la politique des transports de l'Union, propre à contribuer à la réalisation des grands objectifs de l'Union³⁶. Les transports revêtent désormais une dimension mondiale, tant en ce qui concerne les réseaux utilisés par les voyageurs et les marchandises, qui sont de plus en plus transfrontières, que les modes de transport concernés, étant donné que les trajets combinent de plus en plus de multiples solutions de transport. Pourtant, la fluidité du trafic terrestre durable dans l'ensemble de l'Union reste entravée par des obstacles réglementaires et techniques. D'importants investissements en matière d'interopérabilité sont nécessaires pour achever l'espace européen unique des transports et permettre aux citoyens et aux entreprises de l'Union de tirer pleinement parti d'un espace de transport interconnecté. Des investissements substantiels sont également nécessaires pour le déploiement d'infrastructures numériques, notamment une couverture ininterrompue assurée par des infrastructures de connectivité 5G le long des grands corridors de transport dans l'Union, qui permettent un large éventail de services ainsi que des niveaux d'automatisation plus élevés dans différentes applications de mobilité³⁷. Il s'agit d'un objectif important de la stratégie de mobilité durable et intelligente en vue d'assurer une transformation numérique réussie de l'Union à l'horizon 2030.

1.2 Objectif des présentes lignes directrices

11. Afin d'empêcher les aides d'État de fausser ou de menacer de fausser la concurrence dans le marché intérieur et d'affecter les échanges entre États membres, l'article 107, paragraphe 1, du traité énonce le principe d'interdiction des aides d'État. À titre

³⁴ La politique relative au réseau transeuropéen de transport est fondée sur le règlement (UE) n° 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport, modifiant les règlements (UE) 2021/1153 et (UE) n° 913/2010 et abrogeant le règlement (UE) n° 1315/2013 (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

³⁵ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions – «NAIADES III: moderniser le transport par voies navigables intérieures en Europe en assurant sa pérennité» [COM(2021) 324 final du 24.6.2021].

³⁶ Il s'agit notamment du bon fonctionnement du marché intérieur, du renforcement de la cohésion économique, sociale et territoriale, ainsi que de la compétitivité et de la sécurité des réseaux de transport européens.

³⁷ Comme indiqué dans le plan d'action de 2016 pour la 5G [COM(2016) 588] et le programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030, qui établit les fondements d'un projet plurinational en vue du déploiement paneuropéen de corridors 5G [décision (UE) 2022/2481 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 établissant le programme d'action pour la décennie numérique à l'horizon 2030]. Le règlement sur les infrastructures gigabit [règlement (UE) 2024/1309 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2024 relatif à des mesures visant à réduire le coût du déploiement de réseaux gigabit de communications électroniques, modifiant le règlement (UE) 2015/2120 et abrogeant la directive 2014/61/UE (JO L, 2024/1309, 8.5.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/61/oj>)] s'applique aux demandes raisonnables d'accès à l'infrastructure physique effectuées en vue du déploiement d'éléments de réseaux à très haute capacité.

exceptionnel, dans le secteur du transport terrestre³⁸, l'article 93 du traité prévoit la compatibilité avec les traités des aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports ou qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public.

12. Selon la jurisprudence de la Cour, l'article 93 du traité admet la compatibilité avec le traité d'aides aux transports seulement dans des cas bien déterminés et ne portant pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union³⁹.
13. En ce qui concerne les aides à la coordination des transports terrestres, la Commission considère que la notion de «coordination des transports» utilisée à l'article 93 du traité 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, comme indiqué dans les politiques de la Commission visées aux points 5 et 8 qui soulignent l'importance de fournir des services de transport durable adéquats.
14. Diverses défaillances du marché affectant les services de transport durable peuvent justifier l'intervention des pouvoirs publics dans le secteur du transport terrestre. Premièrement, le secteur des transports est source d'importants effets externes négatifs, comme la pollution, les accidents et la congestion. Ces effets externes sont difficiles à prendre en compte dans les systèmes de tarification de l'accès aux infrastructures de transport. Il en découle de possibles disparités de prix entre les différents modes de transport, qui pourraient être corrigées par un soutien public aux modes de transport qui causent le moins de coûts externes. Deuxièmement, les secteurs du transport terrestre durable peuvent connaître des difficultés de coordination sur le plan économique, par exemple dans l'adoption d'un standard d'interopérabilité commun pour le rail, ou dans les connexions entre différents réseaux de transports. Troisièmement, les secteurs du transport terrestre durable souffrent également des «désavantages du premier à agir» qui empêchent le développement des modes de transport dont les coûts externes sont les plus faibles, mais qui n'attirent pas suffisamment d'investissements, car les investissements dans ces modes de transport ne sont pas assez rentables. Enfin, certains opérateurs des secteurs du transport terrestre durable peuvent éprouver des difficultés à accéder au financement.
15. En ce qui concerne les aides qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, le règlement (CE) n° 1370/2007⁴⁰ fixe les conditions dans lesquelles des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer ainsi que d'autres modes de transport ferroviaires (tramway et métro) et par route (autobus) – et par voie navigable intérieure si les États membres décident d'appliquer le règlement (CE) n° 1370/2007 à ces services⁴¹ – peuvent être organisés et financés à partir du 2 décembre 2009⁴². En ce qui concerne le transport de marchandises, le règlement

³⁸ En vertu de l'article 100 du traité, les dispositions du titre VI du traité intitulé «Les transports» ne s'appliquent en principe qu'aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Ces trois types de transport sont généralement appelés «transport terrestre», par opposition au transport maritime et aérien. Arrêt de la Cour du 12 octobre 1978, *Commission/Belgique*, 156/77, EU:C:1978:180, point 10.

³⁹ Arrêt de la Cour du 12 octobre 1978, *Commission/Belgique*, 156/77, EU:C:1978:180, point 10.

⁴⁰ Règlement (CE) n° 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2007/1370/2017-12-24>).

⁴¹ Article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1370/2007, voir note de bas de page n° 40.

⁴² Parmi ces conditions figurent la définition des obligations de service public, la portée des contrats de service public, la procédure d'attribution de ces contrats et le calcul de la compensation versée aux transporteurs

(CE) n° 1370/2007 prévoyait une période transitoire de trois ans à compter du 3 décembre 2009, au cours de laquelle les dispositions du règlement (CEE) n° 1191/69⁴³ restaient applicables aux services de transport de marchandises. Jusqu'à présent, la compatibilité des aides versées depuis le 3 décembre 2012 pour la fourniture de services de transport de marchandises par chemin de fer, par route et par voie navigable intérieure a été appréciée directement par la Commission au regard de l'article 93 du traité⁴⁴.

16. En vertu de l'article 93 du traité, les États membres ont la possibilité, dans certains cas, d'imposer des obligations spécifiques afin de veiller à ce que des services de transport appropriés soient assurés. L'état actuel de l'offre dans le secteur des transports et les besoins de l'Union montrent qu'il pourrait y avoir un manque de services de fret ferroviaire commercialement viables. La Commission reconnaît que les services de fret ferroviaire peuvent être fournis dans l'intérêt de la société dans son ensemble⁴⁵. Toutefois, si un État membre a l'intention de soutenir de tels services, il devrait démontrer qu'ils présentent des caractéristiques spécifiques par rapport aux services commerciaux de fret ferroviaire, si ces services sont disponibles sur le marché⁴⁶. La Commission fait observer que les services de fret ferroviaire ne peuvent pas toujours être exploités sur une base commerciale et peuvent, dans des circonstances exceptionnelles, nécessiter un soutien financier public sous forme de compensations de service public. Il appartient aux États membres de recenser les besoins de leurs utilisateurs en matière de fret ferroviaire et de déterminer si un soutien est nécessaire. Toutefois, avant d'envisager de mettre en place des obligations de service public pour les services de fret ferroviaire, les États membres devraient tout mettre en œuvre pour instaurer des conditions réglementaires et économiques favorables permettant aux services de fret ferroviaire d'être exploités sur une base commerciale. L'adéquation des services de transport devrait être évaluée au regard de l'état de l'offre et de la demande dans le secteur des transports et en fonction des besoins de la communauté. Dans le même temps, la compensation financière de ces obligations devrait être soumise à des conditions qui réduisent au minimum les distorsions sur le marché intérieur. Il est donc important de clarifier les conditions dans lesquelles les compensations de service public doivent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité.
17. Les lignes directrices relatives aux aides d'État aux entreprises ferroviaires adoptées par la Commission en 2008⁴⁷ (ci-après les «lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire») ont codifié la pratique de la Commission relative à l'application de l'article 93 du traité aux entreprises ferroviaires. Les lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire comprenaient également des incitations afin d'accroître la part du

publics. Si les dispositions du règlement (CE) n° 1370/2007 sont respectées, la compensation est jugée compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification préalable à la Commission prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité.

⁴³ Règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil, du 26 juin 1969, relatif à l'action des États membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (JO L 156 du 28.6.1969, p. 1), tel que modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil, du 20 juin 1991 (JO L 169 du 29.6.1991, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1969/1191/2009-12-03>).

⁴⁴ Voir décision de la Commission du 24 novembre 2023 dans l'affaire SA.32953, Italie, Aides d'État en faveur de Trenitalia SpA (JO L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

⁴⁵ Voir communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO C 8 du 11.1.2012, p. 4), point 50.

⁴⁶ Voir lignes directrices interprétatives de la Commission concernant le règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (JO C 92 du 29.3.2014, p. 1), point 2.1.3.

⁴⁷ Communication de la Commission – *Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires* (JO C 184 du 22.7.2008, p. 13).

transport ferroviaire. Elles avaient pour but de soutenir la libéralisation du secteur ferroviaire et d’achever le marché ferroviaire unique européen grâce à l’établissement d’une interopérabilité totale. Ces lignes directrices n’ont pas de date d’expiration, mais le bilan de qualité réalisé par la Commission en 2020⁴⁸ a permis de conclure qu’elles devaient être révisées pour tenir compte de la pratique décisionnelle de la Commission développée en lien avec les aides d’État appréciées directement au regard de l’article 93 du traité, de l’évolution du marché et des objectifs politiques poursuivis par le pacte vert pour l’Europe.

18. En publiant les présentes lignes directrices, la Commission: i) remplace les lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire; ii) codifie ses décisions en ce qui concerne l’application des aides d’État à la coordination des transports au titre de l’article 93 du traité (non seulement au transport par chemin de fer, mais aussi au transport par voie navigable intérieure et au transport multimodal durable); iii) fournit des orientations sur les règles en matière d’aides d’État applicables aux services publics de fret ferroviaire; iv) rappelle les règles applicables aux entreprises ferroviaires verticalement intégrées; et v) clarifie les obligations des États membres en matière de communication d’informations.
19. L’objectif des présentes lignes directrices est de contribuer à la transition vers la neutralité climatique visée par le règlement (UE) 2021/1119 en stimulant les services de transport terrestre durable, tout en garantissant des conditions de concurrence équitables dans les secteurs du transport terrestre durable. Les présentes lignes directrices et le règlement de la Commission déclarant certaines catégories d’aides compatibles avec le marché intérieur en vertu des articles 93, 107 et 108 du traité (ci-après le «règlement d’exemption par catégorie dans le secteur des transports» – «RECT»)⁴⁹, qui a été adopté récemment, visent à orienter les États membres vers les types d’aides susceptibles d’entraîner moins de distorsions dans les secteurs du transport terrestre durable.

1.2.1 Transport ferroviaire

20. Le secteur ferroviaire revêt une importance stratégique pour l’Union. Le chemin de fer transporte chaque année dans l’Union 1,6 milliard de tonnes de marchandises et 9 milliards de voyageurs environ et est l’un des principaux contributeurs à l’offre de transports terrestres proposée dans l’Union⁵⁰, en assurant un transport propre et un niveau élevé d’efficacité en ce qui concerne le nombre de voyageurs transportés par véhicule et par trajet. Compte tenu de sa valeur en tant que mode de transport motorisé le plus durable

⁴⁸ Document de travail des services de la Commission du 30 octobre 2020 – Fitness check of the 2012 State aid modernisation package, railways guidelines and short-term export credit insurance [SWD(2020) 257 final].

⁴⁹ [OP: veuillez insérer la référence de publication au JO du «règlement (UE)../... de la Commission déclarant certaines catégories d’aides dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal compatibles avec le marché intérieur, en application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l’Union européenne» une fois celui-ci adopté]

⁵⁰ En 2019, avant le début de la pandémie de COVID-19, les volumes de trafic de voyageurs ferroviaires dans l’Union ont atteint 414 milliards de voyageurs-km sur un total de quelque 6 000 milliards de voyageurs-km pour le transport terrestre. Afin d’empêcher la propagation de la COVID-19, les pays ont pris des mesures restrictives en mars 2020, qui ont eu une incidence significative sur le transport ferroviaire de voyageurs. Malgré une reprise constante des volumes de trafic par rapport à 2019, en 2021, le nombre de voyageurs par chemin de fer dans les États membres était encore inférieur de 37 % à celui de 2019. En 2018, les volumes de trafic de fret ferroviaire dans l’Union ont atteint 400 milliards de tonnes-km sur un total de 2 500 milliards pour le transport terrestre. Les restrictions liées à la COVID-19 ont également eu une incidence significative sur le fret ferroviaire, bien qu’à un niveau inférieur à celui du transport ferroviaire de voyageurs. En 2021, les volumes de trafic de l’Union ont presque atteint leur niveau record de 2018, se situant à 399 milliards de tonnes-km (source: [Eurostat](#)).

et le plus respectueux de l'environnement, le transport par chemin de fer est essentiel pour atteindre les objectifs climatiques de l'Union. Cependant, ainsi que le confirme une étude commandée par la Commission en vue de la révision des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire⁵¹, le secteur ferroviaire présente encore plusieurs inconvénients qui empêchent le marché d'atteindre les objectifs climatiques de l'Union. Non seulement le nombre et la capacité actuels des installations ferroviaires ne permettraient pas de soutenir l'augmentation souhaitée du trafic, mais le réseau ferroviaire dans l'ensemble de l'Union reste largement inadéquat en raison de l'absence de connexions entre les terminaux de fret et du manque de coordination entre les systèmes de transport ferroviaire des différents États membres. En outre, une part importante de la flotte de matériel roulant de l'Union arrive à la fin de sa durée de vie utile et son renouvellement ne peut être considéré comme acquis, étant donné que les petites entreprises ferroviaires risquent de ne pas être en mesure de faire face aux investissements financiers nécessaires sans subvention publique.

21. Comme le souligne le bilan de qualité réalisé par la Commission en 2020⁵², plusieurs aspects des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire sont devenus obsolètes et ne sont, de fait, plus appliqués. Par exemple, les conditions relatives à l'annulation de dettes historiques directement liées à l'activité de transport ferroviaire sont devenues obsolètes⁵³, de même que les conditions spécifiques relatives à la restructuration des branches «fret» des entreprises ferroviaires, qui n'étaient applicables que jusqu'au 1^{er} janvier 2010⁵⁴, ainsi que la section consacrée à la suppression des garanties d'État illimitées⁵⁵. Les présentes lignes directrices ne contiennent plus ces éléments.
22. De même, les critères de compatibilité applicables aux aides pour l'achat et le renouvellement du matériel roulant énoncés dans les lignes directrices de 2008⁵⁶ concernant le secteur ferroviaire renvoyaient à d'autres lignes directrices en matière d'aides d'État qui ont expiré ou ont été remplacées entretemps⁵⁷. Les présentes lignes directrices suppriment ces conditions et fixent de nouvelles conditions régissant les aides à l'acquisition de matériel roulant destinées à faciliter l'entrée sur le marché et/ou l'expansion de nouveaux acteurs (voir section 4.2.2.3). Lors de l'élaboration des

⁵¹ *Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings* (Étude d'appui à l'analyse d'impact concernant la révision des lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires), E.CA Economics et al. (2022).

⁵² Voir note de bas de page n° 48.

⁵³ Chapitre 4 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, voir note de bas de page n° 47. Le point 56 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire porte sur les aides qui servent à compenser des dettes clairement déterminées et individualisées, et contractées avant le 15 mars 2001 ou avant la date ultérieure d'adhésion de l'État membre concerné à l'Union.

⁵⁴ Chapitre 5 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, voir note de bas de page n° 47.

⁵⁵ Chapitre 7 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, voir note de bas de page n° 47. Conformément au point 4.1 de la communication de la Commission sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous forme de garanties (JO C 155 du 20.6.2008, p. 10), les garanties illimitées sont en principe incompatibles avec le traité. Cela vaut pour tous les secteurs économiques, y compris le secteur des transports.

⁵⁶ Chapitre 3 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, voir note de bas de page n° 47.

⁵⁷ À savoir les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (JO C 244 du 1.10.2004, p. 2), les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État à la protection de l'environnement (JO C 82 du 1.4.2008, p. 1), les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 (JO C 54 du 4.3.2006, p. 13), le règlement (CE) n° 70/2001 de la Commission du 12 janvier 2001 concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État en faveur des petites et moyennes entreprises (JO L 10 du 13.1.2001, p. 33, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2001/70/2007-01-01>); ainsi que le règlement (CEE) n° 1191/69 (mentionné à la note de bas de page n° 43), autant de textes qui ne sont plus en vigueur.

nouvelles conditions, la Commission a tenu compte du fait: i) que la flotte de matériel roulant est généralement proche, ou au-delà, de sa durée de vie utile escomptée⁵⁸; ii) que l'absence de normalisation technique entre les États membres empêche l'échange de matériel roulant entre les États membres⁵⁹; et iii) que les entreprises ferroviaires qui peuvent être considérées comme des petites et moyennes entreprises (PME) ou comme des petites entreprises à moyenne capitalisation et les nouveaux arrivants éprouvent des difficultés particulières à renouveler ou à étoffer leur flotte en raison des coûts d'investissement élevés liés à l'achat de matériel roulant et des difficultés d'accès au financement⁶⁰.

23. Contrairement aux lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, les présentes lignes directrices s'appliquent à toutes les entreprises opérant dans les secteurs du transport terrestre durable. Dans le secteur ferroviaire, cela signifie que les présentes lignes directrices s'appliquent non seulement aux entreprises ferroviaires, mais aussi à d'autres opérateurs ferroviaires⁶¹ et aux entreprises propriétaires de véhicules pour le transport ferroviaire, ainsi qu'aux entreprises actives du côté de la demande dans le secteur du transport ferroviaire, c'est-à-dire aux organisateurs de transport (par exemple, les sociétés de logistique, les commissionnaires de transport, les opérateurs de transport multimodal)⁶², dans la mesure où elles choisissent d'utiliser le rail plutôt que la route.

⁵⁸ Même s'il existe des différences entre les États membres, au rythme actuel de renouvellement (tel qu'observé ces 10 dernières années), la taille de la flotte de matériel roulant dans l'Union, en particulier les trains de voyageurs, diminuera au cours des 10 prochaines années.

⁵⁹ L'absence de normalisation technique résulte des différences entre les infrastructures ferroviaires des différents États membres en ce qui concerne les systèmes de signalisation, l'électrification, les systèmes de tension et le gabarit (qui, dans certains États membres, par exemple en Espagne, au Portugal, en Irlande et en Finlande, est différent du gabarit standard de 1 435 mm qui prévaut dans l'Union).

⁶⁰ L'accès à du matériel roulant d'occasion ne peut être considéré comme une réelle alternative à l'achat ou à la location de matériel roulant neuf en raison du développement limité des marchés de l'occasion dans ce domaine.

⁶¹ Le terme «opérateur ferroviaire» englobe non seulement les «entreprises ferroviaires» au sens de la directive 2012/34/UE, c'est-à-dire toute entreprise à statut privé ou public, dont l'activité principale est la fourniture de prestations de transport de marchandises et/ou de voyageurs par chemin de fer, la traction devant obligatoirement être assurée par cette entreprise, mais aussi d'autres entreprises ferroviaires qui fournissent des services de transport ferroviaire sans pour autant assurer la traction (entreprises devant louer des locomotives pour exercer leur activité).

⁶² La Commission a établi une certaine pratique décisionnelle en appliquant les principes des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire aux mesures d'aide dont les bénéficiaires directs sont des entreprises de logistique utilisant des services de transport par chemin de fer plutôt que des entreprises ferroviaires [par exemple, décision de la Commission du 24 octobre 2022 dans l'affaire SA.100463, Pays-Bas, Régime d'aides visant à promouvoir le transfert modal de la route vers le rail et la navigation intérieure, considérant 49 (JO C 461 du 2.12.2022, p. 1); décision de la Commission du 4 août 2022 dans l'affaire SA.64465, Slovaquie, régime d'aides destiné à soutenir le développement du transport intermodal de fret, considérant 8 (JO C 13 du 13.1.2023, p. 1); décision de la Commission du 3 mars 2022 dans l'affaire SA.100286, Italie, Mesures prises par la région de Frioul-Vénétie Julienne pour développer le transport intermodal de fret, telles que réexaminées en 2022, considérant 35 (JO C 169 du 22.4.2022, p. 1); décision de la Commission du 20 décembre 2021 dans l'affaire SA.100234, Italie, Prolongation et refinancement du régime d'aides SA.47779 – Italie – Frioul-Vénétie Julienne – Mesures pour le développement du transport combiné, considérants 32 et 33 (JO C 146 du 1.4.2022, p. 1); décision de la Commission du 15 mai 2020 dans l'affaire SA.53615, Italie, Interventions en faveur de la ville de Gênes, considérant 55 (JO C 206 du 19.6.2020, p. 1); décision de la Commission du 20 décembre 2018 dans l'affaire SA.50115, Italie, Transport ferroviaire intermodal de brames de fer dans la région Frioul-Vénétie Julienne, considérant 58 (JO C 90 du 8.3.2019, p. 2); décision de la Commission du 6 décembre 2017 dans l'affaire SA.48858, Italie, Régime d'aides en faveur du transport combiné dans la province de Bolzano, considérant 53 (JO C 158 du 4.5.2018, p. 6); décision de la Commission du 25 juillet 2017 dans l'affaire SA.46806, Italie, Aide au transport combiné dans la province de Trente, considérant 46 (JO C 442 du 22.12.2017, p. 2); décision de la Commission du 29 avril 2016 dans l'affaire SA.41033, Italie, Régime de transport intégré dans la province

24. En ce qui concerne les aides au fonctionnement, les critères de compatibilité définis dans les lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire qui sont applicables aux aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et aux aides à la réduction des coûts externes⁶³ ont dû être mis à jour. L'expérience acquise par la Commission dans le cadre de l'appréciation des aides au regard des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire a montré qu'il était nécessaire de simplifier et de rationaliser ces règles afin de remédier à la défaillance spécifique du marché qu'elles visaient à corriger. Bien que les présentes lignes directrices ne comportent pas de section relative aux aides à l'utilisation de l'infrastructure⁶⁴, les États membres peuvent utiliser les aides destinées à réduire les coûts externes du transport, sur la base de la méthode de calcul des coûts externes, afin de couvrir les coûts liés à l'utilisation de l'infrastructure (voir section 4.2.1.1). En outre, afin de faciliter davantage le développement de nouvelles liaisons ferroviaires commerciales, la Commission appliquera également les présentes lignes directrices aux aides au fonctionnement destinées au lancement de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et de nouvelles liaisons ferroviaires commerciales pour les trains de nuit de voyageurs (voir section 4.2.1.2).
25. Sur la base de l'expérience acquise dans le cadre des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire relatives aux aides à l'interopérabilité et compte tenu des différents types d'avantages sous-jacents aux investissements dans les systèmes de gestion du trafic⁶⁵, les présentes lignes directrices établissent une distinction entre les aides à l'interopérabilité (section 4.2.2.4) et les aides à l'adaptation technique et à la modernisation du matériel roulant (section 4.2.2.5). En réalité, les investissements en matière d'interopérabilité sont exposés à un degré plus élevé de défaillances du marché, notamment des problèmes de coordination et des désavantages subis par les opérateurs du marché qui sont les premiers à agir⁶⁶. La Commission appréciera les aides visant à promouvoir la numérisation afin de faciliter la gestion du trafic, les flux de circulation ininterrompus et/ou la sécurité de l'exploitation des trains au regard des sections des présentes lignes directrices concernant les aides à l'interopérabilité (section 4.2.2.4) et les aides à l'adaptation technique et à la modernisation (section 4.2.2.5).
26. Contrairement aux lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, qui ne couvraient pas les aides aux installations de transport ferroviaire⁶⁷, les présentes lignes directrices prévoient des règles de compatibilité détaillées pour les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations de service ferroviaire et d'embranchements particuliers (sections 4.2.2.1 et

de Trente, considérant 44 (JO C 220 du 17.6.2016, p. 2); décision de la Commission du 13 juin 2014 dans l'affaire SA.38152, Italie, Aide en faveur du transport ferroviaire de marchandises dans la région d'Émilie-Romagne, considérant 27 (JO C 282 du 22.8.2014, p. 23); décision de la Commission du 16 décembre 2011 dans l'affaire SA.32603, Italie, Régime de subvention «Ferrobonus» en faveur du transport combiné, considérant 26 (JO C 88 du 24.3.2012, p. 1).

⁶³ Chapitre 6 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire, voir note de bas de page n° 47.

⁶⁴ Alors qu'une telle section figurait au point 98 a) des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire.

⁶⁵ Compte tenu de sa forte dimension européenne, le transport ferroviaire est très sensible au manque d'interopérabilité et de coordination entre les réseaux ferroviaires nationaux, ce qui peut nuire à sa compétitivité. Tel est le cas en particulier du fret ferroviaire, dont la moitié environ revêt une dimension transfrontière. Jusqu'à présent, le trafic ferroviaire de voyageurs est essentiellement national, avec moins de 10 % de trafic transfrontière en 2021 (source: [Eurostat](#)). Toutefois, il présente un important potentiel transfrontière, notamment en ce qui concerne le transport transfrontière de nuit.

⁶⁶ Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings, voir note de bas de page n° 51, sections 4.7 et 5.5.

⁶⁷ Le chapitre 2 des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire (voir note de bas de page n° 47) ne couvrait que les effets du financement public des infrastructures sur les entreprises ferroviaires.

4.2.2.2). Ces règles font le point sur la pratique décisionnelle développée par la Commission pour apprécier la compatibilité des aides d'État dans le secteur du transport terrestre au regard de l'article 93 du traité.

27. Les présentes lignes directrices comportent un chapitre spécifique sur la compatibilité des aides aux opérateurs qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la fourniture d'un service public dans le secteur du fret ferroviaire (chapitre 5).
28. Enfin, les présentes lignes directrices comportent un chapitre spécifique reprenant les règles applicables aux flux financiers dans les entreprises ferroviaires verticalement intégrées (chapitre 6).

1.2.2 Transport par voies navigables intérieures

29. Le réseau de voies navigables intérieures de l'Union couvre 25 États membres et s'étend sur environ 41 000 kilomètres. Chaque année, quelque 150 milliards de tonnes-kilomètres de marchandises sont transportées sur ces voies au moyen de 15 000 bateaux de transport de marchandises environ, tandis qu'approximativement 3 000 bateaux d'excursions journalières et 430 bateaux de croisière (bateaux d'une capacité supérieure à 12 passagers) sont en service⁶⁸. Le potentiel d'augmentation de la répartition modale du transport par voie navigable intérieure est considérable et permettrait de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Pour ce faire, le transport par voie navigable intérieure devrait toutefois être en mesure de concurrencer les autres modes de transport dans des conditions équitables.
30. Les lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire ne s'appliquaient pas au secteur de la navigation intérieure. Ces dernières années, la Commission a autorisé des aides d'État visant à promouvoir la coordination des transports dans le secteur de la navigation intérieure en se fondant directement sur l'article 93 du traité⁶⁹. Les présentes lignes directrices codifient la pratique décisionnelle développée dans ce domaine et fixent des critères clairs régissant la compatibilité des aides destinées à soutenir les opérations de transport par voie navigable intérieure. Conformément à l'approche suivie pour le secteur ferroviaire, les présentes lignes directrices s'appliquent aux entreprises actives du côté de l'offre (c'est-à-dire aux aides octroyées aux opérateurs de transport par voie navigable intérieure ainsi qu'aux entreprises détenant des véhicules de transport par voie navigable intérieure) et de la demande du secteur de la navigation intérieure (c'est-à-dire les organisateurs de transport tels que les entreprises logistiques, les commissionnaires de transport et les opérateurs de transport multimodal, dans la mesure où ils choisissent de passer du transport routier à la navigation intérieure).

⁶⁸ Voir note de bas de page n° 35.

⁶⁹ Par exemple, décision de la Commission du 24 octobre 2022 dans l'affaire SA.100463, Pays-Bas, Régime d'aides visant à promouvoir le transfert modal de la route vers le rail et la navigation intérieure, considérant 49 (JO C 461 du 2.12.2022, p. 1); décision de la Commission du 20 septembre 2021 dans l'affaire SA.58817, Italie, Aide d'État destinée à soutenir le transport de marchandises par voie navigable intérieure en Italie, considérant 116 (JO C 500 du 10.12.2021, p. 1); décision de la Commission du 2 octobre 2020 dans l'affaire SA.58023, Belgique, Prolongation du régime d'aide en faveur des modes de transport alternatif à la route pour la période 2021-2025, considérant 16 (JO C 397 du 20.11.2020, p. 1), et décision de la Commission du 24 octobre 2018 dans l'affaire SA.50584, Belgique, Mesure structurelle d'aide réduisant le désavantage, en termes de coûts, résultant du regroupement des volumes transportés par chemin de fer/voies navigables intérieures en provenance et à destination des ports maritimes flamands afin de promouvoir le transfert modal, considérants 52 à 55 (JO C 90 du 8.3.2019, p. 1).

31. Les présentes lignes directrices définissent les conditions de compatibilité des aides au fonctionnement et des aides à l'investissement dans le secteur de la navigation intérieure. En ce qui concerne les aides au fonctionnement, les règles régissant les aides destinées à réduire les coûts externes du transport s'appliquent également au transport (de passagers et de marchandises) par voie navigable intérieure et les règles régissant les aides destinées à lancer de nouvelles liaisons commerciales s'appliquent également au transport de marchandises par voie navigable intérieure (voir section 4.2.1.1 et section 4.2.1.2). En ce qui concerne les aides à l'investissement, la Commission appliquera les présentes lignes directrices à la fois aux aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'installations de navigation intérieure (voir section 4.2.2.1) et aux aides à l'acquisition de bateaux de navigation intérieure afin de faciliter l'accès à des financements destinés aux investissements dans la flotte (voir section 4.2.2.3). En ce qui concerne la mise à niveau des bateaux de navigation intérieure, dans la lignée de l'approche adoptée dans le secteur ferroviaire, les présentes lignes directrices établissent une distinction entre les aides aux investissements dans l'interopérabilité (section 4.2.2.4) et les aides à l'adaptation technique et à la modernisation des bateaux (section 4.2.2.5). Dans ces deux sections des lignes directrices, la Commission appréciera les aides visant à promouvoir la numérisation afin de faciliter la gestion du trafic, les flux de circulation ininterrompus et/ou la sécurité de l'exploitation des voies navigables intérieures.
32. Le secteur européen de la navigation intérieure dispose d'une flotte relativement ancienne et, de manière générale, le secteur semble éprouver des difficultés à accroître sa part du trafic par rapport à d'autres modes de transport. Entre 2014 et 2020, le nombre d'opérateurs de transport par voie navigable intérieure actifs dans le secteur du transport de marchandises et de voyageurs a diminué, et la capacité de chargement disponible a également baissé de manière continue depuis 2011. Lors de l'élaboration de ces nouvelles règles, la Commission a tenu compte de ces questions et du fait que la plupart des opérateurs du secteur de la navigation intérieure sont des PME, ou au mieux des petites entreprises à moyenne capitalisation, qui, bien souvent, ne sont pas en mesure de renouveler ou d'étoffer leur flotte parce qu'elles éprouvent des difficultés à se financer sur le marché⁷⁰. Par conséquent, en vertu des présentes lignes directrices, les PME et les petites entreprises à moyenne capitalisation sont les seules bénéficiaires possibles des aides à l'acquisition de bateaux de navigation intérieure. Cela permet de verser ce type d'aide là où il est le plus nécessaire pour favoriser le développement du secteur de la navigation intérieure.

1.2.3 Transport multimodal durable

33. On entend par «transport multimodal» le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents⁷¹. Dans le secteur du transport terrestre, le transport multimodal est considéré comme «durable» lorsqu'au moins un des modes de transport utilisés est le rail ou la navigation intérieure, ou lorsque le transport multimodal combine un segment de transport terrestre et un segment de transport maritime à courte distance. Le transport multimodal durable dans le secteur du transport terrestre est essentiel pour permettre une utilisation accrue du transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure car, à eux seuls, ces modes proposent rarement des solutions de transport porte-à-porte. Un transport multimodal durable, offrant des liaisons du dernier

⁷⁰ Parlement européen, Vers un transport par voies navigables intérieures pérenne en Europe [P9_ TA (2021) 0367], https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2021-0367_FR.html.

⁷¹ Le terme «transport multimodal» désigne le transport de marchandises ou de voyageurs, ou les deux, à l'aide de deux modes de transport ou plus, tels que définis dans le règlement (UE) 2024/1679 du 13 juin 2024 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

kilomètre et de porte à porte, permet d'améliorer, d'une part, les performances environnementales et l'efficacité énergétique du transport non routier et, d'autre part, l'accessibilité et la flexibilité du transport routier. Il est donc essentiel à la réalisation des objectifs de la stratégie de mobilité durable et intelligente et du pacte vert pour l'Europe.

34. Bien que le volume du transport multimodal de marchandises ait considérablement augmenté au cours des 30 dernières années, le transport exclusivement routier continue d'occuper une place prépondérante dans le transport de marchandises au sein de l'Union. Le transport multimodal de marchandises n'est souvent pas compétitif par rapport au transport exclusivement routier en raison d'écarts de performance en matière de disponibilité, de fiabilité, de ponctualité et de vitesse à différents stades de la chaîne (c'est-à-dire dans les services offerts par le transport ferroviaire et par voie d'eau, les terminaux de fret et le transport routier pour le «dernier kilomètre») et du fait que les effets externes négatifs du transport routier ne sont pas suffisamment pris en compte.
35. Le transport multimodal de marchandises qui n'implique pas la manutention de la cargaison lors du changement de mode de transport⁷² est connu sous le nom de «transport intermodal». Le «transport combiné» est une sous-catégorie du transport intermodal, explicitement réglementée au niveau de l'Union par la directive sur les transports combinés⁷³. Cette directive a été adoptée en 1975⁷⁴ et a été modifiée à plusieurs reprises pour s'appliquer à un ensemble plus large d'opérations. Par souci de clarté, le soutien financier accordé par les États membres au transport combiné au titre de cette directive peut être qualifié d'aide d'État. Ces aides doivent être conformes aux conditions de compatibilité applicables au transport multimodal durable énoncées dans le RECT, dans les présentes lignes directrices ou dans tout autre instrument pertinent relevant de la législation sur les aides d'État (voir chapitre 3).
36. Les présentes lignes directrices définissent les conditions de compatibilité des aides au fonctionnement et des aides à l'investissement dans le transport multimodal durable afin de détourner le trafic du transport exclusivement routier tout en encourageant l'utilisation du rail, des voies navigables intérieures et du transport maritime à courte distance dans le transport multimodal, lorsque le transport maritime à courte distance est lié au transport terrestre et constitue une solution alternative commercialement viable au transport routier.
37. En ce qui concerne les aides au fonctionnement, les règles relatives aux aides destinées à réduire le coût externe du transport s'appliquent également au transport multimodal durable (section 4.2.1.1). En revanche, les règles régissant les aides destinées à lancer de nouvelles liaisons commerciales ne concernent que le transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure et ne s'appliquent pas au transport multimodal durable en général.
38. En ce qui concerne les aides à l'investissement, la Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides aux installations pour le transport multimodal ainsi que les

⁷² Le fait que l'unité et/ou le véhicule de chargement reste le même lors du passage d'un mode à l'autre réduit les opérations de manutention de la cargaison, ce qui réduit le risque de dommages ou de pertes des marchandises.

⁷³ Directive 92/106/CEE du Conseil du 7 décembre 1992 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés de marchandises entre États membres (JO L 368 du 17.12.1992, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1992/106/2013-07-01>).

⁷⁴ Directive 75/130/CEE du Conseil du 17 février 1975 relative à l'établissement de règles communes pour certains transports combinés rail/route de marchandises entre États membres (JO L 48 du 22.2.1975, p. 31, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1975/130/oj>).

aides de mise à niveau⁷⁵ du matériel pour le transport multimodal durable. Les aides en faveur des installations pour le transport multimodal sont limitées aux aides à l'investissement dans des installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal (section 4.2.2.1). Par souci de clarté, les installations pour le transport multimodal situées dans des ports maritimes peuvent bénéficier d'aides au titre des présentes lignes directrices si elles ont des liaisons par chemin de fer ou par voie navigable intérieure. En ce qui concerne la mise à niveau du matériel destiné au transport multimodal durable, conformément à l'approche adoptée dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure, les présentes lignes directrices établissent une distinction entre les aides aux investissements dans l'interopérabilité (section 4.2.2.4) et les aides à l'adaptation technique et à la modernisation du matériel destiné au transport multimodal durable (section 4.2.2.5).

2. CHAMP D'APPLICATION ET DEFINITIONS

2.1 Champ d'application

39. Les présentes lignes directrices s'appliquent aux mesures d'aide d'État⁷⁶ accordées aux entreprises des secteurs du transport terrestre durable (c'est-à-dire les entreprises du secteur ferroviaire, les entreprises du secteur de la navigation intérieure et les entreprises exploitant et/ou organisant des transports multimodaux durables dans le secteur du transport terrestre), dès lors que les mesures d'aide relèvent du champ d'application du chapitre 4 ou du chapitre 5 des présentes lignes directrices.
40. Les présentes lignes directrices définissent les critères de compatibilité des aides suivantes au titre de l'article 93 du traité:
 - a) les aides octroyées dans les secteurs du transport terrestre durable qui répondent aux besoins de la coordination des transports (chapitre 4);
 - b) les aides octroyées dans le secteur du fret ferroviaire destinées à rembourser aux entreprises l'exécution de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public (chapitre 5).
41. En ce qui concerne les aides à la coordination des transports dans les secteurs du transport terrestre durable, les types d'aides suivants qui répondent aux besoins de la coordination des transports, tels qu'ils sont détaillés aux sections 4.2.1 et 4.2.2, relèvent des présentes lignes directrices: i) les aides visant à réduire les coûts externes du transport; ii) les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales; iii) les aides en faveur de la

⁷⁵ Comme expliqué au point 42, les présentes lignes directrices ne couvrent pas les aides en faveur de l'acquisition d'équipements pour le transport multimodal durable.

⁷⁶ Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du traité, constituent des aides d'État, «dans la mesure où elles affectent les échanges entre 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». Les interventions de l'État ne satisfaisant pas à une des conditions énoncées à l'article 107, paragraphe 1, du traité ne constituent pas une aide d'État. En conséquence, elles ne sont pas soumises à l'appréciation de la compatibilité prévue dans les présentes lignes directrices. Plus précisément, un financement de l'Union qui est géré au niveau central par les institutions, les agences, des entreprises communes ou d'autres organes de l'Union, et qui n'est contrôlé ni directement ni indirectement par les États membres, ne constitue pas une aide d'État. Cela s'applique par exemple aux financements fournis par l'Union au titre du règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014 (JO L 249 du 14.7.2021, p. 38, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1153/2024-07-18>).

construction, de la modernisation et de la rénovation d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal; iv) les aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'embranchements particuliers; v) les aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure; vi) les aides à l'interopérabilité dans les secteurs du transport terrestre durable; et vii) les aides en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation dans les secteurs du transport terrestre durable.

42. Les présentes lignes directrices ne couvrent pas les aides à l'investissement en faveur de l'acquisition d'équipements pour le transport multimodal durable. Ces aides relèvent du RECT si elles concernent des unités de chargement intermodales (UCI) ou des grues à bord des bateaux, et elles sont octroyées par les États membres sous la forme de régimes d'aides dans des conditions très spécifiques. En dehors de ces cas, la Commission estime que les aides à l'acquisition d'équipements pour le transport multimodal durable (par exemple, des semi-remorques préhensibles) ne peuvent être autorisées qu'à titre exceptionnel, et les appréciera donc directement au regard du traité.
43. Les présentes lignes directrices ne couvrent pas les aides d'État en faveur des infrastructures portuaires⁷⁷. La Commission continuera d'apprécier les aides d'État en faveur des infrastructures portuaires soit directement au regard de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, pour autant qu'elles ne bénéficient pas d'une exemption par catégorie en vertu du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁷⁸ ou, si les infrastructures portuaires sont nécessaires à la fourniture d'un service d'intérêt économique général (SIEG) et ne bénéficient pas d'une exemption par catégorie en vertu de la décision (UE) 2025/2630 de la Commission⁷⁹, conformément aux règles énoncées dans la communication de la Commission relative à l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (ci-après l'«encadrement SIEG»)⁸⁰, au regard de l'article 106, paragraphe 2, du traité. Pour éviter toute ambiguïté, comme indiqué au point 38 et précisé au point 124, la Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides à l'investissement en faveur des installations pour le transport multimodal qui sont situées dans des ports maritimes et qui ont des liaisons par chemin de fer ou par voie navigable intérieure.
44. Les présentes lignes directrices ne couvrent pas les aides à l'investissement dans les véhicules propres⁸¹ et le matériel de terminal mobile propre⁸², ni les aides à l'investissement en faveur de la réduction du bruit dans le transport ferroviaire. En ce qui concerne le transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure et le transport

⁷⁷ Telles que définies dans le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁷⁸ Voir note de bas de page n° 77.

⁷⁹ Décision (UE) 2025/2630 de la Commission du 16 décembre 2025 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général et abrogeant la décision 2012/21/UE (JO L, 2025/2630, 19.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2025/2630/oj>).

⁸⁰ Communication de la Commission – Encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011) (JO C 8 du 11.1.2012, p. 15).

⁸¹ Telles que définies dans le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité (JO L 187 du 26.6.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/651/2023-07-01>).

⁸² Telles que définies dans la communication de la Commission – Lignes directrices concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie pour 2022 (JO C 80 du 18.2.2022, p. 1).

multimodal durable, la Commission appréciera la compatibilité des aides à l'investissement dans les véhicules propres et le matériel de terminal mobile propre et dans la réduction du bruit dans le transport ferroviaire au regard des lignes directrices de la Commission de 2022 concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie⁸³, si ces aides ne bénéficient pas d'une exemption par catégorie en vertu du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁸⁴.

45. Les présentes lignes directrices ne couvrent pas les aides destinées à promouvoir la recherche, le développement et l'innovation pour les niveaux de maturité technologique («NMT») jusqu'au NMT 8⁸⁵. La Commission continuera d'apprécier la compatibilité des aides destinées à promouvoir la recherche, le développement et l'innovation jusqu'au NMT 8 dans les secteurs du transport terrestre durable au regard de son encadrement des aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation de 2022, si elles ne bénéficient pas d'une exemption par catégorie en vertu du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission⁸⁶. Pour éviter toute ambiguïté, la Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides en faveur des technologies d'interopérabilité et des technologies d'adaptation technique et de modernisation dans les secteurs du transport terrestre durable qui ont atteint le NMT 9 (première application commerciale de systèmes ayant fait leurs preuves dans un environnement opérationnel). Par conséquent, les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes, pour la mise en œuvre de ces technologies ayant atteint le NMT 9 devraient pouvoir bénéficier d'une aide au titre des présentes lignes directrices.
46. En ce qui concerne les aides dans le secteur ferroviaire qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public, le règlement (CE) n° 1370/2007⁸⁷ instaure un cadre juridique spécifique pour les services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (et par voie navigable intérieure dans le cas où les États membres décident d'appliquer ledit règlement à ces services)⁸⁸. Par conséquent, s'agissant des services publics de transport, la Commission appliquera uniquement les présentes lignes directrices aux compensations de service public versées pour la fourniture de services de fret ferroviaire. La Commission continuera d'apprécier les compensations de service public versées pour la fourniture de services de transport de marchandises par voie navigable intérieure [et de services de transport de voyageurs par voie navigable intérieure si ceux-ci ne sont pas soumis au règlement (CE) n° 1370/2007] directement au regard de l'article 93 du traité. Pour éviter toute ambiguïté, les entreprises fournissant des services de transport qui ont été chargées d'un service public devraient pouvoir également bénéficier d'aides à la coordination des transports octroyées au titre du RECT ou des présentes lignes directrices, à condition que les règles en matière de cumul⁸⁹ soient respectées et que toute surcompensation soit évitée.
47. Les présentes lignes directrices précisent les conditions d'appréciation, au regard de l'article 93 du traité, des aides octroyées dans le secteur du fret ferroviaire afin de

⁸³ Voir note de bas de page n° 82.

⁸⁴ Voir note de bas de page n° 77.

⁸⁵ Voir communication de la Commission intitulée «Encadrement des aides d'État à la recherche, au développement et à l'innovation» (JO C 414 du 28.10.2022, p. 1), note de bas de page n° 60, qui renvoie à la communication de la Commission intitulée «Une stratégie européenne pour les technologies clés génériques – Une passerelle vers la croissance et l'emploi», COM (2012) 341 final du 26 juin 2012.

⁸⁶ Voir note de bas de page n° 77.

⁸⁷ Voir note de bas de page n° 40.

⁸⁸ Article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 1370/2007, voir note de bas de page n° 40.

⁸⁹ Voir article 8 du RECT et section 4.1.3 des présentes lignes directrices.

rembourser aux entreprises certaines servitudes inhérentes à la fourniture d'un service public⁹⁰. Ces conditions reflètent les principes établis par la Commission dans son encadrement SIEG⁹¹, qui n'est pas directement applicable aux services de fret ferroviaire puisqu'il exclut expressément le transport terrestre de son champ d'application. Les présentes lignes directrices apportent également les éclaircissements spécifiques requis au regard des besoins particuliers du secteur du fret ferroviaire.

48. Les présentes lignes directrices (chapitre 6) rappellent également les principes applicables aux flux financiers au sein des entreprises ferroviaires verticalement intégrées.
49. Les conditions formulées dans les présentes lignes directrices s'appliquent aux régimes d'aides et aux aides individuelles, octroyées sur la base d'un régime d'aides ou sur une base ad hoc, sauf disposition contraire.
50. Les présentes lignes directrices s'appliquent aux entreprises de toute taille, sauf indication contraire.
51. Les entreprises en difficulté, telles que définies dans les lignes directrices de la Commission concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers⁹², ne peuvent pas bénéficier d'aides au titre des présentes lignes directrices, car les aides en faveur d'une entreprise en difficulté ne constituent pas, en principe, un moyen approprié de répondre aux besoins de la coordination des transports ou d'assurer la fourniture d'un service public. Les lignes directrices de la Commission concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers définissent les critères de compatibilité des aides au sauvetage et à la restructuration octroyées au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité à toutes les entreprises pouvant être considérées comme des entreprises en difficulté, y compris les entreprises du secteur du transport terrestre, en l'absence d'orientations spécifiques de la Commission applicables aux entreprises en difficulté dans ce secteur⁹³.
52. Pour apprécier une aide en faveur d'une entreprise faisant l'objet d'une injonction de récupération non exécutée, émise dans une décision antérieure de la Commission déclarant une aide illégale et incompatible avec le marché intérieur, la Commission tiendra compte du montant des aides qui reste à récupérer⁹⁴.

2.2 Définitions

53. Aux fins des présentes lignes directrices, on entend par:

a) «infrastructures d'accès»: tout type d'infrastructures nécessaires pour garantir l'accès et l'entrée aux utilisateurs d'une installation ferroviaire ou de navigation

⁹⁰ Dans un souci de clarté, la Commission continuera d'apprécier directement au regard de l'article 93 du traité la compatibilité des aides dans le secteur du transport de marchandises par voie navigable intérieure destinées à rembourser aux entreprises certaines servitudes inhérentes à la fourniture d'un service public.

⁹¹ Voir note de bas de page n° 80.

⁹² 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 (JO C 249 du 31.7.2014, p. 1).

⁹³ Les lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire (voir note de bas de page n° 47) prévoyaient des dérogations aux règles applicables aux entreprises en difficulté dans le secteur du fret ferroviaire, qui ont expiré le 31 décembre 2009. Depuis lors, les lignes directrices de la Commission concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (voir note de bas de page n° 92) sont pleinement applicables à l'ensemble du secteur ferroviaire.

⁹⁴ Voir arrêt du 15 mai 1997, *TWD/Commission*, C-355/95 P, EU:C:1997:241, points 25 à 27.

intérieure pour le transport multimodal ou d'une installation de service ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport unimodal, par voie terrestre, par voie maritime ou par voie navigable intérieure, comme les routes, les voies ferroviaires, les chenaux et les écluses;

- b) «aide ad hoc»: toute aide qui n'est pas octroyée sur la base d'un régime d'aides;
- c) «intensité de l'aide»: le montant brut de l'aide exprimé en pourcentage des coûts admissibles, avant impôts ou autres prélèvements;
- d) «régime d'aides»: toute disposition sur la base de laquelle, sans qu'il soit besoin de mesures d'application supplémentaires, des aides peuvent être octroyées individuellement à des entreprises, définies d'une manière générale et abstraite dans ladite disposition et toute disposition sur la base de laquelle une aide non liée à un projet spécifique peut être octroyée à une ou à plusieurs entreprises pour une période indéterminée et/ou pour un montant indéterminé;
- e) «infrastructure dédiée»: une infrastructure construite pour une ou des entreprises identifiables au préalable et adaptée à leurs besoins;
- f) «matériel destiné au transport multimodal durable»: le matériel utilisé dans le transport multimodal durable, tel que les semi-remorques préhensibles, à l'exception des équipements utilisés pour les installations;
- g) «environnement européen des services d'information fluviale ("SIF")»: une plateforme électronique à point d'accès unique fondée sur des informations fluviales nationales qui fournit des services techniques et opérationnels aux utilisateurs des SIF et contient des liens vers la communication électronique conformément au principe de la transmission unique d'informations, garantissant que les citoyens et les entreprises ne communiquent qu'une seule fois des données aux administrations publiques;
- h) «registre européen des véhicules»: un registre au sens de l'article 22, paragraphe 1, et de l'article 47, paragraphe 5, de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil⁹⁵;
- i) «plan d'évaluation»: un document couvrant un ou plusieurs régimes d'aides et contenant au minimum les éléments suivants: les objectifs du régime d'aides à évaluer, les questions d'évaluation, les indicateurs de résultat, la méthode envisagée pour réaliser l'évaluation, les exigences en matière de collecte de données, le calendrier proposé pour l'évaluation, y compris la date de présentation des rapports d'évaluation intermédiaire et final, la description de l'organisme indépendant réalisant l'évaluation ou les critères qui seront utilisés pour sa sélection et les modalités prévues pour garantir la publicité de l'évaluation;
- j) «coûts externes du transport»: les coûts engendrés par les usagers des transports sans être supportés par ceux-ci mais par la société tout entière, et qui sont liés notamment aux émissions de gaz à effet de serre, à la pollution atmosphérique, aux blessures et aux décès, au bruit et aux encombrements de la circulation;

⁹⁵ Directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2016 relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de l'Union européenne (refonte) (JO L 138 du 26.5.2016, p. 44, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2016/797/2020-05-28>).

- k) «terminal de fret»: une structure équipée pour le transbordement et pour le stockage provisoire de fret;
- l) «aide individuelle»: i) une aide ad hoc; et ii) une aide octroyée à un bénéficiaire individuel sur la base d'un régime d'aides;
- m) «installation de navigation intérieure»: une installation de service (par exemple, un terminal de fret ou une installation d'entretien ou de stockage) et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement), situées dans l'Union et utilisées pour effectuer des transports par voie navigable intérieure, à l'exception des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;
- n) «bateau de navigation intérieure»: un bateau pour le transport de voyageurs ou de marchandises destiné uniquement ou principalement à la navigation dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées, y compris les bateaux spécialement construits pour assurer la propulsion d'un convoi poussé;
- o) «unité de chargement intermodale» (UCI): un conteneur, une caisse mobile ou une semi-remorque/un véhicule routier automobile pour le transport de marchandises ou une combinaison de véhicules utilisés pour le transport intermodal;
- p) «transport intermodal»: la circulation de marchandises dans une seule et même unité de chargement intermodale par des modes de transport successifs sans manutention du fret lui-même lors du changement de mode;
- q) «interopérabilité»: des flux de circulation ininterrompus des marchandises ou des voyageurs de/vers les secteurs du transport terrestre durable;
- r) «transport terrestre»: le transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, par voie navigable intérieure et par route⁹⁶;
- s) «transport multimodal»: le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents;
- t) «nouvelle liaison commerciale pour le transport de marchandises par voie navigable intérieure»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport de marchandises par voie navigable intérieure entre au moins deux terminaux de fret qui n'ont pas été reliés directement par des services réguliers de transport de marchandises par voie navigable intérieure depuis au moins trois ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
- u) «nouvelle liaison commerciale pour le transport de marchandises par chemin de fer»: une liaison commerciale qui concerne de nouvelles opérations régulières de transport de marchandises par chemin de fer entre au moins deux terminaux de fret qui n'ont pas été reliés directement par des services réguliers de transport de marchandises par chemin de fer depuis au moins trois ans avant le début des opérations sur la liaison en question;

⁹⁶ En vertu de l'article 100 du traité, les dispositions du titre VI du traité intitulé «Les transports» ne s'appliquent en principe qu'aux transports par chemin de fer, par route et par voie navigable. Ces trois types de transport sont généralement appelés «transport terrestre», par opposition au transport maritime et aérien.

- v) «nouvelle liaison commerciale ferroviaire pour les trains de nuit de voyageurs»: une liaison commerciale qui concerne de nouveaux services réguliers de trains de nuit de voyageurs entre au moins deux gares de voyageurs qui n'ont pas été reliées par des services réguliers de trains de nuit de voyageurs depuis au moins trois ans avant le début des opérations sur la liaison en question;
- w) «nouvel arrivant»: une entreprise ferroviaire telle que définie à l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE qui remplit les deux conditions suivantes:
 - (i) elle a reçu une licence en vertu de l'article 17, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE pour le segment de marché concerné moins de 20 ans avant l'octroi de l'aide;
 - (ii) elle n'est pas liée, au sens de l'article 3, paragraphe 3, de l'annexe I du RECT, à une entreprise ferroviaire ayant reçu une licence en vertu de l'article 3, point 14, de la directive 2012/34/UE avant le 1^{er} janvier 2010;
- x) «activités autres que les transports»: les services commerciaux non liés au transport terrestre durable, y compris les services auxiliaires fournis aux voyageurs, aux commissionnaires de transport ou à d'autres prestataires de services, tels que la location de bureaux, les commerces et les hôtels;
- y) «services de trains de nuit de voyageurs»: les services réguliers de transport de voyageurs par chemin de fer qui partent avant 23 h 30 et qui arrivent à leur destination finale après 05 h 00 et qui utilisent du matériel roulant incluant des wagons-lits/couchettes;
- z) «superstructures portuaires»: les installations de surface (notamment de stockage), les équipements fixes (comme les entrepôts et les terminaux), ainsi que les équipements mobiles (comme les grues), situés dans un port pour la fourniture de services portuaires liés aux transports, pour autant que les superstructures portuaires en question soient situées dans une installation pour le transport multimodal disposant d'une liaison par chemin de fer ou par voie navigable intérieure;
- aa) «embranchement particulier»: une infrastructure ferroviaire détenue et exploitée par une entité privée, y compris les voies ferrées et toute autre installation ou tout autre matériel nécessaire pour la rendre fonctionnelle, connectée aux installations de chargement du réseau ferroviaire public qui ne sont pas considérées comme des installations de service au sens de l'annexe II de la directive 2012/34/UE, ainsi que toute infrastructure dédiée desservant une infrastructure détenue et exploitée par une entité privée;
- bb) «terminal ferroviaire ou de navigation intérieure pour le fret»: un terminal de fret entre deux systèmes ferroviaires différents ou entre au moins deux modes de transport, dont l'un est le chemin de fer ou les voies navigables intérieures, et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situés dans l'Union, telles que les terminaux de fret dans les ports intérieurs ou maritimes, le long des voies navigables ou dans les aéroports ou des plateformes logistiques multimodales, à l'exclusion des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;
- cc) «installation ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport multimodal»: une installation de service, dont des superstructures portuaires et des terminaux

ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret, et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union et nécessaires pour assurer un transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure en combinaison avec d'autres modes de transport, à l'exception des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;

dd) «installation de service ferroviaire»: une installation de service (par exemple, les terminaux ferroviaires pour le fret ou une installation d'entretien ou de stockage) et ses infrastructures d'accès (y compris le matériel physique ou numérique nécessaire à leur fonctionnement) situées dans l'Union et visées à l'annexe II de la directive 2012/34/UE, à l'exclusion des installations ou du matériel liés à l'exercice d'activités autres que les transports;

ee) «entreprise ferroviaire»: une entreprise ferroviaire telle que définie à l'article 3, point 1), de la directive 2012/34/UE;

ff) «matériel roulant»: l'un des éléments suivants:

(i) les locomotives pour le transport de marchandises et de voyageurs et le matériel roulant destiné au transport de voyageurs, y compris les motrices de traction à moteurs thermiques ou électriques, les rames automotrices à moteurs thermiques ou électriques, ainsi que les voitures de passagers;

(ii) les wagons de marchandises, y compris les véhicules surbaissés conçus pour l'ensemble du réseau et les véhicules conçus pour le transport de camions;

gg) «navire de mer»: un bateau autre que ceux qui naviguent uniquement ou principalement dans les eaux intérieures ou dans les eaux situées à l'intérieur ou dans le proche voisinage d'eaux abritées;

hh) «transport maritime à courte distance»: les mouvements de marchandises et/ou de passagers par mer entre des ports situés dans les eaux géographiques d'un ou de plusieurs États membres ou entre un port situé dans les eaux des États membres et un port situé dans les eaux d'un pays tiers limitrophe ayant une côte sur les mers bordant un ou plusieurs États membres⁹⁷;

ii) «petite et moyenne entreprise», ou «PME»: une entreprise qui remplit les conditions énoncées à l'annexe I du RECT;

jj) «petite entreprise à moyenne capitalisation»: une entreprise qui remplit les conditions énoncées à l'annexe IV du RECT. Aux fins des aides contenues dans les produits financiers bénéficiant du soutien du programme InvestEU au titre du cadre financier pluriannuel de l'Union pour les années 2021 à 2027⁹⁸, on entend par «petite entreprise à moyenne capitalisation» une entreprise qui n'est pas une PME et emploie jusqu'à 499 salariés;

⁹⁷ Article 3, point 25), du règlement (UE) 2024/1679 du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2024 sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (JO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>).

⁹⁸ Règlement (UE, Euratom) 2020/2093 du Conseil du 17 décembre 2020 fixant le cadre financier pluriannuel pour les années 2021 à 2027 (JO L 433I du 22.12.2020, p. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2093/2024-01-01>).

- kk) «début des travaux»: soit le début des travaux de construction liés à l'investissement, soit le premier engagement juridiquement contraignant de commande d'équipement ou, dans le cas des rachats, le moment de l'acquisition des actifs directement liés à l'établissement acquis, selon l'événement qui se produit en premier;
- ll) «transport terrestre durable»: le transport de marchandises ou de voyageurs par chemin de fer, par voie navigable intérieure ou par le transport multimodal durable;
- mm) «secteurs du transport terrestre durable»: le secteur ferroviaire, le secteur de la navigation intérieure et le transport multimodal durable dans le secteur du transport terrestre;
- nn) «transport multimodal durable»: le transport de marchandises ou de voyageurs par au moins deux modes de transport différents, lorsque l'un au moins des modes de transport utilisés est le chemin de fer ou la navigation intérieure, ou lorsque le transport multimodal combine transport terrestre et transport maritime à courte distance;
- oo) «applications télématiques»: l'une des applications suivantes:
- (i) les applications au service des voyageurs, telles que les systèmes permettant aux voyageurs de recevoir des informations avant et pendant le trajet, les systèmes de réservation et de paiement, la gestion des bagages, la gestion des correspondances entre les trains et d'autres modes de transport;
 - (ii) les applications au service du fret, telles que les systèmes d'information (suivi en temps réel des marchandises et des trains), les systèmes de triage et d'affectation, les systèmes de réservation, de paiement et de facturation et les applications qui gèrent les correspondances avec d'autres modes de transport et qui produisent des documents électroniques d'accompagnement;
- pp) «transporteur»: une entreprise qui transporte des voyageurs ou des marchandises dans les secteurs du transport terrestre durable;
- qq) «organisateur de transport»: une entreprise qui organise le transport de marchandises et fait ainsi le choix entre des modes de transport;
- rr) «entreprise en difficulté»: une entreprise telle que définie à l'article 2, point 18), du règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission;
- ss) «véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure»: le matériel roulant ou un bateau de navigation intérieure.

2.3 Structure des lignes directrices

54. Le chapitre 3 précise les mesures accordées dans le secteur du transport terrestre qui ne doivent pas être notifiées à la Commission avant leur mise en œuvre.
55. Le chapitre 4 présente les mesures couvertes par les présentes lignes directrices en vertu de l'article 93 du traité. La section 4.1 définit les conditions de compatibilité applicables de manière générale aux aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports. La section 4.2 définit les conditions de compatibilité spécifiques applicables aux différents types de mesures d'aide qui répondent aux besoins de la coordination des transports. Le chapitre 5 précise les conditions de compatibilité applicables aux mesures

d'aide destinées à rembourser certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. Le chapitre 6 rappelle les principes applicables aux flux financiers au sein des entreprises ferroviaires verticalement intégrées.

- 56. Le chapitre 7 définit les conditions dans lesquelles la Commission exigera une évaluation ex post des régimes notifiés au titre de l'article 93 du traité.
- 57. Le chapitre 8 décrit les obligations de déclaration et de contrôle incombant aux États membres qui octroient des aides en vertu de l'article 93 du traité.
- 58. Les chapitres 9 et 10 portent sur la durée des présentes lignes directrices et sur le calendrier de leur révision.

3. MESURES NON SOUMISES A NOTIFICATION

- 59. Lorsqu'une intervention de l'État remplit les critères pour être considérée comme une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité⁹⁹, les États membres devraient en principe la notifier à la Commission conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité.
- 60. Les aides d'État dans le secteur du transport terrestre ne sont pas soumises à l'obligation de notification prévue à l'article 108, paragraphe 3, du traité si elles remplissent les conditions fixées dans un règlement d'exemption par catégorie adopté par la Commission, conformément à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2022/2586 du Conseil¹⁰⁰ ou à l'article 1^{er} du règlement (UE) 2015/1588 du Conseil¹⁰¹.
- 61. À cet égard, le RECT couvre certaines catégories d'aides d'État répondant aux besoins de la coordination des transports dans le secteur du transport terrestre. Ces mesures d'aide, si elles sont accordées conformément aux conditions de compatibilité applicables énoncées dans le RECT, ne provoquent pas de distorsions majeures de la concurrence et des échanges, de sorte qu'elles sont réputées compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité et ne sont pas soumises à l'obligation de notification.
- 62. En outre, le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission¹⁰² contient des dispositions qui pourraient exempter de l'obligation de notification les aides octroyées dans le secteur du transport terrestre. Par exemple, les aides en faveur des ports intérieurs peuvent bénéficier d'une exemption par catégorie en vertu de l'article 56 *quater* dudit règlement.

⁹⁹ En ce qui concerne la notion d'aide d'État, la Commission renvoie à sa communication relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, C/2016/2946 (JO C 262 du 19.7.2016, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/tfeu_2016/2025-03-15). Comme indiqué au point 211 de ladite communication, l'affectation des échanges entre États membres ou une distorsion de la concurrence est généralement exclue en matière de construction d'infrastructures dans les cas où les conditions cumulatives suivantes sont réunies: i) l'infrastructure n'est habituellement pas confrontée à une concurrence directe, ii) le financement privé est insignifiant dans le secteur et l'État membre concernés et iii) l'infrastructure n'est pas conçue pour favoriser de manière sélective une entreprise ou un secteur donnés, mais procure des avantages à la société dans son ensemble.

¹⁰⁰ Règlement (UE) 2022/2586 du Conseil du 19 décembre 2022 sur l'application des articles 93, 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État dans les secteurs des transports par chemin de fer et par voie navigable et du transport multimodal (JO L 338 du 30.12.2022, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2586/oj>).

¹⁰¹ Règlement (UE) 2015/1588 du Conseil du 13 juillet 2015 sur l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne à certaines catégories d'aides d'État horizontales (JO L 248 du 24.9.2015, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1588/2018-12-27>).

¹⁰² Voir note de bas de page n° 77.

Tant que ces aides concernent des infrastructures portuaires (postes d'accostage, jetées, etc.) et sont octroyées dans le respect des conditions de compatibilité applicables énoncées dans le règlement (UE) n° 651/2014¹⁰³, ces mesures d'aide sont réputées compatibles avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, étant donné qu'elles ne provoquent pas de distorsions majeures de la concurrence et des échanges.

63. Le règlement (UE) 2023/2831¹⁰⁴ de la Commission s'applique également au transport terrestre. De même, les compensations accordées aux entreprises fournissant des SIEG dans le secteur du transport terrestre relèvent du règlement (UE) 2023/2832 de la Commission¹⁰⁵. Les mesures remplissant les critères fixés dans ces deux règlements sont réputées n'avoir aucune incidence sur la concurrence et les échanges dans le marché intérieur. Ces mesures de minimis ne sont pas soumises à une obligation de notification étant donné qu'elles sont réputées ne pas remplir tous les critères énoncés à l'article 107, paragraphe 1, du traité.

4. AIDES REpondant AUX BESOINS DE LA COORDINATION DES TRANSPORTS

4.1 Conditions générales de compatibilité

64. La présente section expose les conditions générales de compatibilité applicables à toutes les catégories d'aides décrites à la section 4.2. Lorsqu'elle appréciera si les mesures d'aide octroyées dans les secteurs du transport terrestre durable répondent aux besoins de la coordination des transports au titre de l'article 93 du traité, la Commission analysera le respect des principes énoncés dans la présente section (points 65 à 86). Les conditions énoncées à la section 4.2 pour chaque catégorie d'aide spécifique apportent des éclaircissements pour certaines des conditions générales de compatibilité présentées dans la présente section, en particulier à la section 4.1.1 (Key compatibility conditions).

4.1.1 Principales conditions de compatibilité

Contribution aux besoins de la coordination des transports

65. L'aide devrait contribuer au développement du secteur du transport terrestre vers des transports terrestres durables, de manière à répondre aux besoins de la coordination des transports.

Nécessité de l'aide

66. L'aide devrait être nécessaire pour atteindre l'objectif de coordination des transports défini par la mesure spécifique conformément au point 65. C'est le cas lorsque l'aide peut contribuer à l'évolution notable du secteur du transport terrestre vers un transport terrestre durable que le marché seul ne peut assurer. Tel peut être le cas, par exemple, lorsqu'il existe i) des disparités de prix entre les différents modes de transport en raison d'effets externes négatifs qui ne sont pas pris en compte; ii) des difficultés rencontrées par les

¹⁰³ Voir note de bas de page n° 77.

¹⁰⁴ Règlement (UE) 2023/2831 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis (JO L, 2023/2831 du 15.12.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2831/oj>).

¹⁰⁵ Règlement (UE) 2023/2832 de la Commission du 13 décembre 2023 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis octroyées à des entreprises fournissant des services d'intérêt économique général (JO L, 2023/2832 du 15.12.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/2832/oj>).

opérateurs du marché pour se financer sur le marché du fait de l'asymétrie des informations; iii) des problèmes de coordination entre les acteurs du marché; ou, plus généralement, iv) des investissements qui entraînent des effets externes positifs mais qui ne sont pas suffisamment rentables pour le bénéficiaire potentiel.

Caractère approprié de l'aide

67. L'aide devrait être appropriée pour atteindre l'objectif de coordination des transports qui a été défini. En principe, une aide n'est pas considérée comme appropriée si le même résultat peut être atteint au moyen d'un instrument d'intervention entraînant moins de distorsions (tel qu'un instrument réglementaire ou fondé sur le marché) ou d'un type d'aide entraînant moins de distorsions (tel que des garanties ou des avances récupérables) que l'octroi d'instruments non remboursables, tels que des subventions directes.

Effet incitatif de l'aide

68. L'aide devrait inciter le bénéficiaire à modifier son comportement ou à exercer une activité économique supplémentaire, qu'il n'exercerait pas sans l'aide ou qu'il exercerait d'une manière restreinte ou différente. Prouver l'existence d'un effet incitatif suppose de déterminer le scénario factuel et le scénario contrefactuel probable en l'absence d'aide¹⁰⁶.
69. En outre, en ce qui concerne en particulier les aides à l'investissement, l'aide est dépourvue d'effet incitatif si le bénéficiaire adresse sa demande d'aide manuscrite aux autorités publiques compétentes après le début des travaux liés au projet¹⁰⁷. Si le bénéficiaire commence ces travaux¹⁰⁸ avant d'introduire sa demande d'aide, toute aide octroyée en faveur de ce projet ne sera pas considérée comme compatible avec le marché intérieur. Les aides octroyées pour couvrir les coûts de mise en conformité avec les normes de l'Union n'ont, en principe, aucun effet incitatif. D'une manière générale, seule une aide en faveur d'objectifs dépassant les normes de l'Union peut avoir un effet incitatif. Toutefois, dans les cas où la norme pertinente de l'Union a déjà été adoptée mais n'est pas encore en vigueur, l'aide peut avoir un effet incitatif si elle encourage la mise en œuvre et l'achèvement de l'investissement au moins 12 mois avant l'entrée en vigueur de la norme, sauf indication contraire aux sections 4.2.2.1 à 4.2.2.5. Afin de ne pas dissuader les États membres de définir des normes obligatoires nationales plus strictes ou plus ambitieuses que les normes correspondantes de l'Union, les mesures d'aide peuvent avoir un effet incitatif indépendamment de l'existence de telles normes nationales. Il en est de même d'une aide octroyée lorsqu'une norme nationale obligatoire a été adoptée en l'absence de normes de l'Union.

¹⁰⁶ Ce scénario doit être crédible et authentique et intégrer les variables de décision observées au moment où le bénéficiaire de l'aide prend sa décision sur le projet à réaliser. Les États membres peuvent se fonder sur des documents officiels du conseil d'administration, des études de risques, des rapports financiers, des plans d'entreprise internes, des avis d'experts et d'autres études relatives au projet à évaluer. Des documents contenant des prévisions concernant la demande et les coûts ou des prévisions financières, des documents soumis à un comité d'investissement et développant des scénarios d'investissement/d'exploitation, ou encore des documents fournis aux établissements financiers, peuvent aider les États membres à démontrer l'effet incitatif. Ces documents doivent être contemporains du processus de décision concernant le projet ou l'activité.

¹⁰⁷ La demande d'aide peut prendre différentes formes, y compris, par exemple, une offre dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence en vue de l'attribution de l'activité subventionnée. Toute demande doit au moins inclure le nom du demandeur, une description du projet ou de l'activité, dont sa localisation, et le montant de l'aide nécessaire à sa réalisation.

¹⁰⁸ L'achat de terrains et les préparatifs tels que l'obtention d'autorisations et la réalisation d'études de faisabilité ne sont pas considérés comme le début des travaux sur le projet bénéficiant de l'aide.

70. Le montant de l'aide par bénéficiaire devrait se limiter au minimum nécessaire pour inciter le bénéficiaire à mener le projet ou l'activité bénéficiant de l'aide. Ce minimum peut être défini comme un pourcentage des coûts admissibles du projet ou de l'activité bénéficiant de l'aide, comme indiqué dans chaque catégorie spécifique de la section 4.2. Si l'appréciation de la proportionnalité est généralement fondée sur une perspective ex ante, dans des cas exceptionnels où une grande incertitude entoure l'évolution future des coûts et des recettes et où il existe une forte asymétrie des informations, il peut s'avérer très difficile de définir le montant nécessaire de l'aide d'État sur une base entièrement ex ante; dans de tels cas, outre une quantification ex ante, les États membres peuvent introduire des mécanismes ex post tels qu'un mécanisme de récupération ou de suivi des coûts afin de garantir la proportionnalité, tout en continuant à inciter les bénéficiaires à réduire au minimum leurs coûts et à développer leurs activités de manière plus efficace dans le temps.
71. En ce qui concerne les aides à l'investissement, sauf indication contraire pour les catégories spécifiques d'aides détaillées à la section 4.2.2, l'aide est considérée comme proportionnée si elle correspond au surcoût net («déficit de financement») nécessaire pour atteindre l'objectif de la mesure d'aide, par comparaison avec le scénario contrefactuel, c'est-à-dire en l'absence d'aide. Pour calculer le déficit de financement, il est nécessaire de calculer:
- a) les recettes et les coûts estimés, y compris d'investissement et de fonctionnement, et la valeur finale du projet («scénario factuel»), et ceux du projet d'investissement de rechange que le bénéficiaire de l'aide réaliserait de manière crédible en l'absence d'aide («scénario contrefactuel»);
 - b) le coût moyen pondéré estimé du capital (CMPC) du bénéficiaire afin d'actualiser les flux de trésorerie futurs;
 - c) la valeur actuelle nette (VAN) pour les scénarios factuel et contrefactuel, sur la durée de vie du projet.
72. Sur la base des éléments énumérés aux points a) à c), le déficit de financement correspond à la différence entre les VAN du projet dans le scénario factuel et dans le scénario contrefactuel, sur la durée de vie du projet, actualisée sur la base du CMPC. Toutes les hypothèses et tous les choix méthodologiques sous-tendant le calcul du déficit de financement devraient être décrits et justifiés. L'analyse des scénarios factuel et contrefactuel devrait tenir compte de toute mesure d'aide d'État existante ou prévue, telle qu'une aide au fonctionnement et/ou un autre type d'aide à l'investissement pertinente ayant une incidence sur l'analyse du déficit de financement.
73. Un scénario contrefactuel peut par exemple consister en une situation dans laquelle le bénéficiaire n'exécute pas d'activité ou d'investissement ou poursuit ses activités sans changement. Lorsqu'il est prouvé qu'il s'agit d'un scénario contrefactuel crédible, le déficit de financement peut être estimé par le niveau de la VAN négative du projet dans le scénario factuel sans aide sur toute la durée de vie du projet (supposant implicitement que la VAN du scénario contrefactuel est nulle)¹⁰⁹.

¹⁰⁹ En l'absence de projet alternatif, la Commission vérifiera que le montant de l'aide n'excède pas le minimum nécessaire pour que le projet bénéficiant de l'aide soit suffisamment rentable, par exemple en permettant de

74. La distorsion de concurrence inhérente aux aides ne devrait pas porter préjudice aux intérêts généraux de l'Union¹¹⁰. Lorsqu'elle analyse si les effets négatifs de la mesure sur la concurrence et les échanges sont limités, la Commission peut prendre en considération, d'une part, l'incidence prévisible que la mesure d'aide, en particulier si elle consiste en une aide ad hoc, peut avoir sur la concurrence entre les entreprises opérant sur le ou les marchés de transport en cause, y compris les marchés en amont ou en aval et, d'autre part, le risque d'apparition d'une surcapacité.
75. En principe, la Commission considère que les régimes d'aides sont moins susceptibles d'avoir des effets négatifs sur la concurrence et les échanges entre États membres que les aides ad hoc. En tout état de cause, afin de limiter tout effet négatif sur la concurrence et les échanges, la Commission n'autorisera les régimes d'aides au fonctionnement que pour une durée maximale de cinq ans et les régimes d'aides à l'investissement que pour une durée maximale de 10 ans¹¹¹. Si un État membre souhaite prolonger un régime d'aides au-delà de ces durées, il devra soumettre une nouvelle notification afin de permettre à la Commission de réexaminer ce régime à la lumière des résultats obtenus et, le cas échéant, d'en autoriser le renouvellement.

4.1.2 Conformité avec les autres dispositions du droit de l'Union

76. Une aide d'État ne peut être déclarée compatible avec le marché intérieur si l'aide elle-même ou de quelconques aspects de sa mise à exécution qui sont à ce point indissolublement liés à l'objet de l'aide qu'il ne serait pas possible de les apprécier isolément (y compris le mode de financement lorsqu'il fait partie intégrante de la mesure) entraînent une violation du droit de l'Union¹¹². Tel peut être le cas, par exemple, lorsque, pour recevoir l'aide, le bénéficiaire a l'obligation d'avoir son siège dans l'État membre concerné ou d'être établi à titre principal dans ledit État membre ou d'utiliser des biens produits ou des services fournis sur le territoire national.

parvenir à un taux de rentabilité interne correspondant au taux de référence ou au taux critique de rentabilité du secteur ou de l'entreprise. Les taux normaux de rentabilité réclamés par le bénéficiaire dans d'autres projets d'investissement de nature similaire, les coûts d'investissement globaux encourus ou les rendements généralement observés dans le secteur concerné peuvent également être utilisés à cet effet. Tous les coûts et avantages escomptés concernés doivent être calculés pendant la durée de vie du projet.

¹¹⁰ Même si l'article 93 du traité ne contient pas de disposition équivalente à la deuxième partie de la disposition de l'article 107, paragraphe 3, point c), du traité, en vertu duquel les aides peuvent être déclarées compatibles avec le marché intérieur uniquement quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, la Cour de justice de l'Union européenne a déjà précisé que la Commission, lorsqu'elle apprécie une mesure d'aide au regard de l'article 93 du traité, doit vérifier qu'elle ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union (voir arrêt du 12 octobre 1978, *Commission/Belgique*, 156/77, point 10, mentionné à la note de bas de page n° 39).

¹¹¹ Cela signifie qu'une aide pourrait être octroyée dans le cadre de régimes autorisés dans un délai maximal de cinq ans (dans le cas des régimes d'aides au fonctionnement) ou de 10 ans (dans le cas de régimes d'aides à l'investissement) à compter de la date de notification de la décision de la Commission déclarant le régime d'aides compatible.

¹¹² Voir arrêts du 22 mars 1977, *Iannelli & Volpi SpA*, C-74/76, EU:C:1977:51, point 14; du 15 juin 1993, *Matra SA/Commission*, C-225/91, EU:C:1993:239, point 41; du 31 janvier 2023, *Commission/Braesch e.a.*, C-284/21 P, EU:C:2023:58, points 96 à 99; et du 11 septembre 2025, *Autriche/Commission*, C-59/23 P, EU:C:2025:686, point 70.

4.1.3 Cumul

77. Les aides relevant des présentes lignes directrices peuvent être cumulées avec toute autre mesure d'aide d'État, pour autant que ces mesures concernent des coûts admissibles différents ou ne couvrent pas de coûts admissibles identifiables.
78. Les aides au titre des présentes lignes directrices peuvent être octroyées simultanément au titre de plusieurs régimes d'aides ou cumulées avec des aides ad hoc ou de minimis couvrant les mêmes coûts admissibles, à condition que le montant total des aides octroyées en faveur des mêmes coûts admissibles n'entraîne pas de surcompensation ou n'excède pas le montant d'aide maximal autorisé en vertu des présentes lignes directrices. Si l'État membre permet de cumuler une aide au titre d'une mesure avec une aide au titre d'autres mesures pour les mêmes coûts admissibles, il devrait préciser, pour chaque mesure, la méthode utilisée pour garantir le respect de cette condition.
79. Tout financement de l'Union géré au niveau central qui n'est contrôlé ni directement ni indirectement par l'État membre ne constitue pas une aide d'État. Lorsque le financement de l'Union est combiné à une aide d'État, l'État membre devrait veiller à ce que le montant total du financement public accordé pour les mêmes coûts admissibles n'excède pas le taux de financement le plus favorable prévu par les règles applicables du droit de l'Union.

4.1.4 Transparence

80. L'aide devrait être octroyée de manière transparente.
81. Lorsqu'une aide est octroyée sous une forme autre qu'une subvention, le montant de l'aide devrait être converti en équivalent-subvention brut. Les aides payables en plusieurs tranches devraient être actualisées à leur valeur au moment de l'octroi. Le taux d'intérêt qui doit être utilisé à des fins d'actualisation et pour calculer le montant de l'aide dans le cas d'un prêt bonifié¹¹³ est le taux de référence applicable au moment de l'octroi, fixé conformément à la communication de la Commission relative à la révision de la méthode de calcul des taux de référence et d'actualisation¹¹⁴.
82. Afin de réduire les effets négatifs des aides en veillant à ce que les concurrents aient accès aux informations pertinentes sur les activités bénéficiant d'un soutien, l'État membre concerné devrait veiller à ce que les informations suivantes soient publiées sur la plateforme «Transparency Award Module» de la Commission¹¹⁵ ou sur un site web internet exhaustif consacré aux aides d'État, au niveau national ou au niveau régional:
- a) le texte intégral de la décision d'octroi de l'aide individuelle ou du régime d'aides autorisé et de ses modalités de mise en œuvre, ou un lien permettant d'y accéder;
 - b) les informations concernant chaque aide individuelle supérieure à 100 000 EUR, en utilisant le modèle figurant à l'annexe II des présentes lignes directrices¹¹⁶.

¹¹³ Prêt accordé à un taux d'intérêt inférieur au marché.

¹¹⁴ JO C 14 du 19.1.2008, p. 6.

¹¹⁵ Recherche publique dans la base de données des aides d'État Transparency disponible à l'adresse suivante: <https://webgate.ec.europa.eu/competition/transparency/public?lang=fr>

¹¹⁶ Sur demande dûment motivée d'un État membre, il peut être dérogé à cette exigence dans le cas où une publication détaillée de manière exhaustive porterait atteinte à la concurrence dans les procédures d'allocation ultérieures, par exemple en permettant la soumission d'offres stratégiques.

83. Les États membres devraient veiller à ce que leurs sites web exhaustifs consacrés aux aides d'État, tels que mentionnés au point 82, soient conçus de manière à permettre un accès aisé aux informations. Ils devraient publier les informations sous la forme d'un tableur non propriétaire rendant effectivement possibles la recherche, l'extraction, le téléchargement et le partage aisé des données sur l'internet, par exemple au format CSV ou XML. Le grand public devrait avoir accès au site internet sans restriction, y compris sans inscription préalable.
84. Pour les régimes sous forme d'avantages fiscaux, les conditions énoncées au point 82 b) seront considérées comme remplies si l'État membre publie les informations requises pour les montants des aides individuelles, en utilisant les tranches suivantes (en millions d'EUR):
- de 0,1 à 0,5;
 - 0,5-1;
 - 1-2;
 - 2-5;
 - 5-10;
 - 10-30;
 - 30-60;
 - 60-100;
 - 100-250; et
 - 250 et plus.
85. Les États membres devraient publier les informations mentionnées au point 82 b) dans un délai de six mois à compter de la date d'octroi de l'aide ou, pour les aides sous forme d'avantage fiscal, dans un délai d'un an à compter de la date à laquelle la déclaration fiscale doit être introduite¹¹⁷. Pour les aides illégales mais jugées ensuite compatibles avec le marché intérieur, les États membres devraient publier ces informations dans un délai de six mois à compter de la date de la décision de la Commission déclarant l'aide compatible. Afin de permettre la mise en œuvre des règles en matière d'aides d'État prévues par le traité, ces informations devraient être disponibles pendant au moins dix ans à compter de la date d'octroi de l'aide.
86. La Commission publiera sur son site web des liens vers les sites internet consacrés aux aides d'État mentionnés au point 82.

4.2 Conditions de compatibilité applicables à des catégories spécifiques d'aides à la coordination des transports

87. La présente section précise certains aspects des principales conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1.1 applicables à chaque type d'aide à la coordination des transports relevant des présentes lignes directrices.

¹¹⁷ S'il n'existe aucune obligation formelle de déclaration annuelle, la date d'octroi aux fins de l'encodage sera le 31 décembre de l'année pour laquelle l'aide a été octroyée.

4.2.1 Aides au fonctionnement

4.2.1.1 Aides destinées à réduire les coûts externes des transports

88. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides destinées à réduire les coûts externes des transports susceptibles d'être octroyées aux transporteurs et/ou aux organisateurs de transport qui optent pour des solutions de transport terrestre durables.
89. Les aides destinées à réduire les coûts externes des transports peuvent cibler les opérations de transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure et/ou les opérations de transport multimodal durable.
90. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides destinées à réduire les coûts externes des transports devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 telles que clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

91. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes des transports peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable, à condition de remédier aux disparités en matière de prix entre les différents modes de transport terrestre et de convaincre les usagers des transports d'opter pour le transport par chemin de fer, le transport par voie navigable intérieure ou le transport multimodal durable. De telles disparités surviennent lorsque les effets externes négatifs ne sont pas suffisamment pris en compte dans le prix du service de transport terrestre.

Nécessité de l'aide

92. À ce stade du développement du marché des transports, les coûts externes des transports ne sont pas suffisamment pris en compte dans la fixation du prix des services de transport. Par conséquent, les prix de ces services ne reflètent pas pleinement le coût sociétal du mode de transport sous-jacent. Conformément à la stratégie de mobilité durable et intelligente, l'adoption d'un ensemble complet de mesures est nécessaire pour obtenir une tarification équitable et efficace pour tous les modes de transport¹¹⁸. Une tarification équitable et efficace garantirait que les pollueurs et les utilisateurs assument l'entière responsabilité des coûts qu'ils génèrent, en encourageant des choix qui correspondent au mieux aux intérêts de la société. La stratégie de mobilité durable et intelligente prévoit que les coûts externes ne seront pleinement intégrés dans la tarification au sein de l'Union que d'ici à 2050. Jusqu'à cette date, des aides destinées à réduire ces coûts externes peuvent s'avérer nécessaires pour atteindre les objectifs énoncés dans le règlement (UE) 2021/1119.
93. Souvent, les services de transport terrestre durable ne sont pas en mesure de concurrencer d'autres solutions moins durables, telles que les services de transport exclusivement routier. Tant que le prix des services concurrents moins durables ne reflète pas pleinement leur coût pour la société, il est peu probable que le marché à lui seul garantisse un déploiement de modes de transport terrestre durables adapté aux objectifs poursuivis par la loi européenne sur le climat¹¹⁹. Eu égard aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission estime que, compte tenu des effets externes négatifs associés à des modes

¹¹⁸ Voir point 47 de la stratégie de mobilité durable et intelligente mentionné à la note de bas de page n° 21.

¹¹⁹ Voir note de bas de page n° 24.

de transport concurrents tels que le transport routier et l'aviation, des aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes des transports sont nécessaires pour soutenir un transfert modal vers le rail, la navigation intérieure et un transport multimodal durable.

Caractère approprié de l'aide

94. Conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides destinées à réduire les coûts externes du transport constituent un instrument approprié¹²⁰ pour accroître le transfert vers des modes de transport terrestre durables, ou pour l'empêcher de diminuer, à condition qu'elles permettent de remédier aux disparités en matière de prix entre les modes de transport qui sont dues à des effets externes négatifs qui ne sont pas suffisamment reflétés dans les prix du transport et de convaincre les usagers des transports d'opter pour des modes de transport terrestre durables.

Effet incitatif de l'aide

95. L'aide devrait encourager le renforcement du passage à des modes de transport terrestre durables, ou empêcher sa diminution, conformément aux principes généraux énoncés au point 68. Afin de respecter ces principes généraux et de veiller à ce que l'aide modifie le comportement du bénéficiaire et encourage un transfert modal, les conditions suivantes devraient être remplies.
96. Premièrement, l'aide ne devrait être octroyée que lorsqu'un mode de transport concurrent moins durable constitue une solution alternative commercialement viable au mode de transport bénéficiant de l'aide. Cette viabilité dépend des coûts d'exploitation, de la disponibilité et de l'accessibilité de terminaux de fret ou de gares de voyageurs, de réseaux et de connexions appropriés, ainsi que d'autres facteurs tels que les différences dans la durée d'acheminement.
97. Deuxièmement, une aide ne peut pas être octroyée en principe pour des opérations de transport effectuées sur des itinéraires présentant des contraintes de capacité établies qui empêcheraient d'accroître ou de maintenir le transfert modal. Cette condition vise à garantir des perspectives réalistes d'augmentation ou de prévention d'une diminution du transfert modal. Si l'État membre a l'intention de soutenir des opérations de transport effectuées sur des itinéraires présentant des contraintes de capacité établies, il devrait expliquer quelles autres mesures seront prises pour éliminer ou réduire ces contraintes, sur la base d'une analyse des capacités ou d'un plan de renforcement des capacités, comme le prévoit la directive 2012/34/UE¹²¹. Dans le cas des régimes d'aides, cela signifie que l'État membre devrait s'engager à veiller à ce que des aides ne soient pas octroyées s'il existe des contraintes de capacité importantes susceptibles d'affecter les opérations de transport et d'empêcher in fine de maintenir ou d'accroître le passage à des modes de transport terrestre durables. En cas de contraintes de capacité réelles ou attendues, il y a lieu pour l'État membre de veiller à ce que des solutions soient mises en

¹²⁰ En ce qui concerne la forme de l'aide, dans sa pratique décisionnelle antérieure relative aux aides octroyées pour répondre aux besoins de la coordination des transports, la Commission n'a pas formulé d'objections à l'égard d'aides octroyées sous forme de subventions directes [voir, entre autres, décision de la Commission du 21 mai 2024 dans l'affaire SA.108800, Allemagne, Soutien au transport de fret ferroviaire (trains de wagons isolés et trains complets) (JO C, C/2024/3976, 25.6.2024, p. 1); décision de la Commission du 11 décembre 2023 dans l'affaire SA.109142, France, Aide à l'investissement pour la création d'un terminal de marchandises multimodales (autoroute ferroviaire) à Bayonne-Mouguerre (JO C, C/2024/4529, 18.7.2024, p. 1); et décision de la Commission du 30 mai 2023 dans l'affaire SA.104156, Italie, Programme d'incitation Sea Modal Shift (JO C 203 du 9.6.2023, p. 16).

¹²¹ Voir, notamment, articles 47, 50 et 51 de la directive 2012/34/UE.

place afin d'éliminer ou de réduire ces contraintes de manière à ce que le transfert modal escompté résultant de l'aide puisse être réalisé.

98. Troisièmement, les transporteurs et les organisateurs de transport devraient rendre publiques toutes les informations pertinentes relatives à l'aide reçue¹²². Cette publicité vise à faire connaître les mesures disponibles pour réduire l'écart de compétitivité entre les modes de transport terrestre durables et les solutions alternatives concurrentes moins durables et, partant, à accroître la demande de services de transport terrestre durable nécessaire pour susciter un transfert modal.
99. Enfin, afin de garantir que l'aide ne soit octroyée que pour des services de transport terrestre durable effectivement fournis, il convient que l'aide soit octroyée sur la base des unités de service de transport fournies¹²³.
100. La Commission estime que l'aide a un effet incitatif si l'État membre respecte les principes généraux énoncés au point 68, tels que précisés aux points 95 à 99.

Proportionnalité

101. Conformément aux principes généraux énoncés au point 70, l'aide peut représenter jusqu'à 90 % des coûts admissibles.
102. Les coûts admissibles représentent la part des coûts externes des transports qui sont évités par l'utilisation du transport par chemin de fer, du transport par voie navigable intérieure ou du transport maritime à courte distance dans le cadre d'un transport multimodal durable au lieu de modes de transport concurrents moins durables (c'est-à-dire les coûts externes du transport qui sont évités)¹²⁴. Lorsqu'il existe plusieurs solutions de transport concurrentes moins durables, la limite correspond au différentiel de coût le plus élevé entre les différentes solutions.
103. L'État membre devrait fournir une analyse comparative des coûts externes transparente, motivée et quantifiée entre le mode de transport durable bénéficiant de l'aide et l'autre option concurrente moins durable. L'État membre devrait en principe se référer au manuel de la Commission sur les coûts externes des transports (*Handbook on the external costs of transport*)¹²⁵, tel que modifié ou remplacé, pour comparer les coûts externes entre les différents modes de transport, à moins qu'il ne présente des éléments de preuve suffisants pour justifier de recourir à une méthode différente pour l'estimation des coûts externes réels.
104. En principe, les coûts admissibles sont calculés en multipliant i) la différence de coûts externes par voyageur-km, tonne-km ou véhicule-km (ou d'autres unités de transport fournies dans le manuel de la Commission ou fournies par l'État membre si cela est justifié par des preuves appropriées) entre le mode de transport bénéficiant de l'aide et l'autre solution moins durable par ii) le volume total de la même unité réalisé par les

¹²² Comprenant au minimum les informations suivantes: l'autorité chargée de l'octroi, la date d'octroi de l'aide, les montants de l'aide reçus, ainsi que la période et les opérations couvertes par l'aide.

¹²³ Par exemple, les véhicules-km, les voyageurs-km pour les services de transport de voyageurs, les tonnes-km pour les services de transport de marchandises, ou, plus généralement, l'unité de production utilisée pour le service de transport.

¹²⁴ Les États membres peuvent utiliser la méthode de calcul des coûts externes pour couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation, y compris les coûts d'exploitation liés à l'utilisation de l'infrastructure.

¹²⁵ Commission européenne, direction générale de la mobilité et des transports, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouty, K. et al., *Handbook on the external costs of transport* — Version 2019-1.1, Office des publications, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

bénéficiaires au cours de la période pendant laquelle les coûts admissibles ont été supportés. La méthode employée et les calculs effectués devraient être rendus publics.

Prévention des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges entre États membres

105. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides au fonctionnement destinées à réduire les coûts externes des transports doivent être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75.
106. Ces aides devraient, en principe, être octroyées sous la forme de régimes d'aides étant donné que ceux-ci sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion sur la concurrence et les échanges entre États membres plus limité que les aides ad hoc.

4.2.1.2 Aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales

107. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides au lancement:
 - a) de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et de nouvelles liaisons commerciales de transport de marchandises par voie navigable intérieure par des transporteurs et/ou des organisateurs de transport qui regroupent la demande et organisent des opérations régulières entre des terminaux de fret;
 - b) de nouvelles liaisons commerciales ferroviaires pour les trains de nuit de voyageurs par des transporteurs.
108. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 telles que clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

109. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable dans la mesure où elles garantissent l'existence d'un nombre suffisant de services de transport. La mise en place de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure ainsi que de nouvelles liaisons commerciales ferroviaires pour les trains de nuit de voyageurs est essentielle pour développer le transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure et pour permettre un transport multimodal durable.

Nécessité de l'aide

110. La stratégie de mobilité durable et intelligente inclut parmi ses objectifs le développement des liaisons par chemin de fer et par voie navigable intérieure¹²⁶. En ce qui concerne le transport de marchandises, le déploiement complet du transport ferroviaire souffre de l'absence de liaisons essentielles entre les terminaux de fret¹²⁷, et des mesures sont nécessaires pour mettre à profit le potentiel inexploité du transport par voie navigable

¹²⁶ Voir points 33 et 42 de la stratégie de mobilité durable et intelligente mentionnée à la note de bas de page n° 21.

¹²⁷ Voir point 43 de la stratégie de mobilité durable et intelligente mentionné à la note de bas de page n° 21.

intérieure¹²⁸, notamment pour relier autant que possible le réseau européen de voies navigables intérieures à d'autres modes de transport¹²⁹. En ce qui concerne le transport de voyageurs, le rail n'est pas pleinement exploité en tant que moyen de transport longue distance, transfrontière et de nuit¹³⁰.

111. Afin de développer davantage les liaisons par chemin de fer et par voie navigable intérieure, les États membres peuvent être amenés à octroyer des aides pour soutenir le lancement de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure, ainsi que de nouvelles liaisons commerciales ferroviaires pour les trains de nuit de voyageurs. En effet, les forces du marché ne parviennent pas toujours, à elles seules, à inciter les transporteurs et les organisateurs de transport à investir dans de nouvelles liaisons par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, étant donné que ces liaisons peuvent être exposées à des problèmes de coordination. En particulier, les opérateurs peuvent être confrontés à d'importants coûts fixes liés au lancement de nouvelles liaisons, lesquelles ne peuvent devenir rentables que si un volume suffisant de clients les utilise. Sans un tel volume minimal, l'opérateur ne serait pas en mesure, à court terme, de réaliser des bénéfices suffisants pour compenser les pertes d'exploitation subies au cours des premières années d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale et, partant, ne pourrait pas la développer. Les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales peuvent réduire la barrière à l'entrée pour le lancement de nouvelles liaisons en diminuant le montant des pertes d'exploitation annuelles supportées par les transporteurs et les organisateurs de transport au cours des premières années d'exploitation de la nouvelle liaison.
112. Eu égard aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission considère que des aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales pour le transport de marchandises par chemin de fer et par voie navigable intérieure et/ou de nouvelles liaisons commerciales ferroviaires pour les trains de nuit de voyageurs peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins de la coordination des transports, pour autant qu'elles visent effectivement à remédier à cette défaillance du marché tout en tenant compte des autres politiques et mesures déjà en place pour remédier à cette même défaillance. En conséquence, l'État membre devrait établir qu'au moment de l'octroi de l'aide, même en présence de tout autre type d'aide en faveur d'un transport terrestre durable, aucun opérateur ne prévoit de développer commercialement la nouvelle liaison commerciale en question.

Caractère approprié de l'aide

113. La demande de nouveaux services commerciaux au cours des premières années d'exploitation peut ne pas être suffisante pour garantir la rentabilité de ces services. Par conséquent, conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales constituent un instrument approprié¹³¹ pour soutenir les transporteurs et/ou les organisateurs de transport

¹²⁸ Voir point 44 de la stratégie de mobilité durable et intelligente mentionné à la note de bas de page n° 21.

¹²⁹ Voir note de bas de page n° 35, point 2.1.2.

¹³⁰ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil, Plan d'action pour promouvoir le transport ferroviaire de voyageurs longue distance et transfrontière, COM(2021) 810 final du 14.12.2021.

¹³¹ En ce qui concerne la forme de l'aide, dans sa pratique décisionnelle antérieure relative aux aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports, la Commission n'a pas formulé d'objections à l'égard des aides fournies sous forme de subventions directes [voir décision de la Commission du 5 octobre 2011 dans l'affaire SA 31981, Pays-Bas, Aide au démarrage en faveur de nouveaux services de transport combiné basés sur le réseau ferroviaire Twin hub (JO C 361 du 10.12.2011, p. 1)]. En ce qui concerne plus

qui souhaitent investir dans une nouvelle liaison pour le transport de marchandises par chemin de fer ou par voie navigable intérieure ou dans une nouvelle liaison commerciale ferroviaire pour les trains de nuit de voyageurs. Toutefois, l'aide devrait être limitée au soutien des opérations pendant une durée maximale de cinq ans à compter du lancement de la nouvelle liaison (c'est-à-dire à compter de la date à laquelle le bénéficiaire commence à exploiter la nouvelle liaison).

Effet incitatif de l'aide

114. L'aide devrait encourager les transporteurs et/ou les organisateurs de transport à lancer de nouvelles liaisons pour le transport de marchandises par chemin de fer ou par voie navigable intérieure ou de nouvelles liaisons commerciales ferroviaires pour les trains de nuit de voyageurs. La Commission estime que l'aide au lancement de nouvelles liaisons a un effet incitatif si le bénéficiaire a demandé l'aide par écrit avant le lancement des nouvelles liaisons commerciales. Le moment où la demande d'aide est introduite par écrit est une indication précieuse du scénario contrefactuel probable en l'absence d'aide. Si une entreprise ne commence pas à exploiter la nouvelle liaison avant d'introduire une demande d'aide, cela indique que le scénario contrefactuel probable sans aide serait l'absence de nouvelle liaison, étant donné que cette entreprise a besoin de l'aide pour couvrir les pertes d'exploitation anticipées liées au lancement de la nouvelle liaison commerciale.
115. La Commission considère que l'aide a un effet incitatif si les principes généraux énoncés au point 68, tels que précisés au point 114, sont respectés et s'il existe des preuves des pertes d'exploitation attendues.

Proportionnalité

116. Conformément aux principes généraux énoncés au point 70, les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales sont considérées comme proportionnées si elles ne dépassent pas les pourcentages suivants des coûts admissibles: 80 % au cours de la première année d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale, 70 % la deuxième année, 60 % la troisième année, 50 % la quatrième année et 40 % la cinquième année.
117. Les coûts admissibles sont les pertes d'exploitation exposées lors de l'exploitation de la nouvelle liaison, pendant une période maximale de cinq ans à compter de la date à laquelle le bénéficiaire commence à exploiter la liaison concernée. On entend par «pertes d'exploitation» une différence négative entre les recettes et les coûts d'exploitation au cours des premières années d'exploitation de la nouvelle liaison (pour une durée maximale de cinq ans).
118. Les coûts imputés à la nouvelle liaison commerciale peuvent couvrir l'ensemble des coûts d'exploitation directs exposés lors de l'exploitation de la nouvelle liaison commerciale ainsi qu'une contribution appropriée aux coûts d'exploitation communs à la nouvelle liaison commerciale et à d'autres activités. Les recettes à prendre en considération

particulièrement les aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales, la Commission reconnaît que les subventions directes permettent aux entreprises ferroviaires et aux organisateurs de transport souhaitant investir dans une nouvelle liaison commerciale de réduire les pertes d'exploitation initiales exposées au cours des premières années d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale et, partant, d'améliorer la rentabilité de ces services. C'est pourquoi, en cas d'aides au lancement de nouvelles liaisons commerciales, des subventions directes peuvent être appropriées même si elles ont été versées de manière anticipée, à condition que le paiement anticipé soit effectué sur une base annuelle (et non sur la base d'un paiement anticipé unique couvrant l'ensemble de la période pouvant être financée par l'aide).

devraient comprendre la totalité des recettes tirées de la nouvelle liaison commerciale, y compris toute aide au fonctionnement reçue pour réduire les coûts externes du transport.

119. Les coûts imputés à la nouvelle liaison commerciale peuvent également couvrir les coûts liés au lancement potentiel de la nouvelle liaison et antérieurs à celui-ci, tels que les études préparatoires ou de faisabilité. Si la nouvelle liaison commerciale est lancée, ces coûts d'exploitation peuvent être inclus dans les coûts admissibles pour la première année d'exploitation de la nouvelle liaison commerciale. Si la nouvelle liaison commerciale n'est pas lancée, ces coûts d'exploitation peuvent être considérés comme admissibles pendant une période maximale d'un an à compter de la date à laquelle ils ont été engagés pour la première fois.
120. L'aide ne peut être versée de manière anticipée que si elle est versée annuellement (c'est-à-dire au début de chaque période d'un an) et sous réserve des conditions cumulatives supplémentaires suivantes:
 - a) les pertes d'exploitation devraient être estimées ex ante, sur la base de projections raisonnables;
 - b) les pertes d'exploitation devraient être actualisées à leur valeur au moment de l'octroi;
 - c) l'État membre devrait mettre en place un mécanisme de contrôle et de récupération adéquat pour faire en sorte que l'aide ne dépasse pas l'intensité d'aide admissible.

Prévention des effets négatifs induits sur la concurrence et les échanges entre États membres

121. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides au fonctionnement destinées à lancer de nouvelles liaisons commerciales doivent être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75. En outre, les aides devraient être limitées à la couverture des coûts supportés par le bénéficiaire pendant une période maximale de cinq ans à compter du lancement de la nouvelle liaison commerciale.
122. Ces aides devraient, en principe, être octroyées sous la forme de régimes d'aides étant donné que ceux-ci sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion sur la concurrence et les échanges entre États membres plus limité que les aides ad hoc.

4.2.2 Aides à l'investissement

4.2.2.1 Aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'installations unimodales et multimodales de service ferroviaire et de navigation intérieure

123. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides à l'investissement en faveur de la construction, de la mise à niveau et du renouvellement (y compris le remplacement) d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal.
124. Le transport multimodal utilise également des installations destinées au transport multimodal pour le transport combiné route/mer. Ces installations, lorsqu'elles sont situées dans un port maritime, relèvent des présentes lignes directrices si elles sont

également desservies par chemin de fer ou par voie navigable intérieure et sont donc considérées comme des installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal¹³².

125. Les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal devraient garantir: a) que pour la première fois, un site peut être utilisé comme une installation d'appui au transfert modal (construction); b) qu'une installation existante peut accueillir davantage de trafic ou devenir plus attrayante pour les usagers, par exemple en accueillant un type de trafic qui n'était pas couvert auparavant (mise à niveau); ou c) qu'une installation qui, en l'absence d'aide, serait confrontée à une baisse d'activité, peut continuer à fonctionner (renouvellement).
126. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 et clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

127. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable. Les aides peuvent soutenir les investissements dans des installations au service du transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure sur une base autonome ou en combinaison avec d'autres modes de transport¹³³. Une plus grande disponibilité de ces installations ou une augmentation de leur capacité, de leur qualité et/ou de leur efficacité constituent une condition préalable au bon fonctionnement du transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure. En outre, ces améliorations généreront à terme une baisse des coûts pour les entreprises de transport et de logistique opérant dans les secteurs du transport terrestre durable, ainsi que des services de meilleure qualité.

Nécessité de l'aide

128. La stratégie de mobilité durable et intelligente a mis en lumière la rareté des infrastructures de transbordement, notamment des terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret, et recommande d'accorder la plus haute priorité aux investissements visant à combler les lacunes en matière d'infrastructures multimodales¹³⁴. La disponibilité suffisante d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal adéquates est essentielle pour la chaîne de valeur du transport

¹³² Voir la définition d'«installation ferroviaire ou de navigation intérieure pour le transport multimodal» fournie au point 53cc).

¹³³ Malgré le manque d'informations exhaustives sur le transport multimodal, les installations de service ferroviaire et les installations de navigation intérieure dans l'UE, certains éléments révèlent clairement une pénurie d'installations adéquates, disponibles et accessibles pour un transport terrestre durable. En particulier, des investissements sont nécessaires dans les installations de service ferroviaire, les installations de navigation intérieure et les terminaux ferroviaires ou de navigation intérieure pour le fret.

¹³⁴ Voir point 42 de la stratégie de mobilité durable et intelligente mentionné à la note de bas de page n° 21.

terrestre durable. En particulier, ces installations contribuent au développement du transport multimodal durable dans le but de concentrer tous les modes de transport au sein de terminaux de fret.

129. Les aides aux installations permettant le transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure sont essentielles pour libérer tout le potentiel du transport terrestre durable. Ces aides peuvent contribuer à briser le cercle vicieux de l'insuffisance du transfert modal et de la disponibilité des installations. D'une part, des installations adéquates sont une condition préalable à l'accroissement du recours au transport terrestre durable. D'autre part, étant donné que davantage d'utilisateurs se tournent vers le transport terrestre durable, des installations supplémentaires sont nécessaires pour soutenir cet accroissement. Toutefois, en l'absence d'aide, les incitations pour les opérateurs privés à investir dans des installations de service ferroviaire, des installations de navigation intérieure et des installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal peuvent être insuffisantes. En effet, elles ne tiennent pas compte des avantages liés à la réduction des coûts externes résultant d'un transfert modal rendu possible par l'investissement. En outre, il peut falloir un certain temps avant que le nombre et la qualité des installations unimodales et multimodales de service ferroviaire et des installations de navigation intérieure soient adaptés à la demande accrue de transport terrestre durable. Le soutien de l'État en faveur de ce type d'installations peut donc contribuer à réaliser le transfert modal souhaité de manière plus efficace et plus rapide¹³⁵.
130. Conformément aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission estime que des aides aux investissements dans les installations peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins de la coordination des transports en cas de défaillance du marché telle que mentionnée aux points 128 et 129. Ce soutien se justifie si la nouvelle capacité est susceptible d'être utilisée et de contribuer ainsi à un recours accru au transport terrestre durable. C'est le cas lorsqu'un État membre démontre, sur la base de prévisions de trafic solides figurant dans un plan d'activité ex ante, que la demande potentielle de capacité, au moins à moyen terme, dépasse la capacité combinée de l'installation bénéficiaire de l'aide et d'autres installations existantes ou planifiées qui pourraient potentiellement contribuer à satisfaire toute future demande de capacité liée à l'installation bénéficiaire de l'aide.

Caractère approprié de l'aide

131. Le développement d'un transport terrestre durable est entravé par la rareté dans l'Union des installations de service ferroviaire, des installations de navigation intérieure et des installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal. Par conséquent, conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la mise à niveau et du renouvellement de ces installations constituent un instrument approprié¹³⁶ lorsqu'il s'agit d'accompagner un transfert modal vers le transport terrestre durable.

¹³⁵ Étant donné le temps considérable nécessaire à la construction, à la mise à niveau ou au renouvellement de ces installations (depuis leur lancement jusqu'à leur achèvement), des aides peuvent être nécessaires pour que leur disponibilité évolue au même rythme que l'expansion du transport terrestre durable, notamment compte tenu de l'urgence des objectifs de la loi européenne sur le climat et de la stratégie de mobilité durable et intelligente.

¹³⁶ En ce qui concerne la forme de l'aide, dans sa pratique décisionnelle antérieure relative aux aides octroyées pour répondre aux besoins de la coordination des transports, la Commission n'a pas formulé d'objections à l'égard des aides sous forme de subventions directes [voir, par exemple, décision de la Commission du 26 mars 2024 dans l'affaire SA.109124, Pologne, FRR: aides à l'investissement en faveur d'installations,

Effet incitatif de l'aide

132. L'aide devrait encourager la construction, la modernisation et la rénovation d'installations de services ferroviaires, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal. La Commission considère que l'aide a un effet incitatif si les principes généraux énoncés aux points 68 et 69 sont respectés et si le projet présenterait un déficit de financement en cas d'absence de l'aide.

Proportionnalité

133. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, les aides à l'investissement dans les installations de service ferroviaire, les installations de navigation intérieure et les installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal sont considérées comme proportionnées si leur montant n'excède pas la valeur la plus faible entre a) le déficit de financement du projet par rapport au scénario contrefactuel en l'absence d'aide; ou b) les coûts admissibles de l'investissement.
134. Le déficit de financement correspond à la différence entre, d'une part, les coûts admissibles et, d'autre part, la somme de la marge d'exploitation actualisée de l'investissement¹³⁷ sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). Pour calculer le déficit de financement, il est nécessaire de distinguer les activités de transport financées au titre du projet des activités autres que les transports. Les recettes pertinentes comprennent non seulement celles générées par les activités de transport financées dans le cadre du projet, mais aussi les bénéfices nets d'exploitation marginaux générés par les activités autres que le transport liées à ces activités de transport (telles que la location d'espaces commerciaux situés dans l'installation financée). Les coûts pertinents comprennent à la fois les coûts d'exploitation et les coûts d'investissement liés aux activités de transport financées au titre du projet. En revanche, il convient d'exclure les coûts d'investissement liés aux activités autres que le transport. En outre, toute mesure d'aide d'État existante ou prévue, telle qu'une aide au fonctionnement et/ou un autre type d'aide à l'investissement ayant une incidence sur l'analyse du déficit de financement, devrait être prise en compte lors de l'estimation du niveau de demande attendu de l'installation. La marge d'exploitation actualisée et la valeur terminale devraient être déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération. Le montant de l'aide peut permettre de réaliser un bénéfice raisonnable. Le bénéfice raisonnable devrait être déterminé sur la base du bénéfice généralement réalisé dans le secteur concerné et du type de projet concerné. En tout état de cause, un taux de rendement du capital qui ne dépasse pas le taux de swap applicable majoré d'une prime de 100 points de base devrait être considéré comme raisonnable.
135. Les coûts admissibles comprennent les coûts d'investissement en tous actifs directement liés à la construction, à la mise à niveau ou au renouvellement de l'installation concernée. Les coûts admissibles peuvent inclure les coûts liés:

d'équipements et de matériel roulant destinés au transport intermodal (JO C, C/2024/3366, 28.5.2024, p. 1); et décision de la Commission du 9 février 2022 dans l'affaire SA.64546, Slovaquie, Ateliers destinés à l'entretien léger de trains de voyageurs à Košice et Žilina (JO C 169 du 22.4.2022, p. 1)].

¹³⁷ La marge d'exploitation actualisée de l'investissement correspond à la différence entre les revenus actualisés et les coûts d'exploitation actualisés de l'investissement.

- a) aux installations de surface (par exemple, de stockage), aux équipements fixes (par exemple, les entrepôts et les terminaux) et aux équipements utilisés pour le fonctionnement des installations (par exemple, les grues télescopiques) situés dans l'installation ainsi qu'au matériel informatique, aux équipements numériques et aux logiciels utilisés pour la fourniture de services liés aux transports;
 - b) aux études préparatoires connexes, telles que des études de faisabilité et des études topologiques; et
 - c) aux frais de planification et d'installation.
136. En ce qui concerne les régimes d'aides, les États membres devraient s'engager à réaliser l'analyse du déficit de financement décrite aux points 70 à 73, telle que précisée aux points 134 et 135, pour chaque projet bénéficiant d'une aide au titre du régime. À cette fin, dans leur notification de tout projet de régime d'aides, les États membres devraient décrire au moins les catégories de projets bénéficiant de l'aide, les catégories spécifiques des coûts admissibles acceptés, la méthode de calcul du déficit de financement et le CMPC maximal appliqué.
137. Dans le cas des aides ad hoc, le déficit de financement est déterminé en comparant la rentabilité du projet dans les scénarios factuel et contrefactuel, conformément aux principes généraux énoncés aux points 71 à 73, tels que précisés au point 134. Les États membres devraient présenter les calculs et prévisions mentionnés au point 71 dans le plan d'activité détaillé du projet.
138. Lorsque l'aide concerne des installations proposées et déterminées à l'avance par un État membre, une évaluation du déficit de financement n'est pas nécessaire si le montant de l'aide est déterminé dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Dans ce cas, la Commission estime que le montant de l'aide minimale requise par les bénéficiaires potentiels est proportionné si les critères cumulatifs ci-dessous sont remplis.
- a) La procédure d'appel d'offres est concurrentielle, ce qui signifie qu'elle est ouverte, claire, transparente et non discriminatoire¹³⁸. Elle est fondée sur des critères objectifs, définis à l'avance et conformes à l'objectif de la mesure, et réduit au minimum le risque de soumission d'offres stratégiques. Les critères de sélection utilisés pour classer les offres et, en définitive, pour attribuer l'aide dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence devraient, en règle générale, mettre la contribution aux principaux objectifs de la mesure en relation directe ou indirecte avec le montant de l'aide sollicitée par le demandeur. Cette relation peut être exprimée, par exemple, en termes d'aide par unité de capacité de transbordement créée.
 - b) Les critères sont publiés suffisamment longtemps avant la date limite de dépôt des demandes pour permettre une concurrence effective.
 - c) Le nombre escompté de soumissionnaires est suffisant pour garantir une concurrence effective.

¹³⁸ Aucun soumissionnaire ne devrait disposer d'informations privilégiées ou d'autres avantages, parce qu'il a par exemple développé auparavant le site de l'installation ou qu'il en est propriétaire. Dans ce cas, l'État membre doit mettre ces informations utiles à la disposition de tous les soumissionnaires potentiels.

- d) Les ajustements a posteriori apportés aux résultats de la procédure d'appel d'offres (tels que des négociations ultérieures sur les résultats des appels d'offres) sont évités car ils peuvent nuire à l'efficacité du résultat de la procédure.

Prévention des effets négatifs induits sur la concurrence et les échanges entre États membres

139. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la mise à niveau et du renouvellement d'installations de service ferroviaire, d'installations de navigation intérieure et d'installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal devraient être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75.
140. En outre, pour toute installation de transport bénéficiant d'une aide, les États membres devraient démontrer que la mesure d'aide offre à tous les utilisateurs intéressés un accès non discriminatoire, ouvert et transparent à l'installation, conformément à la législation sectorielle, dont la directive 2012/34/UE.
141. Lorsque le propriétaire, l'exploitant et l'utilisateur final attendu de l'installation de transport bénéficiant de l'aide font partie de la même entreprise ou sont des entreprises liées au sens de l'annexe I du RECT, l'exploitation de l'installation devrait être accordée selon une procédure ouverte, concurrentielle, transparente et non discriminatoire¹³⁹. Cela garantit à l'exploitant un taux de rendement conforme aux conditions du marché et atténue tout conflit d'intérêts potentiel. Ce point ne s'applique pas aux aides à la modernisation des installations de service ferroviaire ou des installations de navigation intérieure ou des installations ferroviaires ou de navigation intérieure pour le transport multimodal lorsque les coûts d'investissement de la modernisation sur une période d'au moins cinq ans ne dépassent pas 10 % de la valeur de l'investissement initial.
142. La Commission considère que les régimes d'aides sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion plus limité sur la concurrence et les échanges que les aides ad hoc. C'est pourquoi l'appréciation de la Commission tiendra compte des éléments ci-dessous.
- a) Pour les régimes, on peut supposer qu'il n'y a pas d'effets négatifs non désirés sur la concurrence et les échanges si les conditions énoncées aux points 139 à 141 sont remplies. En outre, l'État membre devrait s'engager à définir les perspectives à moyen terme d'utilisation de l'installation bénéficiaire de l'aide sur la base de prévisions fiables du trafic intégrées dans un plan d'activité ex ante et à vérifier que l'investissement n'aura pas d'effets de distorsion injustifiés sur l'utilisation d'installations existantes et/ou planifiées qui pourraient potentiellement contribuer à satisfaire toute future demande de capacité liée à l'installation bénéficiaire de l'aide.
- b) Dans le cas des aides ad hoc, les États membres, outre le respect des conditions énoncées aux points 139 à 141, devraient également prouver que l'installation bénéficiaire de l'aide ne fausse pas indûment la concurrence et les échanges avec des installations existantes et/ou planifiées. À cette fin, ils devraient définir les perspectives à moyen terme d'utilisation de l'installation bénéficiaire de l'aide sur la base de prévisions fiables du trafic intégrées dans un plan d'activité ex ante. Les

¹³⁹ Les entreprises qui constituent des entreprises liées sont autorisées à participer à la procédure.

États membres devraient également démontrer que l'investissement n'aura pas d'effets de distorsion non désirés sur l'utilisation d'installations existantes et/ou planifiées qui pourraient potentiellement contribuer à satisfaire toute future demande de capacité liée à l'installation bénéficiaire de l'aide¹⁴⁰. En principe, l'investissement bénéficiant de l'aide n'a pas d'effets de distorsion non désirés si la demande escomptée est telle que la nouvelle installation ne détournera pas la demande des installations existantes et/ou planifiées. En tout état de cause, compte tenu de la diversité de la structure du marché dans les différents domaines, modes de transport et installations, la Commission appréciera au cas par cas si une installation existante et/ou planifiée serait indûment affectée. Dans le cadre de cette appréciation, le critère le plus pertinent pourrait être le taux d'utilisation des installations proches, les types de marchandises, de voyageurs ou de matériel roulant pris en charge dans ces installations, la technologie appliquée, ainsi que les avantages découlant d'une situation géographique spécifique.

4.2.2.2 Aides à la construction, à la modernisation et à la rénovation d'embranchements particuliers

143. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides à l'investissement dans la construction, la mise à niveau et/ou le renouvellement (y compris le remplacement) d'embranchements particuliers.
144. Les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'embranchements particuliers devraient garantir: a) que pour la première fois, un site est accessible directement par une voie ferrée (construction); b) que le site peut accueillir davantage de trafic ferroviaire, ou que celui-ci sera plus durable grâce à l'électrification de l'embranchement (mise à niveau); ou c) qu'un embranchement particulier qui, en l'absence d'aide, serait tombé en désuétude, peut continuer à fonctionner (renouvellement).
145. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'embranchements particuliers devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 et clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

146. Dans le cas du fret, les embranchements particuliers jouent un rôle essentiel dans la réduction du transport routier nécessaire pour le premier et le dernier kilomètre. En effet, le fret acheminé par des modes de transport terrestre durables ne peut atteindre ou quitter les sites industriels du client que s'il est transbordé sur des camions pour le premier/dernier kilomètre (transport multimodal) ou si le site du client est directement relié au réseau ferroviaire.
147. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'embranchements particuliers peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable. Cela est possible dans la mesure où ces aides encouragent le recours au chemin de fer pour le

¹⁴⁰ En tout état de cause, ces installations devraient également être identifiées afin d'apprécier la nécessité de l'aide (voir point 130).

segment principal de l'opération de transport¹⁴¹ et permettent d'éviter les coûts externes liés à la couverture du premier et du dernier kilomètre par des modes de transport moins durables grâce au transfert de la route vers le rail.

Nécessité de l'aide

148. Les embranchements particuliers jouent un rôle essentiel dans le transport durable de marchandises sur le premier/dernier kilomètre. Toutefois, on observe une baisse générale du nombre d'embranchements particuliers dans l'Union¹⁴². Cette baisse devrait se poursuivre en l'absence d'incitations suffisantes propres à encourager les entreprises à supporter les coûts et les risques liés à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'embranchements particuliers. La décision de construire un embranchement particulier peut être influencée par plusieurs facteurs, tels que le volume et le type de fret acheminé, le nombre d'entreprises manufacturières dans la région, ou le niveau de développement de l'infrastructure ferroviaire. La Commission observe que l'un de ces facteurs peut dissuader une entreprise d'investir dans la construction, la mise à niveau et le renouvellement d'embranchements particuliers.
149. Le marché tend à privilégier par défaut des solutions de transport moins coûteuses, mais moins durables, pour l'acheminement du fret à destination ou en provenance des sites industriels¹⁴³. Par conséquent, conformément aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission considère que les aides à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'embranchements particuliers sont nécessaires pour répondre aux besoins de la coordination des transports.

Caractère approprié de l'aide

150. Le développement du transport ferroviaire est entravé par l'absence d'incitations du marché suffisantes propres à encourager les entreprises à supporter les coûts et les risques liés à la construction, à la mise à niveau et au renouvellement d'embranchements particuliers. Par conséquent, conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la mise à niveau et du renouvellement d'embranchements particuliers constituent un instrument approprié¹⁴⁴ lorsqu'il s'agit d'accroître le transfert modal par l'utilisation d'embranchements particuliers pour le premier/dernier kilomètre.

¹⁴¹ Le «segment» est la partie d'un trajet desservie par un mode de transport. Il est défini par un point d'origine et un point de destination desservis par le même transporteur. Le «segment principal» est le tronçon le plus long du trajet concerné.

¹⁴² Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings, voir note de bas de page n° 51, section 2.5.

¹⁴³ Lorsqu'elle décide d'investir dans un embranchement particulier, une entreprise doit déterminer si, pour le premier/dernier kilomètre au départ/à destination de son site, elle entend recourir au transport routier ou au transport ferroviaire par l'intermédiaire d'un embranchement particulier. La première solution est moins coûteuse jusqu'à un certain niveau et les investissements dans les liaisons routières sont effectués et financés par les pouvoirs publics. En revanche, dans la seconde solution, ce sont les entreprises qui supportent la majeure partie des coûts de construction (comprenant souvent une étude de faisabilité en fonction de la topographie) et qui financent l'exploitation et l'entretien. En outre, il s'agit d'un investissement de longue durée, ce qui constitue un risque supplémentaire, étant donné que des événements échappant au contrôle de l'entreprise pourraient empêcher à l'avenir l'utilisation de l'embranchement particulier. Ce pourrait être le cas si, par exemple, les entreprises ferroviaires arrêtaient les services de liaison concernés dans la zone où l'entreprise est située.

¹⁴⁴ En ce qui concerne la forme de l'aide, dans sa pratique décisionnelle antérieure relative aux aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports, la Commission n'a pas formulé d'objections à l'égard des aides sous forme de subventions directes [voir décision de la Commission du 17 décembre 2020

Effet incitatif de l'aide

151. L'aide devrait encourager la construction, la mise à niveau et le renouvellement d'embranchements particuliers. La Commission considère que l'aide a un effet incitatif si les principes généraux énoncés aux points 68 et 69 sont respectés et si le projet bénéficiant d'une aide présenterait un déficit de financement en cas d'absence de l'aide.

Proportionnalité

152. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, les aides à l'investissement dans les embranchements particuliers sont considérées comme proportionnées si leur montant n'excède pas le plus faible des deux montants suivants: i) le déficit de financement du projet par rapport au scénario contrefactuel en l'absence d'aide¹⁴⁵ (qui, jusqu'à preuve du contraire, est présumé être le transport routier), ou ii) les coûts admissibles de l'investissement.
153. Le déficit de financement correspond à la différence entre, d'une part, les coûts admissibles et, d'autre part, la somme de la marge d'exploitation actualisée de l'investissement sur sa durée de vie économique et de la valeur terminale actualisée de cet investissement (valeur résiduelle à la fin de la durée de vie économique de l'investissement). La marge d'exploitation actualisée et la valeur terminale devraient être déduites des coûts admissibles ex ante, sur la base de projections raisonnables, ou ex post au moyen d'un mécanisme de récupération. Le montant de l'aide peut permettre de réaliser un bénéfice raisonnable. Le bénéfice raisonnable devrait être déterminé sur la base du bénéfice généralement réalisé dans le secteur concerné et du type de projet concerné. En tout état de cause, un taux de rendement du capital qui ne dépasse pas le taux de swap applicable majoré d'une prime de 100 points de base devrait être considéré comme raisonnable.
154. Les coûts admissibles comprennent les coûts d'investissement en tous actifs directement liés à la construction, à la mise à niveau ou au renouvellement de l'embranchement particulier qui sont nécessaires pour le rendre opérationnel ou le maintenir en service. Les coûts admissibles peuvent inclure ceux d'études préparatoires connexes, telles que des études de faisabilité et des études topologiques, ainsi que des coûts de planification et d'installation. Les coûts des plateformes de chargement/déchargement et des équipements nécessaires aux opérations ferroviaires sur l'embranchement particulier peuvent également être inclus dans les coûts admissibles à condition que ces plateformes et équipements soient acquis pour le chargement et le déchargement des trains sur les embranchements particuliers.
155. En ce qui concerne les régimes d'aides, les États membres devraient s'engager à réaliser l'analyse du déficit de financement décrite aux points 70 à 73 pour chaque projet bénéficiant d'un soutien au titre du régime. À cette fin, dans leur notification de tout projet de régime d'aides, les États membres devraient décrire au moins les catégories de projets bénéficiant de l'aide, les catégories spécifiques des coûts admissibles acceptés, la méthode de calcul du déficit de financement et le CMPC maximal à appliquer.

dans l'affaire SA.58570, Allemagne, Lignes directrices concernant la construction, l'extension, la réactivation et le remplacement des embranchements ferroviaires et des infrastructures connexes (JO C 25 du 22.1.2021, p. 1)].

¹⁴⁵ Dans le cadre de l'analyse du déficit de financement, toute mesure d'aide d'État existante ou prévue, telle que des aides au fonctionnement et/ou d'autres types d'aides à l'investissement, devrait être prise en compte pour estimer le déficit de financement.

156. Dans le cas des aides ad hoc¹⁴⁶, conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, les États membres doivent toujours: a) fournir une quantification détaillée du déficit de financement au niveau du projet, étayée par des documents internes du bénéficiaire datant du processus décisionnel (par exemple, des présentations du conseil d'administration ou des plans d'entreprise internes); et b) appliquer un mécanisme de contrôle et de récupération a posteriori adéquat pour faire en sorte que l'aide ne dépasse pas les limites fixées au point 152.

Prévention des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges entre États membres

157. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides à l'investissement en faveur de la construction, de la mise à niveau et du renouvellement d'embranchements particuliers devraient être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75.
158. Ces aides devraient, en principe, être octroyées sous la forme de régimes d'aides, étant donné que ceux-ci sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion plus limité sur la concurrence et les échanges que les aides ad hoc.
159. Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, la Commission peut conclure que des aides ad hoc en faveur d'embranchements particuliers ne faussent pas indûment la concurrence et les échanges. Dans le cadre de la justification d'un cas exceptionnel, un État membre devrait au minimum fournir les éléments suivants:
- a) des calculs montrant que des aides ad hoc permettent une réduction nettement plus élevée des coûts externes par unité d'aide octroyée qu'un régime d'aides, accompagnés d'une explication détaillée des raisons de cette réduction des coûts externes, en fournissant les sources de toutes les données et hypothèses sous-jacentes;
 - b) la démonstration, étayée par des documents tels que des études et des rapports sectoriels, qu'une défaillance particulière du marché affecte le bénéficiaire retenu, mais n'affecte pas du tout d'autres entreprises dans l'État membre ou ne les affecte que dans une mesure beaucoup plus limitée.

4.2.2.3 Aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure

160. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides à l'investissement destinées à l'acquisition de véhicules (neufs ou d'occasion) de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure afin de favoriser le transfert modal vers ces modes de transport. Par souci de clarté, les bateaux spécialement construits pour effectuer des opérations de remorquage (remorqueurs) ne devraient pas être admissibles à une aide, étant donné qu'ils sont principalement actifs dans des activités logistiques à proximité des ports et ne participent pas directement à des opérations de fret.
161. Afin de garantir que l'aide est acheminée vers les opérateurs qui en ont le plus besoin pour s'établir sur le marché, les aides relevant de la présente section peuvent uniquement

¹⁴⁶ Dans des cas exceptionnels dûment justifiés, lorsqu'une aide ad hoc en faveur d'un embranchement particulier peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur conformément au point 159.

être octroyées: aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire¹⁴⁷; aux entreprises ferroviaires qui relèvent de la catégorie des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation; aux transporteurs par voie navigable intérieure qui peuvent être considérés comme des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation; et aux entreprises de crédit-bail du secteur ferroviaire ou du secteur de la navigation intérieure, pour autant qu'elles soient considérées comme des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation.

162. L'aide devrait être octroyée sous la forme d'une garantie publique. Les garanties pourraient être fournies directement aux bénéficiaires finals (c'est-à-dire aux opérateurs mentionnés au point 161) ou aux établissements de crédit et autres établissements financiers en tant qu'intermédiaires financiers (pour autant que le bénéficiaire soit libre de choisir l'intermédiaire). L'intermédiaire financier devrait être en mesure de démontrer à l'État membre concerné qu'il a recours à un mécanisme garantissant que les avantages sont – autant que possible – répercutés sur les bénéficiaires finals, sous la forme de volumes de financement plus importants, de portefeuilles plus risqués, d'exigences moindres en matière de sûretés requises ou de taux d'intérêt moins élevés que ce ne serait le cas sans ces garanties publiques.
163. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 et clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

164. Comme indiqué aux points 22 et 32, tant le secteur ferroviaire que le secteur de la navigation intérieure souffrent d'un faible niveau d'investissement dans les véhicules, ce qui entrave le plein développement de ces secteurs. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable en permettant aux opérateurs plus petits ou moins établis dans le secteur ferroviaire et le secteur de la navigation intérieure (c'est-à-dire les entreprises ferroviaires qui relèvent de la catégorie des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation, les nouveaux entrants dans le secteur ferroviaire, les opérateurs de transport par voie navigable intérieure qui relèvent de la catégorie des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation et les entreprises de crédit-bail dans le secteur ferroviaire ou le secteur de la navigation intérieure qui relèvent de la catégorie des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation) d'accéder à un financement plus abordable en vue de l'acquisition de véhicules.
165. La Commission continuera d'apprécier la compatibilité des aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules propres (matériel roulant et bateaux de navigation intérieure) au regard des lignes directrices de 2022 concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie de la Commission¹⁴⁸.

¹⁴⁷ Dans un souci de clarté, il convient de noter que les nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire peuvent bénéficier d'aides à l'acquisition de matériel roulant même s'ils ne relèvent pas de la catégorie des PME ou des petites entreprises à moyenne capitalisation.

¹⁴⁸ Voir note de bas de page n° 82.

Nécessité de l'aide

166. Il est nécessaire de disposer de flottes suffisantes pour maintenir la compétitivité du transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure par rapport aux autres modes de transport et promouvoir ainsi le transfert vers le transport terrestre durable. Or, l'accès au financement pour l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure constitue actuellement un obstacle majeur à l'entrée sur le marché et/ou à l'expansion des PME et des petites entreprises à moyenne capitalisation dans les secteurs ferroviaire et de la navigation intérieure mais aussi des nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire.
167. En ce qui concerne le transport ferroviaire, les contraintes qui pèsent sur la capacité des entreprises ferroviaires à acheter du matériel roulant sont principalement financières et les PME et petites entreprises à moyenne capitalisation en particulier peuvent ne pas avoir accès au crédit à des conditions concurrentielles¹⁴⁹. En effet, les PME, les petites entreprises à moyenne capitalisation et les nouveaux arrivants sont confrontés à des conditions de financement moins favorables que celles proposées aux opérateurs historiques, qui bénéficient de leur position sur le marché et qui, en particulier lorsqu'ils sont publics, pourraient plus facilement démontrer leur solvabilité aux investisseurs et aux banques. De même, le secteur de la navigation intérieure souffre d'une capacité financière limitée car il se compose principalement de PME et de petites entreprises à moyenne capitalisation, ce qui fait qu'il leur est difficile de réaliser des investissements coûteux¹⁵⁰. Dans ce contexte, l'augmentation du coût des bateaux de navigation intérieure¹⁵¹ représente une barrière importante à l'entrée et/ou à l'expansion sur le marché du transport par voie navigable intérieure, compte tenu notamment du besoin de bateaux spécialisés pour différents types de fret et d'itinéraires¹⁵².
168. Conformément aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission considère que les aides à l'acquisition de matériel roulant et de bateaux sont nécessaires pour répondre aux besoins de la coordination des transports. En effet, le marché à lui seul n'est pas en mesure de garantir aux PME et aux petites entreprises à moyenne capitalisation du secteur ferroviaire et du secteur de la navigation intérieure et aux nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire un accès approprié au financement en vue de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure.

Caractère approprié de l'aide

169. Conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure peuvent, en principe, constituer un instrument approprié si elles prennent la forme de garanties publiques. Les garanties publiques sur les prêts pour une période limitée constituent l'instrument d'aide le plus approprié pour rétablir des conditions de concurrence équitables entre les PME, les petites entreprises à moyenne capitalisation et les nouveaux arrivants, d'une part, et les grands

¹⁴⁹ Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings, voir note de bas de page n° 51, section 4.3.2.

¹⁵⁰ Voir note de bas de page n° 70.

¹⁵¹ Sous l'effet des tendances inflationnistes, les prix de l'acier et des autres matériaux nécessaires pour la construction navale ont fortement augmenté ces dernières années. Source: observation du marché de la CCNR (rapport annuel 2023, p. 109).

¹⁵² Dans la navigation intérieure, la flotte se compose de trois grandes catégories de bateaux en fonction du type de fret transporté: les bateaux à cargaison sèche, les bateaux-citernes, ainsi que les pousseurs et remorqueurs. Chaque catégorie comprend différents types de bateaux en fonction de la classe de la voie navigable et des conditions de navigation. Source: observation du marché de la CCNR, voir note de bas de page n° 151.

opérateurs historiques, d'autre part, en ce qui concerne l'accès au financement en vue de l'acquisition de véhicules. Ces garanties visent à permettre à leurs bénéficiaires de profiter de conditions de crédit sur le marché plus proches de celles dont bénéficient normalement les opérateurs historiques.

170. La Commission estime que les aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure sous la forme de garanties publiques sont appropriées lorsqu'il s'agit d'aider les PME, les petites entreprises à moyenne capitalisation et les nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire à financer le coût élevé de l'acquisition de ces véhicules pour autant que les principes généraux énoncés au point 67, tels que précisés au point 169, soient respectés.

Effet incitatif de l'aide

171. L'aide devrait encourager l'acquisition de véhicules neufs ou d'occasion de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure. La Commission considère que l'aide a un effet incitatif si les principes généraux énoncés aux points 68 et 69 sont respectés.

Proportionnalité

172. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, les aides sous forme de garanties publiques en vue de l'acquisition de bateaux de navigation intérieure par des PME et des petites entreprises à moyenne capitalisation et de matériel roulant par des PME, des petites entreprises à moyenne capitalisation ou de nouveaux arrivants dans le secteur ferroviaire peuvent être considérées comme transparentes et proportionnées si les conditions cumulatives ci-dessous sont remplies:

- a) la garantie est accordée pour les nouveaux prêts individuels contractés pour l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure;
- b) le montant nominal du prêt sous-jacent n'excède pas les coûts admissibles de l'acquisition bénéficiant de l'aide, lesquels englobent tous les coûts liés à l'acquisition de véhicules neufs ou d'occasion de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, y compris le prix du véhicule, les coûts de livraison, les coûts des études de conception, ainsi que les frais de consultance ou d'ingénierie, pour autant qu'ils soient liés à l'investissement et en fassent partie, sans compter les éventuelles autres aides d'État reçues pour l'acquisition du véhicule.
- c) la couverture de la garantie n'excède pas 90 % du prêt sous-jacent;
- d) la garantie est accordée moyennant une commission d'au moins 50 points de base si la notation de crédit souveraine de l'État membre d'octroi est égale à AAA-A. Dans le cas contraire, les États membres sont libres d'appliquer une commission moins élevée;
- e) la durée maximale de la garantie est de 15 ans.

173. Les aides à l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure peuvent être cumulées avec des aides à l'interopérabilité et/ou des aides à l'adaptation technique et à la modernisation si les coûts supplémentaires nets liés aux investissements en matière d'interopérabilité et/ou aux investissements en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation sont exclus des coûts admissibles énoncés au point 172 b). Les coûts supplémentaires nets liés aux investissements en matière

d'interopérabilité et/ou aux investissements en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût total d'achat du véhicule dont l'acquisition est prévue et qui bénéficie de ces investissements et, d'autre part, le coût total d'achat dans le scénario contrefactuel, c'est-à-dire le coût d'achat d'un véhicule qui ne bénéficie pas d'investissements en matière d'interopérabilité ou qui nécessite une adaptation technique et une modernisation.

Prévention des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges entre États membres

174. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides à l'investissement en faveur de l'acquisition de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure devraient être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75.
175. Ces aides devraient, en principe, être octroyées sous la forme de régimes d'aides étant donné que ceux-ci sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion sur la concurrence et les échanges entre États membres plus limité que les aides ad hoc.

4.2.2.4 Aides à l'interopérabilité dans les secteurs du transport terrestre durable

176. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides à l'investissement octroyées aux propriétaires de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, aux transporteurs et aux organisateurs de transport qui investissent dans les technologies et activités visées aux points 177 et 178, y compris les études de faisabilité¹⁵³ (ci-après les «aides à l'interopérabilité»).
177. Les aides à l'interopérabilité peuvent couvrir les investissements dans les technologies et activités suivantes:
 - a) le système européen de contrôle des trains (ETCS), le futur système de communications mobiles ferroviaires (FRMCS), y compris quand il est combiné avec le système global de communication mobile – ferroviaire (GSM-R)¹⁵⁴, et l'exploitation automatisée des trains (ATO) dans le cadre du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS), tel que décrit dans le droit dérivé de l'Union¹⁵⁵;

¹⁵³ Des études visant à évaluer la faisabilité d'un transfert modal ou d'un transport multimodal durable de fret ou de voyageurs sur des itinéraires pour lesquels une entreprise a actuellement recours au transport routier.

¹⁵⁴ Le GSM-R est un système de radiocommunication ferroviaire fondé sur la technologie 2G qui facilite la communication entre les conducteurs de train et les centres de contrôle du trafic en fournissant des fonctionnalités spécifiques telles que la communication de groupe, l'adressage en fonction de la localisation, les niveaux de priorité, les appels d'urgence ferroviaires et la communication de manœuvre.

¹⁵⁵ L'ERTMS est un système européen unique de signalisation et de contrôle de la vitesse qui assure l'interopérabilité des systèmes ferroviaires nationaux, réduit les coûts d'achat et de maintenance des systèmes de signalisation et permet d'augmenter la vitesse des trains, la capacité des infrastructures et le niveau de sécurité du transport ferroviaire. L'ERTMS se compose de l'ETCS (c'est-à-dire d'un système de signalisation en cabine qui intègre la protection automatique des trains), de la radio mobile ferroviaire (RMR) et de l'exploitation automatisée des trains (ATO). Voir le règlement d'exécution (UE) 2023/1695 de la Commission du 10 août 2023 relatif à la spécification technique d'interopérabilité concernant les sous-systèmes «contrôle-commande et signalisation» du système ferroviaire dans l'Union européenne et abrogeant le règlement (UE) 2016/919 (JO L 222 du 8.9.2023, p. 380, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2023/1695/oj). Le système RMR actuellement utilisé pour les opérations ferroviaires, à savoir le GSM-R («Global System for Mobile Communications – Rail»), repose

- b) le couplage automatique numérique (DAC)¹⁵⁶;
 - c) l'équipement GSM-R de manière autonome;
 - d) l'adaptation du matériel roulant à différents systèmes électriques;
 - e) l'adaptation du matériel roulant à différents écartements de voie;
 - f) l'adaptation des bateaux de navigation intérieure pour desservir les ports maritimes et des navires de mer pour desservir les ports intérieurs;
 - g) l'adaptation des bateaux de navigation intérieure à l'évolution des conditions de navigabilité, y compris les conditions de basses eaux;
 - h) l'automatisation du matériel roulant et des bateaux de navigation intérieure;
 - i) l'adaptation des véhicules aux UCI de transport;
 - j) les technologies clés nécessaires à la mise en œuvre des SIF, telles que l'«environnement européen des SIF»¹⁵⁷, le système de visualisation des cartes électroniques et d'informations pour la navigation intérieure, les avis à la batellerie, le système d'identification automatique intérieur et la notification électronique internationale;
 - k) les applications télématiques ainsi que d'autres logiciels dans la mesure où ils contribuent à des flux de circulation ininterrompus, en particulier des systèmes intermodaux d'identification, de suivi et de traçabilité, et des plateformes intermodales d'échange de données.
178. En outre, les aides à l'interopérabilité peuvent couvrir les investissements dans des technologies qui contribuent à des flux de circulation ininterrompus des marchandises et des voyageurs assurés par des services de transport durable entre les réseaux nationaux ou les modes de transport.
179. Pendant au moins cinq ans après l'octroi de l'aide, les dispositions contractuelles relatives au transfert ou à l'utilisation contre paiement d'actifs financés par une aide à l'interopérabilité¹⁵⁸ devraient comporter une clause précisant que l'investissement contribuant à l'interopérabilité de l'actif concerné a été financé par une aide d'État. Elles

sur des spécifications qui ont été élaborées il y a 20 ans. En raison de l'obsolescence technologique, il est peu probable que les fournisseurs assurent encore un service de support pour le GSM-R au-delà de 2031. Le FRMCS succédera au GSM-R et sera l'un des éléments essentiels de l'ERTMS. Il favorisera la transformation numérique dans les transports ferroviaires et l'innovation en matière de services ferroviaires.

¹⁵⁶ Le DAC est un composant interopérable permettant de coupler et de découpler automatiquement le matériel roulant dans un train de marchandises à la fois physiquement (par exemple, par une connexion mécanique et une ligne aérienne pour le freinage) et numériquement (par exemple, via une connexion électrique et une connexion de données). Le DAC est un outil permettant de créer un transport ferroviaire européen de marchandises moderne et numérique. Il vise à accroître l'efficacité grâce aux processus d'automatisation, mais aussi à garantir un approvisionnement énergétique suffisant pour les applications télématiques, ainsi qu'une communication sûre des données dans l'ensemble du train.

¹⁵⁷ Article 1^{er}, point 3), de la directive (UE) 2025/2482 du Parlement européen et du Conseil du 26 novembre 2025 modifiant la directive 2005/44/CE relative à des services d'information fluviale (SIF) harmonisés sur les voies navigables communautaires (JO L, 2025/2482, 12.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2025/2482/oj>).

¹⁵⁸ Tels que les contrats de location de matériel roulant.

devraient également mentionner les obligations correspondantes prévues au point 196, le cas échéant, et indiquer le montant de l'aide.

180. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides à l'interopérabilité devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 telles que clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

181. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides à l'interopérabilité peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable en garantissant des flux de circulation ininterrompus des voyageurs et des marchandises en provenance, à destination ou à l'intérieur des secteurs du transport terrestre durable. L'interconnexion harmonieuse des réseaux et des modes de transport dans l'ensemble de l'Union permet: a) au transport par chemin de fer et par voie navigable intérieure de faire face à la croissance du trafic visée par la stratégie de mobilité durable et intelligente en optimisant l'utilisation des capacités limitées des infrastructures de ces deux modes de transport; b) au transport multimodal de concurrencer véritablement les modes de transport polluants unimodaux, car il permet une intégration harmonieuse des chaînes de transport et la création de liens entre les différents modes de transport en ce qui concerne les infrastructures, les flux d'informations et les procédures; et c) au trafic transfrontière de se développer.

Nécessité de l'aide

182. La Commission observe que l'installation et la mise à niveau des systèmes d'interopérabilité jouent un rôle important dans le développement de modes de transport terrestre durables. Toutefois, il s'agit d'un processus coûteux, qui présente des avantages publics plus nombreux que les avantages privés pour les entreprises, en particulier lors de la phase de déploiement initial. Les incitations à l'investissement privé sont donc peu nombreuses. Cela peut s'expliquer en particulier par: a) le déploiement à grande échelle requis avant que les avantages de certaines technologies ne se concrétisent («désavantage du précurseur»)¹⁵⁹; b) la nécessité d'investissements parallèles de la part de différents acteurs (par exemple, les gestionnaires de l'infrastructure et les entreprises ferroviaires) et à un niveau transfrontière; et c) les avantages privés limités qui découlent des investissements par rapport aux avantages publics (par exemple, la sécurité).
183. Conformément aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission considère que les aides à l'interopérabilité sont nécessaires pour répondre aux besoins de la coordination des transports. En effet, le marché n'est pas en mesure, à lui seul, de déployer suffisamment de technologies susceptibles de contribuer à des flux de circulation ininterrompus¹⁶⁰.

Caractère approprié de l'aide

184. Conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides à l'interopérabilité peuvent, en principe, constituer un instrument

¹⁵⁹ La plupart des technologies et activités mentionnées au point 176 se caractérisent par le fait qu'elles ne peuvent produire pleinement leurs avantages que si un niveau critique de déploiement synchronisé est atteint. En raison des coûts d'investissement initiaux élevés, les coûts directs pour les opérateurs sont actuellement plus élevés que les économies réalisées grâce à la transition vers ces technologies.

¹⁶⁰ Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings, voir note de bas de page n° 51, section 4.5.4.

approprié¹⁶¹ pour promouvoir des technologies permettant des flux de circulation ininterrompus des marchandises et/ou des voyageurs en provenance, à destination ou à l'intérieur des secteurs du transport terrestre durable, notamment en l'absence de mesures réglementaires imposant l'introduction de technologies identiques. Les aides à l'interopérabilité ne sont pas appropriées lorsqu'il existe des mesures réglementaires de l'Union exigeant l'introduction de technologies identiques au même moment que les technologies visées par l'utilisation de ces aides.

Effet incitatif de l'aide

185. L'aide devrait encourager les investissements dans des technologies qui contribuent à des flux de circulation ininterrompus des marchandises et des voyageurs en provenance, à destination ou à l'intérieur des secteurs du transport terrestre durable. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 68 et 69, pour que les aides à l'interopérabilité aient un effet incitatif, les conditions cumulatives ci-après devraient être remplies:
- a) le bénéficiaire a demandé l'aide avant le début des travaux de réalisation du projet d'investissement;
 - b) les travaux de réalisation du projet d'investissement devraient être achevés au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant de l'aide devient obligatoire au niveau de l'Union;
 - c) l'aide devrait inciter le bénéficiaire à entreprendre des opérations de transport terrestre durables qu'en l'absence d'aide, il n'aurait pas réalisées ou aurait réalisées dans une mesure moindre ou différente.
186. La Commission considère que l'aide a un effet incitatif si les principes généraux énoncés aux points 68 et 69, tels que précisés au point 185, sont respectés. Les aides octroyées pour couvrir les coûts de mise en conformité avec les normes de l'Union n'ont, en principe, aucun effet incitatif.

Proportionnalité

187. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, en principe, l'aide peut être considérée comme proportionnée si elle ne dépasse pas 50 % des coûts admissibles.
188. Les coûts admissibles sont les suivants:
- a) tous les coûts nécessaires à la mise en œuvre des investissements en matière d'interopérabilité: en fonction du type d'investissement, ces coûts peuvent inclure

¹⁶¹ En ce qui concerne la forme de l'aide, dans sa pratique décisionnelle antérieure relative aux aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports, la Commission n'a pas formulé d'objections à l'égard des aides sous forme de subventions directes [voir, par exemple, décision de la Commission du 26 mai 2023 dans l'affaire SA.102707, Italie, Régime italien visant à soutenir la mise à niveau du matériel roulant au moyen d'équipements ERTMS (JO C 266 du 28.7.2023, p. 4)]; et décision de la Commission du 5 novembre 2019 dans l'affaire SA.55451, Pays-Bas, Aide en faveur de la mise à niveau des équipements au moyen de l'ERTMS (JO C 59 du 21.2.2020, p. 1). Les aides sous forme de subventions directes permettent aux bénéficiaires de réduire leurs coûts d'investissement initiaux (coûts de prototypes, pertes de revenus lors de l'immobilisation du matériel roulant, investissements en matière d'interopérabilité eux-mêmes) qui, dans des conditions normales de marché, sont difficiles à récupérer, en particulier lorsque l'investissement ne devient rentable qu'en cas de déploiement à grande échelle de ces technologies, ce qui peut prendre un temps plus long que la durée de vie de l'actif.

les coûts d'achat et d'installation de la technologie concernée¹⁶², les coûts de gestion de projet et les coûts de livraison¹⁶³;

b) les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes pour la mise en œuvre de la technologie pertinente au niveau NMT 9; et

c) les coûts liés à la mise à niveau d'une technologie précédemment installée.

189. En ce qui concerne les investissements en matière d'interopérabilité liés à l'ERTMS tels que définis au point 177 a), les coûts liés à l'intégration dans l'ERTMS des fonctions du système global de radionavigation par satellite européen (EGNSS) sont admissibles au bénéfice de l'aide. Les coûts liés aux équipements GSM-R combinés à des équipements FRMCS peuvent également bénéficier d'une aide. En revanche, les coûts liés aux investissements dans des équipements GSM-R autonomes mentionnés au point 177 c), ne sont admissibles au bénéfice de l'aide que s'ils sont engagés avant le 31 décembre 2031, car ce type d'équipement deviendra bientôt obsolète.
190. En ce qui concerne les investissements en matière d'interopérabilité dans les véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure dont l'acquisition est prévue, les coûts admissibles devraient être limités aux coûts supplémentaires nets exposés aux fins de l'interopérabilité¹⁶⁴. Ces coûts sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût total d'achat du véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure dont l'acquisition est prévue et qui bénéficie de ces investissements et, d'autre part, le coût total d'achat du même véhicule ou d'un véhicule similaire en l'absence d'investissements en matière d'interopérabilité (scénario contrefactuel).
191. À titre exceptionnel, les aides en faveur des technologies énumérées au point 177 a) et b) peuvent être considérées comme proportionnées si elles ne dépassent pas 90 % des coûts admissibles. En effet, ces technologies sont particulièrement exposées à des problèmes de coordination au stade du déploiement et produisent des avantages externes significatifs qui ne peuvent être internalisés.
192. En fonction des caractéristiques spécifiques de la mesure, les États membres peuvent également démontrer, sur la base d'une analyse du déficit de financement réalisée conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, qu'une intensité d'aide plus élevée est nécessaire. Dans ce cas, la Commission considérera l'aide comme proportionnée si le montant de l'aide par bénéficiaire est limité au minimum nécessaire à la réalisation de l'investissement (c'est-à-dire si l'aide correspond au déficit de financement nécessaire pour atteindre l'objectif de la mesure d'aide, par rapport au scénario contrefactuel caractérisé par l'absence d'aide). En tout état de cause, l'aide ne peut excéder 100 % des coûts admissibles.
193. Lorsque l'aide concerne des investissements en matière d'interopérabilité proposés et déterminés à l'avance par un État membre, une évaluation du déficit de financement n'est pas nécessaire si le montant de l'aide est déterminé dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Dans ce cas, la Commission estime que le montant de l'aide correspond

¹⁶² La technologie concernée peut être acquise en tant que technologie nouvelle ou existante.

¹⁶³ Dans un souci de clarté, il convient de préciser que les coûts de maintenance ne sont pas admissibles au bénéfice de l'aide.

¹⁶⁴ À condition qu'ils ne soient pas déjà couverts par une autre forme d'aide, en particulier les aides visées à la section 4.2.2.3.

à l'aide minimale requise par les bénéficiaires potentiels et l'aide est donc considérée comme proportionnée si les critères cumulatifs ci-dessous sont remplis.

- a) La procédure d'appel d'offres est concurrentielle, ce qui signifie qu'elle est ouverte, claire, transparente et non discriminatoire¹⁶⁵. Elle est fondée sur des critères objectifs, définis à l'avance et conformes à l'objectif de la mesure, et réduit au minimum le risque de soumission d'offres stratégiques. Les critères de sélection utilisés pour classer les offres et, en définitive, pour attribuer l'aide dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence devraient, en règle générale, mettre la contribution aux principaux objectifs de la mesure en relation directe ou indirecte avec le montant de l'aide sollicitée par le demandeur. Cette relation peut être exprimée, par exemple, en termes d'aide par unité de volume ou de trafic supplémentaire résultant de l'amélioration de l'interopérabilité.
- b) Les critères sont publiés suffisamment longtemps avant la date limite de dépôt des demandes pour permettre une concurrence effective.
- c) Le nombre escompté de soumissionnaires est suffisant pour garantir une concurrence effective.
- d) Les ajustements a posteriori apportés aux résultats de la procédure d'appel d'offres (tels que des négociations ultérieures sur les résultats des appels d'offres) sont évités car ils peuvent nuire à l'efficacité du résultat de la procédure.

Prévention des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges entre États membres

- 194. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides à l'interopérabilité devraient être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75.
- 195. Ces aides devraient, en principe, être octroyées sous la forme de régimes d'aides, étant donné que ceux-ci sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion plus limité sur la concurrence et les échanges que les aides ad hoc.
- 196. En outre, le matériel roulant bénéficiant de l'investissement soutenu devrait conserver un statut d'enregistrement valable, attesté par le code 00 tel que défini à l'appendice 3 de la décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018¹⁶⁶, dans le registre européen des véhicules pendant au moins cinq ans après la mise en œuvre de l'investissement.

4.2.2.5 Aides à l'adaptation technique et à la modernisation

- 197. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides à l'investissement octroyées aux propriétaires de véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure, aux transporteurs et aux organisateurs de transport qui investissent

¹⁶⁵ Aucun soumissionnaire ne devrait disposer d'informations privilégiées ou d'autres avantages, parce qu'il a par exemple développé auparavant la technologie pertinente ou qu'il en est propriétaire. Dans ce cas, l'État membre doit mettre ces informations utiles à la disposition de tous les soumissionnaires potentiels.

¹⁶⁶ Décision d'exécution (UE) 2018/1614 de la Commission du 25 octobre 2018 établissant les spécifications relatives aux registres des véhicules visés à l'article 47 de la directive (UE) 2016/797 du Parlement européen et du Conseil et modifiant et abrogeant la décision 2007/756/CE de la Commission, C/2018/6929 (JO L 268 du 26.10.2018, p. 53, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2018/1614/oj).

dans l'adaptation technique et la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable.

198. Les activités et technologies suivantes pourraient notamment bénéficier d'une aide:
- a) le post-équipement ou la rénovation du matériel roulant;
 - b) le post-équipement ou la rénovation de bateaux de navigation intérieure, par exemple en vue d'améliorer l'hydrodynamisme et l'efficacité;
 - c) le post-équipement ou la rénovation d'équipements pour le transport multimodal durable;
 - d) l'adaptation technique du matériel roulant et des bateaux de navigation intérieure à de nouveaux types de fret;
 - e) les applications télématiques et autres logiciels ne relevant pas de la section 4.2.2.4 des présentes lignes directrices, tels que les systèmes fournissant des informations aux passagers exclusivement au sein d'un seul mode de transport, ou les systèmes numériques de réservation et de paiement qui ne contribuent pas à des flux de circulation ininterrompus;
 - f) les systèmes logistiques, tels que les logiciels d'optimisation du chargement;
 - g) les logiciels de prévision de trafic (heure de départ/d'arrivée prévue) et les logiciels d'optimisation de l'itinéraire;
 - h) les systèmes numériques de suivi du temps de travail et des périodes de repos dans les opérations de transport par chemin de fer.
199. Pendant au moins cinq ans suivant l'octroi de l'aide, les dispositions contractuelles relatives au transfert ou à l'utilisation contre rémunération (par exemple, la location) d'actifs financés par une aide en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable¹⁶⁷ devraient comporter une clause précisant que l'adaptation ou la modernisation de l'actif concerné a été financée au moyen d'une aide d'État et indiquant le montant de celle-ci.
200. Pour être considérées comme compatibles avec le marché intérieur, les aides à l'adaptation technique et à la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable devraient remplir les conditions de compatibilité énoncées à la section 4.1 et clarifiées dans la présente section.

Contribution aux besoins de la coordination des transports

201. Conformément aux principes généraux énoncés au point 65, la Commission considère que les aides à l'adaptation technique et à la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable peuvent favoriser un transfert modal vers le transport terrestre durable. L'adaptation technique permet au transport terrestre durable de s'adapter à la demande de nouveaux types de services de transport de voyageurs et de marchandises et de se développer dans

¹⁶⁷ Tels que les contrats de location de matériel roulant.

les domaines où il présente le plus grand potentiel de croissance, tels que le transport de marchandises surdimensionnées, lourdes ou dangereuses, ou le transport de voyageurs de nuit. En revanche, la modernisation renforce la sûreté, la sécurité, la fiabilité et la qualité du transport terrestre durable. L'adaptation technique et la modernisation contribuent également à une utilisation optimale et rentable du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable qui sont déjà existants.

202. Comme indiqué au point 44, la Commission continuera d'apprécier la compatibilité des aides à l'investissement dans les véhicules propres (matériel roulant et bateaux de navigation intérieure) au regard des «lignes directrices de 2022 concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie» de la Commission¹⁶⁸. Dans le même esprit, les aides à l'investissement en faveur de la réduction du bruit dans le transport ferroviaire ne sont pas couvertes par les présentes lignes directrices, mais par les lignes directrices de 2022 concernant les aides d'État au climat, à la protection de l'environnement et à l'énergie (qui comportent des règles spécifiques concernant les aides à la prévention ou à la réduction de la pollution autre que par les gaz à effet de serre).

Nécessité de l'aide

203. L'adaptation technique et la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable permettent à ces produits de conserver leur valeur et leur utilité maximales. Ces types d'investissements non seulement soutiennent la compétitivité du transport terrestre durable, mais facilitent également le développement d'un marché de l'occasion contribuant à favoriser le transfert vers des modes de transport terrestre durables. L'adaptation technique et la modernisation pourraient s'avérer très coûteuses, car le matériel roulant, les bateaux de navigation intérieure et le matériel destiné au transport multimodal durable ne peuvent pas être utilisés pendant la durée de l'intervention, ce qui entraîne des réductions significatives des recettes. En outre, en fonction du type de véhicule ou d'équipement pour le transport multimodal durable, certains types d'investissements en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation nécessitent la mise au point d'un prototype pour comprendre les changements structurels nécessaires à la mise en œuvre de la technologie. Ces coûts (coût du prototype et coût de la mise à niveau) dépassent souvent la valeur de l'équipement mis à niveau¹⁶⁹.
204. Conformément aux principes généraux énoncés au point 66, la Commission estime que des aides à l'adaptation technique et à la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable peuvent être nécessaires pour répondre aux besoins de la coordination des transports lorsque le marché, à lui seul, ne fournit pas un niveau suffisant d'investissement dans l'adaptation technique et la modernisation propre à soutenir la compétitivité du transport terrestre durable.

Caractère approprié de l'aide

205. Conformément aux principes généraux énoncés au point 67, la Commission considère que les aides à l'investissement en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable pourraient en principe constituer un instrument

¹⁶⁸ Voir note de bas de page n° 82.

¹⁶⁹ Impact assessment support study for the review of the Community guidelines on State aid for railway undertakings, voir note de bas de page n° 51, section 3.5.

approprié¹⁷⁰. Ces aides garantissent un niveau adéquat d'investissement dans l'adaptation technique et la modernisation afin de favoriser la compétitivité du transport terrestre durable, en particulier en l'absence de mesures réglementaires imposant l'introduction de technologies identiques. Les aides à l'adaptation technique et à la modernisation ne sont pas appropriées aux fins de la mise en œuvre de mesures réglementaires de l'Union exigeant l'introduction de technologies identiques au même moment que la technologie visée par l'utilisation de ces aides.

Effet incitatif de l'aide

206. Les aides devraient encourager les investissements dans l'adaptation technique et la modernisation du matériel roulant, des bateaux de navigation intérieure et du matériel destiné au transport multimodal durable. Pour avoir un effet incitatif, les aides ne devraient pas financer les investissements nécessaires à la mise en conformité avec une norme de l'Union, ni financer des investissements permettant de se conformer à une norme de l'Union bien avant la date d'entrée en vigueur obligatoire de ladite norme au niveau de l'Union. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 68 et 69, pour que les aides aient un effet incitatif, les conditions cumulatives ci-après devraient être remplies:
- a) le bénéficiaire a demandé l'aide avant le début des travaux de réalisation du projet d'investissement;
 - b) les travaux de réalisation du projet d'investissement devraient être achevés au moins un an avant la date à laquelle l'investissement bénéficiant de l'aide devient obligatoire au niveau de l'Union;
 - c) l'aide devrait inciter le bénéficiaire à entreprendre des opérations de transport terrestre durables qu'en l'absence d'aide, il n'aurait pas réalisées ou aurait réalisées dans une mesure moindre ou différente.
207. La Commission considère que l'aide a un effet incitatif si les principes généraux énoncés aux points 68 et 69, tels que précisés au point 206, sont respectés.

Proportionnalité

208. Conformément aux principes généraux énoncés aux points 70 à 73, en principe, l'aide peut être considérée comme proportionnée si elle ne dépasse pas 30 % des coûts admissibles.
209. Les coûts admissibles sont les suivants:
- a) tous les coûts nécessaires à la mise en œuvre des investissements admissibles; en fonction du type d'investissement, ces coûts pourraient inclure les coûts nécessaires

¹⁷⁰ En ce qui concerne la forme de l'aide, dans sa pratique décisionnelle antérieure relative aux aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports, la Commission n'a pas formulé d'objections à l'égard des aides sous forme de subventions directes [voir décision de la Commission du 1^{er} juillet 2021 dans l'affaire SA.57137, Allemagne, *Régime d'aides d'État à la modernisation de la flotte de navigation intérieure* (JO C 317 du 6.8.2021, p. 1)]. Les aides sous forme de subventions directes permettent aux bénéficiaires de réduire leurs coûts d'investissement initiaux (coûts de prototypes, pertes de revenus lors de l'immobilisation du matériel roulant, investissements en matière d'interopérabilité eux-mêmes) qui, dans des conditions normales de marché, sont difficiles à récupérer.

à l'achat et à l'installation de la technologie concernée, les coûts de gestion de projet et les coûts de livraison¹⁷¹;

- b) les coûts liés aux études, aux essais et aux autorisations, ainsi qu'aux installations pilotes et aux prototypes pour la mise en œuvre de la technologie pertinente au niveau NMT 9; et que
 - c) les coûts liés à la mise à niveau d'une technologie précédemment installée.
210. En fonction des caractéristiques spécifiques de la mesure, les États membres peuvent également démontrer, sur la base d'une analyse du déficit de financement, comme indiqué aux points 70 à 73, qu'une intensité d'aide plus élevée est nécessaire. Dans ce cas, la Commission considérera l'aide comme proportionnée si le montant de l'aide par bénéficiaire est limité au montant nécessaire à la réalisation de l'investissement (c'est-à-dire si l'aide correspond au déficit de financement nécessaire pour atteindre l'objectif de la mesure d'aide, par rapport au scénario contrefactuel caractérisé par l'absence d'aide). En tout état de cause, l'aide ne peut excéder 100 % des coûts admissibles.
211. Lorsque l'aide concerne des investissements proposés et déterminés à l'avance par un État membre, une évaluation du déficit de financement n'est pas nécessaire si le montant de l'aide est déterminé dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. Dans ce cas, la Commission estime que le montant de l'aide correspond à l'aide minimale requise par les bénéficiaires potentiels et l'aide est donc considérée comme proportionnée si les critères cumulatifs ci-dessous sont remplis.
- a) La procédure d'appel d'offres est concurrentielle, ce qui signifie qu'elle est ouverte, claire, transparente et non discriminatoire¹⁷². Elle est fondée sur des critères objectifs, définis à l'avance et conformes à l'objectif de la mesure, et réduit au minimum le risque de soumission d'offres stratégiques. Les critères de sélection utilisés pour classer les offres et, en définitive, pour attribuer l'aide dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence devraient, en règle générale, mettre la contribution aux principaux objectifs de la mesure en relation directe ou indirecte avec le montant de l'aide sollicitée par le demandeur. Cette relation peut être exprimée, par exemple, en termes d'aide par unité de volume ou de trafic supplémentaire résultant de l'adaptation technique et de la modernisation.
 - b) Les critères sont publiés suffisamment longtemps avant la date limite de dépôt des demandes pour permettre une concurrence effective.
 - c) Le nombre escompté de soumissionnaires est suffisant pour garantir une concurrence effective.
 - d) Les ajustements a posteriori apportés aux résultats de la procédure d'appel d'offres (tels que des négociations ultérieures sur les résultats des appels d'offres) sont évités car ils peuvent nuire à l'efficacité du résultat de la procédure.
212. En ce qui concerne les investissements en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation des véhicules de transport par chemin de fer ou par voie navigable

¹⁷¹ Dans un souci de clarté, il convient de préciser que les coûts de maintenance ne sont pas admissibles au bénéfice de l'aide.

¹⁷² Aucun soumissionnaire ne devrait disposer d'informations privilégiées ou d'autres avantages, parce qu'il a par exemple développé auparavant la technologie pertinente ou qu'il en est propriétaire. Dans ce cas, l'État membre doit mettre ces informations utiles à la disposition de tous les soumissionnaires potentiels.

intérieure dont l'acquisition est prévue, les coûts admissibles devraient être limités aux coûts supplémentaires nets liés à l'adaptation technique et à la modernisation¹⁷³. Ces coûts sont calculés comme étant la différence entre, d'une part, le coût total d'achat d'un véhicule de transport par chemin de fer ou par voie navigable intérieure dont l'acquisition est prévue et qui bénéficie de ces investissements et, d'autre part, le coût total d'achat du même véhicule ou d'un véhicule similaire en l'absence d'investissements en matière d'adaptation technique et de modernisation (scénario contrefactuel).

Prévention des effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges entre États membres

213. Afin de garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union en créant des distorsions indues de la concurrence et des échanges, les aides à l'investissement en faveur de l'adaptation technique et de la modernisation devraient être octroyées conformément aux principes généraux énoncés aux points 74 et 75.
214. Ces aides devraient, en principe, être octroyées sous la forme de régimes d'aides étant donné que ceux-ci sont susceptibles d'avoir un effet de distorsion plus limité sur la concurrence que les aides ad hoc.

5. AIDES CORRESPONDANT AU REMBOURSEMENT DE CERTAINES SERVITUDES INHERENTES A LA NOTION DE SERVICE PUBLIC DANS LE SECTEUR DU FRET FERROVIAIRE

5.1 Dispositions générales

215. L'article 93 du TFUE prévoit la compatibilité des aides d'État qui correspondent au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public. Dans ce cadre, l'article 14 du traité et le protocole n° 26 sur les SIEG annexé au traité énoncent les principes généraux régissant la manière dont les États membres définissent et fournissent les SIEG. Conformément au protocole n° 26, les autorités nationales, régionales et locales jouent un rôle essentiel et jouissent d'un large pouvoir discrétionnaire pour fournir, faire exécuter et organiser des SIEG qui répondent le mieux possible aux besoins des usagers. La spécification d'une obligation de service public ne peut être remise en cause par la Commission qu'en cas d'erreur manifeste dans l'exercice du pouvoir d'appréciation des États membres¹⁷⁴. Pour autant, le pouvoir de définition d'un SIEG par l'État membre n'est pas illimité et ne peut être exercé de manière arbitraire aux seules fins de faire échapper un secteur particulier à l'application des règles de concurrence¹⁷⁵.
216. Dans la communication relative à l'application des règles de l'Union en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de SIEG (ci-après la «communication SIEG»)¹⁷⁶, qui s'applique également au secteur du fret ferroviaire, la Commission a précisé les conditions dans lesquelles les compensations de service public doivent être considérées comme des aides d'État.

¹⁷³ À condition qu'ils ne soient pas déjà couverts par une autre forme d'aide, en particulier les aides visées à la section 4.2.2.3.

¹⁷⁴ Arrêts du 29 novembre 2018, ARFEA/Commission européenne, T-720/16, EU:T:2018:853, point 88; et du 24 novembre 2020, Viasat Broadcasting UK Ltd, C-445/19, EU:C:2020:952, point 33.

¹⁷⁵ Arrêt du 12 février 2008, BUPA e.a./Commission européenne, T289/03, EU:T:2008:29, point 168.

¹⁷⁶ Voir note de bas de page n° 45.

217. En outre, le règlement relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité aux aides de minimis octroyées à des entreprises fournissant des SIEG¹⁷⁷ s'applique également au secteur du fret ferroviaire. Dans ce règlement, la Commission définit les conditions dans lesquelles on peut considérer que de faibles montants de compensations de service public n'affectent pas les échanges entre États membres et/ou ne faussent pas ou ne menacent pas de fausser la concurrence. Dans ces conditions, la compensation n'entre pas dans le champ d'application de l'article 107, paragraphe 1, du traité.
218. Si les États membres souhaitent prévoir des mesures correspondant au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur du fret ferroviaire qui ne remplissent pas les conditions énoncées dans l'arrêt Altmark¹⁷⁸ et qui constituent des aides d'État, ils devraient notifier ces mesures à la Commission conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité.
219. Les présentes lignes directrices définissent les conditions dans lesquelles une aide d'État qui correspond au remboursement de servitudes inhérentes à la notion de service public dans le secteur du fret ferroviaire peut être jugée compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du traité¹⁷⁹. Même si l'encadrement SIEG¹⁸⁰ ne s'applique pas au secteur du transport terrestre, la Commission tiendra compte, dans son appréciation de la compatibilité, des conditions énoncées aux sections 2.2 à 2.10 de l'encadrement SIEG¹⁸¹, adaptées aux caractéristiques spécifiques du secteur du fret ferroviaire, comme indiqué dans le présent chapitre.

5.2 Véritable service d'intérêt économique général

220. L'aide devrait être octroyée pour un véritable SIEG auquel une définition correcte a été donnée. En d'autres termes, les services de fret ne peuvent être qualifiés de SIEG que lorsque l'État membre concerné détermine qu'il existe un besoin réel de tels services et que ce besoin réel n'est pas, ou pas suffisamment, satisfait par le marché.
221. En ce qui concerne la définition d'un véritable SIEG, l'État membre concerné devrait établir que le service de fret ferroviaire présente des caractéristiques particulières par rapport à celles de services commerciaux si de tels services existent sur le marché. À cet égard, la Commission a précisé que les États membres ne peuvent assortir d'obligations spécifiques de service public des services qui sont déjà fournis – ou peuvent l'être de façon satisfaisante – par des entreprises opérant dans des conditions normales de marché et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État membre¹⁸².

¹⁷⁷ Voir note de bas de page n° 105.

¹⁷⁸ Arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark Trans*, C-280/00, EU:C:2003:415. Voir points 42 et suivants de la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (voir note de bas de page n° 45).

¹⁷⁹ L'article 93 du traité ne contient pas de disposition équivalente à la deuxième phrase de l'article 106, paragraphe 2, du traité, selon laquelle le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union. Toutefois, la Cour a déjà précisé que la Commission, lorsqu'elle apprécie une mesure d'aide au regard de l'article 93 du traité, doit vérifier que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union. Voir arrêt du 12 octobre 1978, *Commission/Belgique*, 156/77, mentionné à la note de bas de page n° 39, point 10.

¹⁸⁰ Voir note de bas de page n° 80.

¹⁸¹ Voir note de bas de page n° 80.

¹⁸² Point 13 de l'encadrement SIEG; voir note de bas de page n° 80.

222. Les États membres doivent prouver que le service spécifique est dans l'intérêt de la société dans son ensemble¹⁸³ et qu'ils ont pris dûment en considération les besoins en matière de service public concernés, en effectuant une consultation publique ou par d'autres moyens appropriés permettant de tenir compte des intérêts des utilisateurs et des prestataires de services¹⁸⁴. Selon les juridictions de l'Union, l'absence de preuve, fournie par l'État membre, que ces critères sont satisfaits (c'est-à-dire que le champ de l'obligation de service public est nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel de service public) ou la méconnaissance de ceux-ci est susceptible de constituer une erreur manifeste d'appréciation que la Commission devrait prendre en considération¹⁸⁵.
223. Compte tenu de ce qui précède, lorsqu'elle vérifiera si le champ de l'obligation de service public est nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel de service public dans le secteur du fret ferroviaire, la Commission vérifiera que l'autorité compétente a évalué de manière cumulative: i) les besoins de transport en jeu sur la base de l'objectif public poursuivi par l'État membre concerné (à savoir l'existence d'un besoin réel de service public); ii) dans quelle mesure les forces du marché pourraient à elles seules satisfaire ces besoins (c'est-à-dire l'existence d'une défaillance du marché); et iii) des mesures de substitution qui pourraient répondre à ces mêmes besoins tout en faussant dans une moindre mesure la concurrence et les échanges.
224. Lorsqu'elles évaluent la demande de transport, les autorités compétentes peuvent examiner non seulement la demande existante mais aussi la demande future des usagers (en particulier lorsque la demande escomptée peut raisonnablement découler de la poursuite d'objectifs stratégiques tels que la promotion des transports durables, la connectivité, ou la cohésion sociale). L'évaluation ex ante de la demande de service de transport public pourrait être effectuée selon différentes méthodes, telles que le recours à des données historiques, des sondages représentatifs ou des consultations publiques des usagers afin de déterminer leurs attentes vis-à-vis des services publics.
225. L'évaluation de l'offre du marché doit, par principe, passer par la consultation des opérateurs au sujet de leur intérêt à offrir les services concernés au moyen de services en libre accès et par l'analyse des résultats de cette consultation. Les opérateurs du marché peuvent par exemple être consultés sur la nature, le volume et la fréquence des services qu'ils fournissent déjà ou envisagent de fournir dans la zone géographique concernée ou sur le niveau des tarifs qu'ils appliquent ou ont l'intention d'appliquer. Lorsqu'un opérateur du marché fournit des services commerciaux ou prévoit ou annonce leur lancement dans un délai raisonnablement court (par exemple, dans le secteur ferroviaire, lorsque l'opérateur a informé l'organisme de contrôle et le gestionnaire de l'infrastructure de son intention de lancer le service conformément à l'article 38, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE), les autorités compétentes doivent prendre ces services en considération lorsqu'elles définissent le champ d'application des obligations de service public, sauf s'il existe des raisons objectives de ne pas le faire. Afin d'éviter l'éviction de l'offre commerciale, les services pour lesquels aucune défaillance du marché n'a été démontrée ne peuvent relever de l'obligation de service public.

¹⁸³ Voir décision de la Commission du 24 novembre 2023 dans l'affaire SA.32953, Italie, Aides d'État en faveur de Trenitalia SpA, considérants 443 à 445 (JO L, 2024/2860, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2860/oj>).

¹⁸⁴ Point 14 de l'encadrement SIEG; voir note de bas de page n° 80.

¹⁸⁵ Voir arrêts du Tribunal du 1er mars 2017, France/Commission, T-366/13, EU:T:2017:135, point 105; et arrêt du 3 septembre 2020, Vereniging tot Behoud van Natuurmonumenten in Nederland e.a./Commission européenne, C-817/18 P, EU:C:2020:637, point 105.

226. Lorsqu'elle examine si les obligations de service public prévues dans un contrat de service public faussent le moins la concurrence et les échanges, l'autorité compétente devrait envisager d'autres mesures conformes au droit de l'Union. Par exemple, si le principal objectif d'intérêt général poursuivi par la mesure est de réduire l'incidence du transport de marchandises sur l'environnement (par exemple, parce que les marchés concernés par la mesure sont déjà desservis par des modes de transport moins durables), l'autorité compétente doit expliquer pourquoi le même résultat ne peut être atteint par des mesures de coordination des transports moins préjudiciables (par exemple, sous la forme de régimes d'aides à l'investissement et/ou au fonctionnement).

5.3 Nécessité d'un mandat précisant les obligations de service public et les méthodes de calcul de la compensation

227. La gestion du SIEG devrait être confiée à l'entreprise concernée au moyen d'un ou de plusieurs actes, dont la forme peut être déterminée par chaque État membre¹⁸⁶.
228. Le ou les mandats doivent notamment préciser: a) la nature et la durée des obligations de service public; b) l'entreprise et le territoire concernés, c) la nature de tout droit exclusif ou spécial octroyé à l'entreprise par l'autorité octroyant l'aide; d) la description du mécanisme de compensation et les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation; et e) les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens de les éviter.

5.4 Durée du mandat

229. La durée du mandat doit être limitée à 15 ans. Toutefois, si les principaux actifs indispensables à la prestation du SIEG consistent en du matériel roulant qui a été financé, en tout ou en partie, par des fonds publics, la durée du mandat ne devrait pas dépasser 10 ans¹⁸⁷.

5.5 Conformité avec la directive 2012/34/UE et la directive sur la transparence

230. Les aides qui correspondent à l'exécution d'obligations de service public dans le secteur du fret ferroviaire ne sont considérées comme compatibles avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 du traité que si elles sont conformes aux dispositions pertinentes de la directive 2012/34/UE et de la directive 2006/111/CE de la Commission (ci-après la «directive sur la transparence»)¹⁸⁸, selon le cas.
231. Les aides qui ne sont pas conformes aux dispositions pertinentes de ces directives, telles que rappelées au chapitre 6, sont réputées affecter le développement des échanges dans une mesure qui porterait préjudice aux intérêts généraux de l'Union.

5.6 Respect des règles de l'Union applicables aux marchés publics

232. Les aides qui correspondent à l'exécution d'obligations de service public dans le secteur du fret ferroviaire ne sont considérées comme compatibles avec le marché intérieur sur la

¹⁸⁶ Le terme «État membre» couvre les autorités centrales, régionales et locales dudit État membre.

¹⁸⁷ À la fin du mandat, l'opérateur peut transférer ce matériel roulant au nouvel opérateur ou à l'autorité compétente, à condition que le transfert soit effectué au prix du marché et tienne compte de tout financement public reçu pour l'achat de ce matériel roulant (voir point 238).

¹⁸⁸ Directive 2006/111/CE de la Commission du 16 novembre 2006 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques ainsi qu'à la transparence financière dans certaines entreprises (JO L 318 du 17.11.2006, p. 17, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/2025-08-10>).

base de l'article 93 du traité que si l'autorité responsable, au moment de confier la prestation du service à l'entreprise concernée au moyen de contrats de service public¹⁸⁹ ou de contrats de concession¹⁹⁰, s'est conformée ou s'engage à se conformer aux règles de l'Union applicables aux marchés publics. Cela comprend toutes les exigences en matière de transparence, d'égalité de traitement et de non-discrimination découlant directement du traité et, s'il y a lieu, du droit dérivé de l'Union.

233. Les aides qui ne sont pas conformes à ces règles et exigences sont réputées affecter le développement des échanges dans une mesure qui porterait préjudice aux intérêts généraux de l'Union.

5.7 Absence de discrimination

234. Lorsqu'une autorité confie la prestation d'un même SIEG à plusieurs entreprises, la compensation doit être calculée selon la même méthode pour chaque entreprise.

5.8 Montant de la compensation

235. Le montant de la compensation ne devrait pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir le coût net de l'exécution des obligations de service public, compte tenu d'un bénéfice raisonnable.
236. À cet égard, la Commission appliquera les critères énoncés aux points 21 à 50 de l'encadrement SIEG¹⁹¹, sous réserve des précisions qui suivent.
237. Premièrement, le coût net nécessaire, effectif ou escompté, pour exécuter les obligations de service public peut être déterminé en utilisant soit la méthode du coût net évité, telle que décrite aux points 25 à 27 de l'encadrement SIEG¹⁹², soit la méthode de répartition des coûts décrite aux points 28 à 31 dudit encadrement¹⁹³.
238. Deuxièmement, en ce qui concerne l'achat de matériel roulant utilisé pour la prestation de services publics, il y a lieu pour les États membres de veiller à ce que les conditions cumulatives suivantes soient remplies:

¹⁸⁹ L'article 2, points 1), 2) et 5), de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/25/2024-01-01>) définit les «marchés de services» comme étant des contrats à titre onéreux conclus par écrit entre une ou plusieurs entités adjudicatrices, exerçant les activités visées aux articles 8 à 14 de la directive, et un ou plusieurs opérateurs économiques, qui ont pour objet la prestation de services. Lorsque ces marchés concernent des «pouvoirs adjudicateurs», au sens de l'article 2, paragraphe 1, point 1), de la directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>), n'exerçant pas les activités visées aux articles 8 à 14 de la directive 2014/25/UE, ils sont considérés comme des «marchés publics de services» conformément à l'article 2, paragraphe 1, points 6 et 9, de la directive 2014/24/UE.

¹⁹⁰ L'article 5, paragraphe 1, point b), de la directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/2024-01-01>) définit la «concession de services» comme étant un «contrat conclu par écrit et à titre onéreux par lequel un ou plusieurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices confient la prestation et la gestion de services autres que l'exécution de travaux visée au point a) à un ou à plusieurs opérateurs économiques, la contrepartie consistant soit uniquement dans le droit d'exploiter les services qui font l'objet du contrat, soit dans ce droit accompagné d'un prix».

¹⁹¹ Voir note de bas de page n° 80.

¹⁹² Voir note de bas de page n° 80.

¹⁹³ Voir note de bas de page n° 80.

- a) les aides d'État déjà reçues et approuvées, en particulier en vertu des présentes lignes directrices (section 4.2.2.3), concernant le matériel roulant qui sera utilisé pour la prestation de services publics, sont prises en compte dans le calcul de la compensation de service public;
 - b) si, à la fin du contrat, le matériel roulant utilisé pour la prestation des services publics est transféré au nouvel opérateur ou à l'autorité compétente, le transfert devrait être effectué au prix du marché et tenir compte de tout financement public reçu par l'opérateur sortant pour l'achat de ce matériel roulant.
239. De manière plus générale, comme précisé au point 46, les entreprises fournissant des services de transport qui ont été chargées d'un contrat de service public devraient pouvoir également bénéficier d'aides à la coordination des transports octroyées au titre du RECT ou des présentes lignes directrices, à condition que les règles en matière de cumul¹⁹⁴ soient respectées et que toute surcompensation soit évitée.

5.9 Exigences supplémentaires qui peuvent être nécessaires pour garantir que l'aide ne porte pas préjudice aux intérêts généraux de l'Union

240. La Commission peut exiger des conditions ou demander des engagements aux États membres dans les circonstances exceptionnelles où les exigences énoncées ci-dessus ne suffisent pas à remédier à de graves distorsions de la concurrence sur le marché intérieur et où l'aide pourrait affecter les échanges d'une manière qui porterait préjudice aux intérêts généraux de l'Union. À cette fin, la Commission appliquera les critères énoncés aux points 51 à 59 de l'encadrement SIEG¹⁹⁵, moyennant les ajustements nécessaires.
241. La Commission observe que les défaillances du marché constatées par les États membres (par exemple pour les trains de wagons isolés) pourraient avoir une dimension locale ou régionale. Elle examinera donc avec soin si l'étendue géographique de tout contrat de service public est dûment justifiée. À cet égard, la Commission ne considère pas, en principe, un contrat de service public couvrant l'ensemble du territoire ou du réseau ferroviaire d'un État membre comme un moyen proportionné de remédier à une défaillance potentielle du marché compte tenu de la distorsion potentielle de la concurrence qui peut résulter de l'attribution d'un tel contrat.

5.10 Transparence

242. Pour les compensations de SIEG relevant du champ d'application des présentes lignes directrices, l'État membre concerné devrait publier les informations suivantes sur l'internet ou par un autre moyen approprié: a) les résultats de la consultation publique ou d'autres moyens appropriés visés au point 222; b) la nature et la durée des obligations de service public; c) l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concerné; et d) le montant annuel correspondant à l'aide octroyée à l'entreprise.

5.11 Conditions et obligations liées aux décisions de la Commission

243. En vertu de l'article 9, paragraphe 4, du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil¹⁹⁶, la Commission peut assortir sa décision positive de conditions lui permettant de reconnaître

¹⁹⁴ Voir article 8 du RECT et section 4.1.3 des présentes lignes directrices.

¹⁹⁵ Voir note de bas de page n° 80.

¹⁹⁶ 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 (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

la compatibilité avec le marché intérieur et d'obligations lui permettant de contrôler le respect de sa décision. Ces conditions et obligations peuvent se révéler nécessaires pour faire en sorte que les aides octroyées aux entreprises concernées ne donnent pas lieu à des distorsions indues de la concurrence et des échanges sur le marché intérieur. Dans ce contexte, des rapports périodiques ou d'autres obligations peuvent s'imposer, en fonction de la situation spécifique de chaque SIEG.

6. FLUX FINANCIERS DANS LES ENTREPRISES FERROVIAIRES VERTICALEMENT INTEGREES

244. L'adoption des paquets ferroviaires successifs visés au point 2 des présentes lignes directrices a conduit à l'ouverture progressive à la concurrence de toutes les opérations de transport par chemin de fer. Ce processus a placé les entreprises ferroviaires verticalement intégrées dans une situation où certaines de leurs activités (en particulier la gestion de l'infrastructure ferroviaire) peuvent encore bénéficier de droits exclusifs et/ou spéciaux sous certaines conditions, tandis que les activités de transport de marchandises et de voyageurs par chemin de fer sont désormais soumises à la concurrence dans les conditions énoncées dans la directive 2012/34/UE et le règlement (CE) n° 1370/2007¹⁹⁷.
245. Comme indiqué au point 3 des présentes lignes directrices, il est essentiel que le cadre juridique régissant les opérations financières des entreprises publiques et verticalement intégrées dans le secteur ferroviaire soit appliqué et respecté de manière adéquate. Le respect des règles applicables en matière de transparence financière permet de: i) garantir que les aides octroyées en vertu des présentes lignes directrices ne sont pas détournées vers d'autres activités que celles pour lesquelles l'aide est autorisée; et ii) atténuer le risque que le produit des instruments financiers fondés sur le marché (tels que les obligations) utilisés par des entreprises verticalement intégrées pour financer leurs activités et leurs investissements, ou encore l'entretien et le développement de l'infrastructure ferroviaire, soit utilisé à des fins de refinancement intragroupe au détriment des nouveaux arrivants et, en fin de compte, de la concurrence.
246. Le présent chapitre rappelle les principes régissant les opérations financières des entreprises ferroviaires publiques verticalement intégrées. Le respect de ces principes est important non seulement pour garantir la compatibilité avec le marché intérieur des aides correspondant à l'exécution d'obligations de service public dans le secteur du fret ferroviaire (voir la section 5.5) mais également, de manière plus générale, pour garantir une répartition adéquate des coûts et des recettes entre les différentes activités des entreprises publiques et verticalement intégrées, de façon à éviter les subventions croisées.
247. Les opérations financières des entreprises publiques et verticalement intégrées sont régies par la directive sur la transparence. Ladite directive concerne toute entreprise publique¹⁹⁸ et toute entreprise soumise à l'obligation de tenir des comptes séparés, en particulier toute

¹⁹⁷ Voir note de bas de page n° 40.

¹⁹⁸ Définie à l'article 2, point b), de la directive sur la transparence comme «toute entreprise sur laquelle les pouvoirs publics peuvent exercer directement ou indirectement une influence dominante du fait de la propriété, de la participation financière ou des règles qui la régissent. L'influence dominante des pouvoirs publics sur l'entreprise est présumée lorsque, directement ou indirectement, ceux-ci: i) détiennent la majorité du capital souscrit de l'entreprise; ou ii) disposent de la majorité des voix attachées aux parts émises par l'entreprise; ou iii) peuvent désigner plus de la moitié des membres de l'organe d'administration, de direction ou de surveillance de l'entreprise».

entreprise chargée d'un service public¹⁹⁹. En vertu de l'article 1^{er}, paragraphe 2, et de l'article 4, paragraphe 1, de la directive, les États membres devraient faire en sorte que: i) les entreprises relevant du champ d'application de la directive disposent de comptes séparés pour différentes activités; ii) ces comptes fassent ressortir clairement les produits et les charges associés aux différentes activités; et iii) ces entreprises fournissent le détail de la méthode d'imputation ou de répartition des produits et des charges entre les différentes activités.

248. Dans le secteur ferroviaire, l'obligation mentionnée ci-dessus a été précisée et définie plus en détail dans la directive 2012/34/UE, laquelle s'applique à la gestion de l'infrastructure ferroviaire et aux activités de transport par chemin de fer des entreprises ferroviaires.

249. En vertu de l'article 6 de la directive 2012/34/UE, la séparation comptable est obligatoire: i) entre la fourniture de services de transport et les activités relatives à la gestion de l'infrastructure ferroviaire; ii) entre les services de transport de voyageurs et de marchandises; et iii) entre les services publics et les activités commerciales. En outre, en ce qui concerne la transparence financière, l'article 7 *quinquies*, de la directive exige expressément ce qui suit:

a) «[d]es prêts entre des entités juridiques d'une entreprise verticalement intégrée ne peuvent être accordés et décaissés, et le service des intérêts ne peut être assuré, qu'aux taux du marché et à des conditions représentatives du profil de risque spécifique de l'entité concernée»²⁰⁰;

b) «[l]es dettes attribuées au gestionnaire de l'infrastructure sont clairement séparées des dettes attribuées à d'autres entités juridiques au sein des entreprises verticalement intégrées. Le service de ces dettes est assuré séparément [...]»²⁰¹; et que

c) «[a]u sein des entreprises verticalement intégrées, le gestionnaire de l'infrastructure tient des registres détaillés de toutes les relations commerciales et financières avec les autres entités juridiques au sein de cette entreprise»²⁰². La faculté de vérifier le respect de ces dispositions incombe en premier lieu aux organismes de contrôle nationaux²⁰³.

250. En ce qui concerne le financement du gestionnaire de l'infrastructure, conformément à l'article 8 de la directive 2012/34/UE, le gestionnaire de l'infrastructure devrait adopter un plan d'entreprise incluant des plans d'investissement et de financement. Le but de ce plan devrait être d'assurer une utilisation, une mise à disposition et un développement

¹⁹⁹ Définie à l'article 2, point d), de la directive sur la transparence comme «toute entreprise titulaire de droits spéciaux ou exclusifs accordés par un État membre au sens de l'article [106, paragraphe 1], du traité, ou qui est chargée de la gestion d'un service d'intérêt économique général au sens de l'article [106, paragraphe 2], du traité et reçoit une compensation de service public sous quelque forme que ce soit en relation avec ce service, et qui exerce d'autres activités».

²⁰⁰ Article 7 *quinquies*, paragraphe 4, de la directive 2012/34/UE.

²⁰¹ Article 7 *quinquies*, paragraphe 7, de la directive 2012/34/UE.

²⁰² Article 7 *quinquies*, paragraphe 9, de la directive 2012/34/UE.

²⁰³ En vertu de l'article 56, paragraphe 12, de la directive 2012/34/UE, l'organisme de contrôle national est habilité à effectuer des audits ou à commander des audits externes auprès des gestionnaires de l'infrastructure, des exploitants d'installations de service et, le cas échéant, auprès des entreprises ferroviaires afin de vérifier le respect des dispositions relatives à la séparation comptable établies à l'article 6 de la directive et des dispositions relatives à la transparence financière établies à l'article 7 *quinquies* de la directive. Dans le cas des entreprises verticalement intégrées, ces pouvoirs s'étendent à l'ensemble des entités juridiques.

optimaux et efficaces de l'infrastructure, tout en permettant d'atteindre l'équilibre financier et en prévoyant les moyens nécessaires pour réaliser ces objectifs²⁰⁴.

7. PLAN D'ÉVALUATION EX POST

251. Afin de garantir plus encore que les distorsions de la concurrence et des échanges sont limitées, la Commission peut exiger que les régimes décrits au point 252 fassent l'objet d'une évaluation ex post. Il s'agira de vérifier: a) l'efficacité de l'aide sur la base des objectifs qui lui avaient été fixés; b) l'incidence de la mesure d'aide sur la concurrence et les échanges; et c) l'absence d'effets de distorsion indus, contraires aux intérêts de l'Union, pendant toute la durée du régime d'aides.
252. Une évaluation ex post sera nécessaire pour les régimes dont le potentiel de distorsion de la concurrence et des échanges est particulièrement élevé, à savoir ceux qui risquent de restreindre ou de fausser la concurrence de manière significative si leur mise en œuvre ne fait pas l'objet d'un réexamen en temps opportun. C'est le cas pour les nouveaux régimes d'aides prévoyant des montants d'aide élevés, par exemple, ou lorsque des changements importants en ce qui concerne le marché, la technologie ou la réglementation sont attendus. En tout état de cause, une évaluation ex post est exigée pour tout régime portant sur un montant d'aide ou des dépenses comptabilisées de plus de 150 millions d'EUR pour une année donnée ou de plus de 750 millions d'EUR sur sa durée totale. La durée totale du régime comprend la durée combinée du régime et de tout régime antérieur à celui-ci poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire, à compter de la publication des présentes lignes directrices. Compte tenu des objectifs de l'évaluation et afin de ne pas imposer de charge disproportionnée aux États membres, les évaluations ex post ne sont requises que pour les régimes d'aides dont la durée totale excède trois ans, à compter de la publication des présentes lignes directrices.
253. L'obligation de procéder à une évaluation ex post peut être levée pour les versions immédiatement ultérieures d'un régime poursuivant un objectif similaire et couvrant une zone géographique similaire qui ont fait l'objet d'une évaluation, pour lequel un rapport d'évaluation final conforme au plan d'évaluation approuvé par la Commission a été rendu et qui n'a pas conduit à des constatations négatives. Tout régime dont le rapport d'évaluation final n'est pas conforme au plan d'évaluation approuvé devrait être suspendu avec effet immédiat.
254. Pour les régimes d'aides soumis à l'obligation d'évaluation mentionnée au point 252, les États membres devraient notifier un projet de plan d'évaluation, qui fera partie intégrante de l'appréciation du régime par la Commission. Le plan devrait être notifié:
- a) conjointement avec le régime d'aides, si le budget alloué à celui-ci excède 150 millions d'EUR pour une année donnée ou 750 millions d'EUR sur sa durée totale;
 - b) dans les 30 jours ouvrables suivant une modification majeure portant le budget alloué au régime d'aides à plus de 150 millions d'EUR pour une année donnée ou à plus de 750 millions d'EUR sur la durée totale du régime;

²⁰⁴ article 8, paragraphe 3, de la directive 2012/34/UE.

- c) pour les régimes qui ne relèvent ni du point a) ni du point b), dans les 30 jours ouvrables suivant l'inscription, dans les comptes officiels, de dépenses au titre du régime qui excèdent 150 millions d'EUR pour une année donnée.
255. Le projet de plan d'évaluation devrait être conforme aux principes méthodologiques communs établis par la Commission²⁰⁵. Les États membres devraient publier le plan d'évaluation approuvé par la Commission.
256. L'évaluation ex post devrait être réalisée par un expert indépendant de l'autorité d'octroi de l'aide, sur la base du plan d'évaluation. Chaque évaluation devrait inclure au moins un rapport d'évaluation intermédiaire et un rapport d'évaluation final. Les États membres devraient publier les deux rapports.
257. Le rapport d'évaluation final devrait être communiqué à la Commission pour lui permettre d'apprécier la prolongation éventuelle du régime d'aides en temps utile et, au plus tard, neuf mois avant l'expiration de celui-ci. Cette période peut être réduite pour les régimes soumis à l'obligation d'évaluation au cours de leurs deux dernières années de mise en œuvre. La portée et les modalités précises de chaque évaluation seront définies dans la décision autorisant le régime d'aides. La notification de toute mesure d'aide ultérieure poursuivant un objectif similaire devrait indiquer comment il a été tenu compte des résultats de l'évaluation.

8. RAPPORTS ET CONTROLE

258. Conformément au règlement (UE) 2015/1589 du Conseil²⁰⁶ et au règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission²⁰⁷, les États membres sont tenus de communiquer à la Commission des rapports annuels concernant toutes les mesures d'aide autorisées au titre des présentes lignes directrices.
259. Les États membres devraient conserver des registres détaillés de toutes les aides octroyées. Ces registres devraient contenir toutes les informations nécessaires pour établir que les conditions de compatibilité énoncées dans les présentes lignes directrices sont remplies. Les États membres devraient conserver les registres pendant dix ans à compter de la date d'octroi des aides et les communiquer à la Commission sur demande.
260. En outre, en ce qui concerne les aides correspondant au remboursement de certaines servitudes inhérentes à la notion de service public visées au chapitre 5, la Commission appliquera également le chapitre 3 de l'encadrement SIEG²⁰⁸, moyennant les ajustements nécessaires (à l'exception du point 62, dernier tiret, et du point 65).

²⁰⁵ Document de travail des services de la Commission intitulé «Méthodologie commune pour l'évaluation des aides d'État» du 28 mai 2014 [SWD(2014) 179 final], ou toute version ultérieure du document.

²⁰⁶ 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 (JO L 248 du 24.9.2015, p. 9, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj>).

²⁰⁷ Règlement (CE) n° 794/2004 de la Commission du 21 avril 2004 concernant la mise en œuvre du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil portant modalités d'application de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (JO L 140 du 30.4.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/794/2016-12-22>).

²⁰⁸ Voir note de bas de page n° 80.

9. APPLICABILITE

261. Les présentes lignes directrices remplacent les lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire²⁰⁹.
262. La Commission appliquera les présentes lignes directrices aux aides notifiées sur lesquelles elle sera amenée à statuer après la date de publication des présentes lignes directrices au *Journal officiel de l'Union européenne*, même si ces aides ont été notifiées avant cette date.
263. Conformément à sa communication sur la détermination des règles applicables à l'appréciation des aides d'État illégales²¹⁰, la Commission appliquera, le cas échéant, les règles en vigueur à la date de leur octroi. Elle appliquera les présentes lignes directrices en conséquence si une aide illégale est octroyée après la date de leur publication.
264. La Commission propose aux États membres, conformément à l'article 108, paragraphe 1, du traité, les mesures utiles suivantes.
- a) les États membres modifient, si nécessaire, les régimes d'aides existants autorisés en vertu des lignes directrices de 2008 concernant le secteur ferroviaire ou directement en vertu de l'article 93 du traité, de manière à les mettre en conformité avec les présentes lignes directrices le 1^{er} mars 2027 au plus tard;
 - b) les États membres donnent explicitement leur accord sans réserve aux mesures utiles proposées au point 264 a) dans les deux mois suivant la date de publication des présentes lignes directrices au *Journal officiel de l'Union européenne*. En l'absence de réponse d'un État membre, la Commission en conclura que l'État membre concerné ne souscrit pas aux mesures proposées.

10. REVISION

265. La Commission peut décider de réexaminer ou de modifier les présentes lignes directrices à tout moment, si cela s'avère nécessaire pour des raisons de politique de la concurrence, pour tenir compte d'autres politiques de l'Union ou d'engagements internationaux, ou pour toute autre raison justifiée.

²⁰⁹ Voir note de bas de page 47.

²¹⁰ JO C 119 du 22.5.2002, p. 22.