DELIBERATION NÁ CP 13-556

DU 17 OCTOBRE 2013

TRANSPORT DE MARCHANDISES
GESTION DU PLAN D'AIDES AU REPORT MODAL 2013-2017 (PARM)

LA COMMISSION PERMANENTE DU CONSEIL REGIONAL D'ILE-DE-FRANCE

VU Le Code général des collectivités territoriales ;
VU Le Code des Transports ;
Vu La loi n° 82-1153 modifiée du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs et notamment les articles 14 et 28-3 ;
VU La délibération n° CR 10-10 du 16 avril 2010 relative aux délégations d'attributions du Conseil Régional à sa Commission Permanente ;
VU La délibération n° CR 33-10 du 17 juin 2010 relative au règlement budgétaire et financier ;
VU La délibération n° CR 19-12 du 16 février 2012 approuvant le Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) ;
VU La décision d'exécution de la Commission Européenne du 20 03 2013 ;
VU Le budget de la Région Ile-de-France pour 2012 ;
VU Le budget de la Région Ile-de-France pour 2013 ;
VU L'avis de la commission des Transports et des Mobilités ;
VU L'avis de la commission des Finances, de la contractualisation et de l'administration Générale ;
VU Le rapport CP 13-556 présenté par monsieur le président du conseil régional d'Ile-de-France ;

APRES EN AVOIR DELIBERE

Article unique :

Approuve la convention de partenariat entre Voies Navigables de France et la Région Ile-de-France relative à la gestion du plan d'aides au report modal 2013 – 2017, jointe en annexe à la présente délibération et autorise le président du Conseil Régional à la signer.

Le Président du Conseil régional d'Île-de-France

Acte certifié exécutoire
- Par publication ou notification le 21/10/2013
- Par transmission au Contrôle de Légalité le 21/10/2013

JEAN-PAUL HUCHON

ANNEXE 1 A LA DELIBERATION : CONVENTION ENTRE VNF ET LA REGION ILE DE FRANCE

CONVENTION ENTRE

LA REGION ILE DE FRANCE
ET
VOIES NAVIGABLES DE FRANCE

RELATIVE A LA GESTION DU PLAN D'AIDE AU REPORT MODAL 2013-2017

Entre

La REGION ILE DE FRANCE, dont le siège est situé au 33, rue Barbet de Jouy, 75007 Paris, représentée par son Président, Monsieur Jean-Paul Huchon, habilité à signer le présent protocole par délibération de la commission permanente en date du 17 octobre 2013 ;

Désignée ci-après par les termes « la Région IdF»,

Et

Voies Navigables de France, ci-après désigné par « VNF », Établissement public Administratif (EPA), immatriculé au RCS du TGI de Béthune n° B552 017 303, dont le siège est 175, rue Ludovic Boutleux - BP 820 - 62 408 BETHUNE Cedex,

Représenté par Monsieur Marc PAPINUTTI, en sa qualité de Directeur Général,

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

La Région Ile de France met en place depuis plusieurs années une politique régionale de soutien au développement du fret et de la logistique urbaine en participant à l'organisation et au financement des actions à mener dans le cadre du PDU. A la suite des Assises du Fret en juin 2011, la Région a souhaité renforcer sa stratégie dans deux directions :

- L'accélération des grands projets d'infrastructure positionnant l'Ile de France au cœur des échanges internationaux,
- Un plan d'action en faveur de la logistique urbaine, reposant sur des actions concrètes, plus territorialisées, découlant directement du PDUIF et qui puissent être engagées dans les cinq prochaines années.

Cette dernière dimension a été développée dans le Plan d'action Régional en faveur de la Mobilité Durable (PRMD) et déclinée selon 3 grands axes d'intervention : le foncier, la gestion des flux de marchandises dans les zones urbaines denses et le soutien aux entreprises qui souhaitent proposer des démarches vertueuses et respectueuses de l'environnement en matière de transport de marchandises.

Les pratiques de transport de marchandises sont très contrastées, des activités très performantes côtoient des ensembles très sous-optimisés. Certains pans de l'activité transport, notamment le transport inter-urbain très professionnalisé, se sont beaucoup modernisés ces dernières années, intégrant des techniques d'organisation et de nouvelles technologies produisant de bons résultats économiques et environnementaux.

Un grand nombre d'initiatives privées vont donc dans le bon sens de l'environnement, mais les évolutions de pratiques souhaitables seront d'autant plus rapides et efficaces qu'elles seront facilitées par des réglementations environnementales ambitieuses et réellement contrôlées.

La Région intervient dans trois domaines :

1) Soutenir les entreprises du secteur logistique qui souhaitent diversifier leur mode d'approvisionnement en utilisant davantage le fluvial ou le ferroviaire.
2) Soutenir les entreprises qui souhaitent accéder aux réseaux fluviaux et aux réseaux ferroviaires par des embranchements ou équipements spécialisés.
3) Accompagner des expérimentations visant à améliorer les performances des chaines logistiques sur le « dernier kilomètre » et réduire leurs impacts environnementaux.

La présente convention concerne précisément l'annexe 8 et l'axe 3 du PRMD « Soutenir les entreprises et optimiser les bonnes pratiques », conformément à ce que prévoit la délibération n° CR 19-12 de février 2012 article 2 : « Aide aux embranchements fluviaux: *« Création ou réactivation d'installations terminales embranchées fluvial, réalisation de quais de déchargement, nouveaux équipements de manutention permettant la mise en œuvre d'une approche multimodale. La Région s'appuie sur le dispositif existant de VNF et les l'abonde à parité avec les opérateurs afin de traiter un plus grand nombre de demandes ».*

Ce dispositif à vocation à compléter les interventions de la Région dans le cadre du contrat de projets pour la réalisation de plateformes multimodales fluviale. La Région a en effet vocation à soutenir des collectivités ou des opérateurs qui interviennent au profit d'un ensemble d'entreprises.

C'est dans ce contexte que la Région Ile de France a souhaité s'appuyer sur le dispositif existant de VNF et mettre en place les conditions d'un abondement financier de celui-ci afin de pouvoir favoriser le report modal.

Voies navigables de France, établissement public à caractère administratif, gère le domaine public fluvial, entretient, modernise un réseau de 6 700 km de voies navigables au niveau national et assure la promotion de la voie d'eau. Depuis plus de 20 ans, VNF développe le transport fluvial de marchandises en stimulant la demande de transport d'une part et en incitant les transporteurs fluviaux à moderniser leurs unités d'autre part.

Dans ce cadre, VNF propose un dispositif d'aides pour les donneurs d'ordre, logisticiens et chargeurs. Ce dernier a pour but de susciter la demande de transport fluvial en réduisant le poids financier de la rupture de charge par une participation aux investissements de transbordement de marchandises.

Créé en 1986, ce régime d'aide a fait l'objet d'une refonte aboutissant au Plan d'Aides au Report Modal PARM (voir détail article 2 de la présente convention) validé par la Commission Européenne le 20 mars 2013 (Cf. annexe n°1 à la convention 'Décision d'exécution de la Commission Européenne').

La Région et VNF qui partagent les mêmes objectifs de relancer l'intérêt pour le transport fluvial ont décidé d'unir leur démarche afin de renforcer leur soutien en faveur du report modal et de rendre plus lisible et plus efficace leur dispositif d'appui aux entreprises soucieuses de répondre aux exigences du PDU et du Grenelle de l'environnement.

Article 1 : Objet de la convention

L'objet de la présente convention est d'organiser les modalités de gestion de la participation de la Région au volet C du dispositif PARM sur la période 2013-2017 aux côtés de VNF. Cette participation ne concernera que les sites situés dans le périmètre de la Région Île-de-France.

Article 2 : Présentation du Plan d'Aides au Report Modal (PARM)

Le plan d'aides au report modal se compose de trois volets :

- Volet A "Financement d'études logistiques de report modal" : l'objectif de cette mesure est d'inciter, via la réalisation d'études spécifiques, davantage de chargeurs à étudier les conditions de réorganisation de leurs flux logistiques en ayant recours aux modes alternatifs à la route.

- Volet B "Financement d'expérimentations fluviales»: l'objectif est de valider par la réalisation d'essais le respect de la qualité des marchandises transportées, l'impact de l'utilisation du mode fluvial dans les chaines logistiques et ainsi de capitaliser de la compétence dans la perspective d'une pérennisation de la logistique fluviale étudiée.

- Volet C "Financement d'outils de manutention»: l'objectif est de pérenniser les flux étudiés dans les volets A et B en réalisant une installation de transbordement. Les investissements subventionnables pourront être liés aux infrastructures (quai, appontement, etc.) ou/et aux superstructures de transbordement (grue, portique, bande transporteuse, etc.)

Le montant prévisionnel des aides dans le cadre du plan d'aides au report modal 2013 – 2017 est fixé à 14 M€ sur 5 ans. Ce plan a été validé par la Commission Européenne le 20 mars 2013.
Les montants prévisionnels pour les trois volets du plan au niveau national se décomposent comme suit :

- Volet A "Financement d'études logistiques report modal" : 1,25 M€;
- Volet B "Financement d'expérimentations fluviales»: 3,75 M€;
- Volet C "Financement d'outils de manutention»: 9 M€;

Les aides apportées pour l'Île-de-France sont d'environ 40% des aides distribuées nationalement.

La Région Ile de France s'engage à abonder uniquement le volet C du PARM c'est-à-dire : 'Financement d'outils de manutention » conformément à ce que prévoit la délibération n° CR 19-12 de février 2012 « Soutenir les entreprises et optimiser les bonnes pratiques » article 2 « Aide aux embranchements fluviaux et ferrés: *« Création ou réactivation d'installations terminales embranchées fluvial, réalisation de quais de déchargement, nouveaux équipements de manutention permettant la mise en œuvre d'une approche multimodale. La Région s'appuie sur le dispositifs existant de VNF et l'abonde à parité avec les opérateurs afin de traiter un plus grand nombre de demandes ».*

Article 3: Financement du Plan d'Aides au Report Modal (PARM)

Article 3-1 : Participation financière de la Région Ile de France

Le montant prévisionnel des aides dans le cadre du Plan d'Aides au Report Modal 2013-2017 est fixé à 14 M€ sur 5 ans pour VNF.

- La participation de la région se traduit par les modalités prévues dans la délibération n° CR 19-12 de février 2012 « Soutenir les entreprises et optimiser les bonnes pratiques » article 2« Aide aux embranchements fluviaux et ferrés ».

- VNF affectera pour le périmètre géographique de l'Ile de France un montant annuel moyen de 500 000 € environ. Ainsi, en application du CR 19-12, la contribution régionale au dispositif sera de 500 000 € maximum par an, soit un plafond de 2,5 M€ sur la durée du plan (5 ans), sous réserve du vote des crédits correspondants par la commission permanente du Conseil régional

3.2. Financement effectif annuel

Les différentes mesures du plan d'aides sont cofinancées au prorata des crédits inscrits annuellement à cet effet et disponibles au budget de VNF et au programme « transport alternatif » de la région Ile-de-France.

Pour l'année 2013, le versement interviendra à la signature de la présente convention.

La subvention régionale sera proposée chaque année pour attribution à la commission permanente.

3.3 Modalité de versement de la dotation de la Région

A chaque date anniversaire de la signature de la présente convention, un état récapitulatif de l'ensemble des aides versées par VNF sur l'année écoulée sera établi et certifié par l'Agent Comptable Secondaire de la Direction territoriale du bassin de la Seine et transmis à la Région Île-de-France.

L'aide sera proposée à l'affectation en commission permanente sur la base de cet état récapitulatif détaillé.

La participation financière de la Région est versée sur le compte, ouvert au nom de

L'agent comptable de Voies navigables de France

N°10071 62000 00001010584 77

IBAN FR76 1007 1620 0000 0010 1058477

BIC n°TRPUFRP1

3.4. Cas de l'insuffisance de financement par rapport aux dossiers présentés et éligibles

VNF n'informe le demandeur de l'acceptation de l'aide qu'après avoir vérifié que les crédits sont disponibles.

En cas d'insuffisance de financement par rapport aux dossiers présentés et éligibles :

- les dossiers sont acceptés par VNF et la Région Ile de France en suivant strictement l'ordre chronologique de dépôt des dossiers complets ; sauf avance consentie par VNF, les dossiers sont mis sur une liste d'attente et sont prioritaires dès abondement des dotations budgétaires ou sur les dotations budgétaires de l'année suivante.
- VNF et la Région Ile-de-France se rencontrent pour étudier les mesures complémentaires pouvant être mises en œuvre et rechercher les moyens de mobiliser des ressources supplémentaires, y compris auprès d'autres partenaires financiers identifiés (Conseils généraux, ADEME, CCI, …).

Article 4 : Modalités de versement au bénéficiaire par VNF de l'aide

L'investissement aidé donne lieu à une signature d'une convention de financement entre VNF et le bénéficiaire. Cette convention définit les modalités de versement de l'aide à l'investissement, en contrepartie d'un engagement de trafic nouveau (cf. convention type en annexe n°2 à la présente convention).

Article 5: Procédure pour l'instruction et la gestion des dossiers

VNF assure la gestion du dispositif. Le traitement des demandes et le versement des aides aux demandeurs sont mis en œuvre selon les modalités suivantes :

5.1 Réception du dossier :

Le dossier de demande d'aide est déposé par le demandeur dans une agence de VNF,

Lorsque le dossier de demande d'aide est réputé complet, un courrier de recevabilité, valant accusé réception et comportant la date et le numéro du dossier, est délivré au demandeur.

Ce courrier précise au demandeur qu'une fois l'instruction effectuée, un autre courrier lui sera adressé l'informant de l'octroi ou du refus de l'aide.

Ce courrier informe également le demandeur du caractère contraignant de l'octroi de l'aide et mentionne explicitement qu'elle n'est pas garante de l'obtention d'une aide.

5.2 Instruction :

- VNF instruit le dossier sur le fond, il contrôle la conformité de la demande au regard de tous les critères d'attribution (cf. article 2) des aides et vérifie la disponibilité des crédits pour le financement de l'aide demandée
- Si le résultat de l'instruction est positif, VNF valide le dossier d'aide et réserve les crédits prévus pour le financement de l'aide.

- VNF informe le demandeur par courrier après avoir obtenu l'avis technique des représentants de la Région Ile de France dans le cadre du comité de suivi (ci-dessous)

de l'accord ou du refus de l'aide pour les travaux mentionnés dans sa demande, en indiquant le montant maximum de l'aide, les modalités de versement.

Article 6 : Comité de suivi

6.1. Composition et fonctionnement du Comité de suivi :

Un comité de suivi, formé de représentants de VNF d'une part et de la Région Ile-de-France (techniciens) d'autre part, se réunit **au minimum une fois par trimestre** (une dizaine de dossiers seront à traiter par an), et à toute demande de l'une des parties, pour faire le point sur l'état d'avancement du plan et sur les éventuelles difficultés rencontrées dans sa mise en œuvre.

VNF ou la Région Ile-de-France peuvent demander l'inscription à l'ordre du jour de tout point qu'ils souhaitent voir discuter au sein du comité de suivi du plan.

La Région Ile-de-France et VNF sont tenus de respecter la confidentialité des documents échangés au cours de réunions du comité de suivi, en particulier vis-à-vis des demandeurs et des organisations professionnelles.

Le comité de suivi peut donner un avis sur tout dossier particulier que l'une des parties souhaite lui soumettre.

6.2. Bilans de mise en œuvre du plan et contrôle des opérations :

VNF transmet aux représentants de la Région Ile-de-France et dans un délai minimum d'une semaine avant la tenue de la réunion, tous les éléments d'information relatifs à chacun des points de l'ordre du jour et nécessaires à leur compréhension. Les représentants de la Région Ile-de-France peuvent demander à VNF copie de tout document relatif à l'instruction des dossiers de demande de subvention.

En février de l'année suivante, VNF présente au comité de suivi le projet de bilan détaillé des dossiers instruits et financés, les dossiers encore en cours d'instruction au titre de l'exercice précédent, et présente une projection sur l'exercice en cours des demandes susceptibles d'être présentées.

VNF s'engage à accepter tout contrôle technique et financier par la région ou par toute personne habilitée à cet effet, sur pièces ou sur place, de l'emploi de la subvention, notamment par l'accès aux documents administratifs et comptables ainsi qu'à toutes pièces justificatives.

Article 7 : Communication et propriété intellectuelle

Le contenu de tout projet de publication ou d'action de communication relative à la présente convention est soumis à validation du comité suivi constitué d'un représentant de la Région Ile de France et d'un représentant de VNF.

Toute publication (sur tout support dont des sites internet) ou manifestation (événementiel…) qui résultera des travaux menés dans le cadre de la présente convention porteront la mention de la participation de chacun des signataires. Notamment, la présence du logotype de la RIF est obligatoire en première de couverture ou page de garde, sur tous les supports de promotion, d'information, de publicité et de communication.

La Région pourra créer sa page web relative à la démarche.

Les courriers d' éligibilité au dispositif des demandes reçues feront apparaitre explicitement la participation financière de la Région.

Chaque année, un bilan des aides versées par VNF et la Région Ile-de-France fera l'objet d'une communication dans l'ensemble des supports disponibles de VNF et de la Région (site Internet, journal).

Cette communication pourra également intervenir lors d'événements auxquels VNF ou la Région Ile de France participent.

Article 8 : Modifications

La présente convention pourra faire l'objet, par voie d'avenant, d'ajustements ou de modifications qui s'avéreraient nécessaires à la bonne mise en œuvre du dispositif.

Les modifications statutaires ou réglementaires d'une des parties ne sont pas opposables pour l'exécution de la convention. Les engagements prévus par ce dernier se transmettent à la personne juridique issue de la transformation juridique d'un des signataires.

Article 9 : Résiliation de la convention

La présente convention peut être résiliée pour motif d'intérêt général. Si la résiliation intervient à la demande de la Région, elle prend effet au terme du délai, qui ne peut être inférieur à quinze jours, indiqué par la décision notifiée par courrier envoyé en recommandé avec demande d'avis de réception postal par la Région.

La Région peut en outre prononcer la résiliation en cas d'inexécution d'une ou plusieurs de ses obligations par le bénéficiaire de l'aide régionale. Dans ce cas, la Région adresse au bénéficiaire une mise en demeure de remplir les obligations inexécutées dans un délai fixé. Si, au terme de ce délai, les obligations mentionnées dans la mise en demeure restent en tout ou partie inexécutées, la Région adresse au bénéficiaire la décision de résiliation. Cette décision prend effet à la date de réception de la lettre recommandée avec avis de réception notifiant la décision, sauf s'il en est disposé autrement par cette décision.

Dans tous les cas, les parties sont tenues d'exécuter les obligations résultant de la présente convention jusqu'à la date de prise d'effet de la résiliation. La résiliation prononcée en application du présent article n'ouvre droit à aucune indemnisation du bénéficiaire par la Région.

La résiliation de la convention implique la réalisation d'un arrêté définitif des comptes et la restitution de tout ou partie de la subvention versée par la Région.

Article 10 – Contentieux

A l'occasion de toute contestation ou tout litige relatif à l'interprétation ou à l'application du présent document, les parties s'engagent à rechercher un accord amiable. Si un tel accord ne peut être trouvé, le litige sera porté devant le Tribunal Administratif compétent.

Article 11 : Restitution de la subvention

En cas d'inexécution par le maître d'ouvrage de ces obligations contractuelles ou d'une utilisation de la subvention non conforme à leur objet, la subvention est restituée.

Dans ce cas, il sera procédé à la résiliation de la présente convention dans les conditions prévues à l'article 9 ci-dessus.

En outre, la Région se réserve le droit d'exiger le remboursement de tout ou partie de la somme versée, au regard de la qualité des prestations effectuées.

Avant toute demande de restitution de tout ou partie de la subvention, le bénéficiaire est invité à présenter ses observations écrites sur les conditions d'exécution du projet subventionné.

Tous les frais engagés par la Région pour recouvrer les sommes dues par le bénéficiaire sont à la charge de ce dernier.

Article 12 : **Date d'effet, durée de la Convention et dispositions transitoires**

La présente convention est conclue à compter du 17 octobre 2013, date de la commission permanente et pour la durée du Plan d'Aides soit jusqu'au 17 octobre 2018.

Fait en deux exemplaires,

A , le

Pour la Région Île-de-France

Le Président

Pour Voies Navigables de France

Le Directeur Général

ANNEXE 1 A LA CONVENTION : DECISION D'EXECUTION DE LA COMMISSION EUROPENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL

Bruxelles, le 21 03. 2013

SG-Greffe(2013) D/ 3748

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

NOTIFICATION AU SENS DE L'ARTICLE 297 DU TFUE

Objet: **DÉCISION D'EXÉCUTION DE LA COMMISSION (20.03.2013)**

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

Pour la Secrétaire générale

Valérie DREZET-HUMEZ

p.j. : **C(2013) 1523 final**

FR

17

COPIE

ARRIVÉE 21 -03- 2013

VALISÉ DUE SCAE

18

COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20.03.2013
C(2013) 1523 final

Objet: Aide d'état SA.35575 (2012/N) – France
Plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

(1) Le 12 octobre 2012, les autorités françaises ont notifié à la Commission, conformément aux dispositions de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), le Plan d'aide au report modal vers le transport par voies navigables (ci-après "le PARM") pour la période 2013-2017.

(2) Le 12 novembre 2012, une réunion d'information a eu lieu entre les autorités françaises et les représentants de la Commission. Faisant suite à ces discussions, le 20 novembre 2012, la Commission a demandé par écrit des renseignements complémentaires aux autorités françaises. La réponse complète des autorités françaises est parvenue à la Commission le 14 janvier 2013.

19

2. DESCRIPTION DU REGIME D'AIDE

2.1. Objectif

(3) Par le biais de la présente mesure le gouvernement français poursuit la mise en œuvre de la politique nationale de soutien du transport de marchandises par voies navigables[1]. Le PARM vise en particulier à développer le report modal vers le transport fluvial.

---

[1] Les termes "transport par voie navigable", "navigation fluviale", "transport par navigation intérieure", "transport fluvial" et "transport par voie d'eau" constituent des synonymes au besoin de la présente décision et font référence au transport sur l'ensemble des cours d'eau intérieurs navigables.

Son Excellence Monsieur Laurent FABIUS
Ministre des Affaires étrangères
37, Quai d'Orsay
F - 75351 – PARIS

20

(4) Le PARM a vocation à stimuler la demande de transport fluvial de marchandises dont la part modale se limite à un peu plus de 2 % en tonnes kilomètres du transport intérieur et ce malgré la reprise du transport fluvial depuis le milieu des années 1990 (plus de 45 % de trafic supplémentaire en tonnes kilomètres)[2].

(5) Les pouvoirs publics ont identifiés deux principaux obstacles à une complète intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques. Il s'agit, d'une part, du manque de connaissance du transport fluvial par les industriels, les chargeurs et les divers intervenants dans ce secteur et, d'autre part, du manque de compétitivité de l'offre logistique incluant la navigation intérieure du fait du surcoût des opérations de manutention, en particulier de celles liées au transbordement. L'objectif du présent régime est donc de stimuler la demande de transport fluvial en s'adressant aux acteurs de la chaîne logistique autres que les transporteurs.

2.2. Bénéficiaires et champ d'application territoriale

(6) Le PARM ne s'adresse pas aux transporteurs[3], mais est destiné aux acteurs de la chaîne logistique qui, positionnés en tant que donneurs d'ordres, sont à l'initiative d'une demande de transport. Toute personne physique, ressortissant de l'Union européenne, ainsi que toute personne morale, qu'elle soit chargeur, logisticien, organisateur de transport, manutentionnaire ou gestionnaire de plate-forme multimodale, est éligible à l'aide.

(7) Le nombre total de bénéficiaires est estimé à 80 sur toute la durée du régime.

(8) Le régime est applicable sur le réseau géré par Voies Navigables de France (gestionnaire de l'essentiel du réseau des voies navigables en France et chargé du développement du transport fluvial, ci-après "VNF") ainsi que sur le territoire des ports maritimes de la France, connectés avec le réseau géré par VNF, à condition que les flux en question empruntent tout ou partie du réseau VNF.

(9) Ainsi, les entreprises établies dans un des États membres autre que la France seront éligibles à conditions que le projet présenté par le demandeur concerne un flux dont tout ou partie emprunte le réseau fluvial géré par VNF.

21

2.3. Base juridique

(10) La loi relative au Grenelle de l'environnement de 2009 a réaffirmé la volonté politique de poursuivre le développement du transport fluvial en France et a clairement fixé les objectifs de développement de report modal.

---

2 Source: Voies Navigables de France.

3 Plusieurs régimes d'aide successifs aux transporteurs, mis en place en France, ont été validés par la Commission européenne: voir à cet égard, les décisions de la Commission dans les cas N 299/2001 – Plan d'aides aux transporteurs français par voies navigables pour la période 2001-2003 (JO C 342 du 5.12.2001, p. 7), N 38/2004 – Octroi d'aides aux transporteurs de marchandises par voie navigable établis en France (JO C 136 du 3.6.2005, p. 41) et N 651/2007 – Prolongation et actualisation du Plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables (N 38/2004) pour la période 2008-2012 (JO C 216 du 23.8.2008, p. 12). Les autorités françaises ont par ailleurs notifié le 13 juillet 2012 un nouveau plan d'aide aux transporteurs fluviaux, intitulé Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale, pour la période 2013-2017 (SA.35139).

22

(11) L'aide sera octroyée en application du décret n°60-1441, du 26 décembre 1960, portant statut de Voies navigables de France, modifié par l'article 2 du décret n°2008-1321 du 16 décembre 2008. Le décret n°99-1060, du 16 décembre 1999, relatifs aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement fixe la procédure d'obtention de l'aide.

2.4. Durée et budget

(12) Le régime que VNF mettra en œuvre de manière transparente et non discriminatoire couvrira une période de 5 années, de 2013 à 2017. Le plan entrera en vigueur courant 2013, après avoir été approuvé par la Commission.

(13) Le montant global des crédits alloués pour ce plan sera limité à 14 millions d'euros, répartis équitablement sur les 5 ans, c'est-à-dire moins de 2,8 millions d'euros par an.

2.5. Les trois volets du régime

(14) Le plan d'aide notifié comprend trois mesures distinctes mais complémentaires. Il s'agit de: 1) une aide à la réalisation d'études logistiques, 2) une aide à l'expérimentation et 3) une aide au financement d'outils de manutention.

2.5.1. Aide à la réalisation d'études logistiques

(15) Selon les autorités françaises, les industriels dont les implantations amènent naturellement à choisir la voie d'eau comme mode de transport sont peu nombreux. La plupart des sites de productions ou de stockage ne sont pas situés à proximité du réseau des voies navigables. Cette situation complique naturellement le recours à la voie d'eau.

(16) Le premier volet du PARM vise à inciter les chargeurs à étudier les conditions de réorganisation de leurs flux logistiques dans l'objectif d'inclure dans leurs schémas le transport par voie d'eau. Les études menées devraient permettre d'identifier les conditions nécessaires au transfert modal de flux de marchandises de la route vers la navigation intérieure.

23

(17) Les études de faisabilité du recours au transport fluvial peuvent concerner des sujets variés tels que le transport, la logistique ou la gestion de production. Les études de stabilité des bateaux sont considérées comme éligibles lorsqu'elles visent à démontrer la faisabilité du transport de certaines marchandises, notamment au regard des exigences de sécurité.

(18) Seront pris en compte pour le calcul du montant d'aide les coûts facturés pour la réalisation de l'étude. L'intensité de l'aide sera fixée à 50 % des coûts admissibles. En outre, l'aide sera plafonnée à 25 000 euros par projet sur la durée du plan. Les autorités françaises précisent à cet égard que, selon une analyse de recensement menée par les autorités françaises, le coût moyen d'une étude logistique se situerait aux alentours de 50 000 d'euros[4].

---

[4] Tous les montants indiqués dans cette décision s'entendent hors TVA.

24

(19) La demande du porteur du projet sera examinée au regard de l'attestation justifiant que les flux concernés sont réalisés, au moment de la demande, par voie routière et du document présentant les raisons de l'intérêt du porteur du projet pour le transport fluvial.

(20) Le budget de cette mesure s'élève à 1 250 000 euros sur toute la durée du plan.

2.5.2. Aide à l'expérimentation

(21) Le deuxième volet du PARM vise à permettre de tester en grandeur nature le transfert du transport de marchandises de la route vers la voie d'eau. La phase d'expérimentation permettra de: 1) définir les modalités concrètes du transport de marchandises et, en particulier, celles relatives aux opérations de transbordement et 2) développer une connaissance des chaînes logistiques intégrant le transport fluvial.

(22) Cette mesure est destinée à financer une partie des surcoûts engendrés par le recours au transport fluvial en comparaison avec les coûts relatifs aux trajets habituellement effectués par la route.

(23) Dès lors, seront considérés comme coûts admissibles les coûts relatifs à l'installation d'aménagements temporaires dans la cale des bateaux, les coûts de pré- et post-acheminement routier, les coûts supplémentaires de manutention et le coût de la prestation de transport fluvial durant la période d'expérimentation. Les surcoûts seront déterminés par comparaison aux coûts habituellement engagés pour effectuer le même transport par camion.

(24) L'expérimentation de transport par voie fluviale s'inscrira sur 3 rotations maximum et sur une durée de deux mois maximum. En outre, à supposer que le porteur du projet ait déjà réalisé une étude logistique, cette étude devra démontrer l'intérêt de poursuivre la démarche de report modal vers le transport fluvial.

25 (25) L'intensité de l'aide sera fixée à 25 % des surcoûts. L'aide sera en outre plafonnée à 75 000 euros par projet.

(26) Le budget global maximal de cette mesure s'élèvera à 3 750 000 euros pour la durée du plan.

2.5.3. Aide au financement d'outils de manutention

(27) En fonction des résultats d'expérimentation ou, le cas échéant, directement sur base d'un diagnostic logistique, le chargeur ou tout autre bénéficiaire potentiel, convaincu de la pertinence du transport fluvial pour ses besoins de transport, pourra être soutenu dans sa démarche s'il fait la démonstration que son projet apportera un trafic fluvial nouveau ou un trafic supplémentaire en volume.

(28) Les coûts admissibles seront: 1) l'aménagement d'infrastructures (quais, appontements, etc.) et 2) les équipements de transbordement spécifiquement construits pour le transport de marchandises par voie navigable (grues, portiques, bandes transporteuses, *reach stackers*[5], etc.). L'aide pourra également bénéficier tant à la création qu'à la modernisation d'installations ou d'équipements.

(29) La subvention sera limitée à 30 % des coûts d'investissement éligibles et plafonnée à 500 000 euros par projet[6].

(30) La partie du parcours effectuée hors du territoire français sera également éligible à l'aide, dans la limite de 200 km.

(31) Le projet d'investissement donnera lieu à la signature d'une convention entre VNF et le bénéficiaire. Cette convention, dont la durée ne pourra excéder 7 ans, définira les modalités de versement de l'aide ainsi que l'engagement du bénéficiaire à réaliser et conserver un trafic nouveau ou supplémentaire en volume par rapport au trafic existant avant la réalisation des investissements.

(32) Le versement de l'aide s'effectuera en principe en totalité dès la mise en service de l'installation.

(33) Dans l'hypothèse où le tonnage de trafic nouveau ou supplémentaire ne sera pas réalisé en totalité ou en partie, la prime devra être restituée au prorata.

(34) De façon subsidiaire, lorsque le projet s'y prêtera, la collectivité publique, financeur de l'aide, pourra décider de verser l'aide en tranches, selon la base du trafic réellement réalisé.

(35) Le budget global maximal de cette mesure s'élèvera à 9 000 000 euros pour la durée du plan.

2.6. Cumul

27

(36) Les mesures d'aide proposées constituent les trois principales étapes vers la réalisation d'un projet de report modal. Par conséquent, tout bénéficiaire potentiel peut prétendre cumulativement aux trois volets d'aides.

(37) En revanche, les aides prévues par le présent régime ne pourront être cumulées avec d'autres mesures d'aides octroyées dans le cadre du Plan d'aides à la modernisation et à l'innovation de la flotte fluviale pour la période 2013-2017 qui sera mis en œuvre après autorisation de la Commission[7] ni avec d'autres financements communautaires concernant les mêmes coûts admissibles, si ce cumul conduit à une intensité ou à un montant d'aide supérieur au plafond maximal applicable aux aides accordées au titre du présent régime.

---

5 Le *reach stacker* est un véhicule utilisé dans les terminaux de petite taille ainsi que dans les ports de taille moyenne pour la manutention de fret intermodal.

6 L'intensité minimale est fixée à 10 %.

7 Voir note de bas de page 3, *in fine*.

28

3. APPRECIATION DE L'AIDE

3.1. Existence de l'aide

(38) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, 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.

(39) Dès lors, pour qu'une mesure constitue une aide les critères ci-dessous examinés devront être cumulativement remplis.

3.1.1. Origine étatique

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

3.1.2. Avantage économique sélectif

(41) Le régime proposé aura pour effet de réduire les coûts que seuls certains intervenants de la chaîne logistique ayant recours au transport de marchandises par voies navigables, à l'exception des transporteurs, devraient normalement supporter. La Commission en déduit que la mesure procurera aux bénéficiaires potentiels un avantage économique sélectif.

3.1.3. Distorsion de concurrence et effet sur les échanges entre Etats membres

29

(42) Selon une jurisprudence constante[8], lorsqu'une mesure étatique renforce la position d'entreprises par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges entre Etats membres de l'Union européenne, ces échanges doivent être considérés comme influencés par la mesure. Dans le cas présent, le régime notifié renforce la position des entreprises bénéficiaires par rapport à d'autres entreprises qui participent aux échanges entre Etats membres de l'Union européenne.

(43) En outre, pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés ouverts à la concurrence[9]. À cet égard, le fait qu'un secteur économique ait été libéralisé au niveau du marché intérieur est un élément qui peut servir à déterminer si l'aide a un effet réel ou potentiel sur la concurrence et les échanges entre les États membres.

---

8 Voir en particulier arrêts de la Cour 730/79, *Philip Morris contre Commission,* Rec. 1980, p. 2671, point 11; C-53/00 *Ferring,* Rec. 2002, p. I-9067, point 21 et C-372/97, *Italie contre Commission,* Rec. 2004, p. I-3679, point 44.

9 Voir arrêt du Tribunal T-214/95 *Het Vlaamse Gewest contre la Commission,* Rec. 1980 II-717.

30

(44) La Commission rappelle à cet égard que le secteur de la navigation intérieure et le marché des services de transport combiné sont complètement libéralisés.

(45) En effet, 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[10], a libéralisé, en son article 1er, l'accès aux marchés de cabotage à partir du 1er janvier 1993. Par ailleurs, 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[11], en vue de réaliser dans ces transports la libre prestation de services, a libéralisé, en son article 2, l'accès au marché des transports internationaux par voie navigable à partir du 2 août 1996. Enfin, la 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[12] a libéralisé, depuis le 1er juillet 1993, en vertu des articles 2 et 4, les services de transport combiné.

(46) La Commission en déduit que les mesures en cause sont susceptibles de créer une distorsion de concurrence et d'affecter le commerce entre Etats membres.

3.1.4. Conclusion sur la présence d'aide

(47) Au vu de ce qui précède, la Commission conclut que le régime notifié constitue une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE.

3.2. Compatibilité de l'aide avec le marché intérieur

(48) L'article 93 TFUE prévoit que les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur. Ladite disposition ne s'applique toutefois que dans le domaine du transport terrestre, c'est-à-dire les transports par chemin de fer, par route et par voie navigable[13].

31

(49) La notion de «coordination des transports» utilisée à l'article 93 du TFUE a une signification qui va au-delà du simple fait de faciliter le développement d'une activité économique. Elle implique une intervention des autorités publiques visant à orienter l'évolution du secteur des transports dans l'intérêt commun. Quant à la notion d'aide répondant aux besoins de coordination, elle renvoie à la nécessité d'une intervention publique en l'absence de marché concurrentiel ou en cas de défaillance du marché existant. Il en est notamment ainsi lorsque certains modes de transport ne couvrent pas les externalités négatives qu'ils engendrent pour la société.

---

10 JO L 373 du 31.12.1991, p. 1.

11 JO L 175 du 13.07.1996, p. 7.

12 JO L 368 du 17.12.1992, p.38.

13 Article 100 TFUE.

32

(50) Dans ce contexte, la Commission observe que l'objectif du PARM est de générer un report modal entre deux modes de transport terrestres. Elle est par conséquent d'avis que les mesures d'aides à mettre en œuvre en application du PARM doivent être examinées sur la base de l'article 93 TFUE et par référence aux principes dégagés dans sa pratique décisionnelle.

(51) Conformément à une pratique décisionnelle constante, une aide est considérée comme répondant aux besoins de coordination et, partant, comme compatible avec le marché intérieur, si les conditions ci-dessous énumérées sont cumulativement remplies:

- l'aide doit contribuer à un objectif d'intérêt général clairement défini;
- l'aide doit être nécessaire et avoir un effet incitatif;
- le montant de l'aide doit être proportionné à l'objectif poursuivi;
- l'accès à l'aide en question doit être ouvert à tous les bénéficiaires potentiels sur une base non-discriminatoire;
- l'aide ne doit pas conduire à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

(52) Etant donné que les trois mesures d'aide en cause sont étroitement liées et qu'elles participent à un objectif commun, la Commission est d'avis qu'il convient de les examiner ensemble aux fins de l'examen de leur compatibilité avec le marché intérieur.

3.2.1. Objectif d'intérêt général

(53) Depuis plusieurs années l'Union européenne mène une politique en faveur d'un système de transport multimodal équilibré. Un des objectifs de cette politique est de réaliser un transfert modal du fret routier vers d'autres modes de transport et notamment vers les voies d'eau.

33 (54) Le développement de la navigation intérieure ainsi que son intégration dans une chaîne de transport multimodale représente un des volets de cette politique.

(55) Aux termes de la Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES": "dans le cadre d'un marché de la navigation intérieure libéralisé, la Commission européenne vise à promouvoir et à renforcer la position concurrentielle du transport par voies navigables, en particulier en améliorant son intégration dans la chaîne logistique multimodale"[14]. Avec la mise en place du programme Marco Polo II la Commission a mis l'accent sur les bénéfices pour l'environnement du report

[14] Communication de la Commission sur la promotion du transport par voies navigables "NAIADES" - Un programme d'action européen intégré pour le transport par voies navigables, COM (2006) 6 du 17.1.2006, troisième alinéa du point II. Voir également la communication "La logistique du transport de marchandises en Europe, la clé de la mobilité durable", COM (2006) 336 du 28.6.2006 et les conclusions du Conseil de l'Union européenne relatives à la promotion du transport par voies navigables, juin 2006. Voir enfin le document de travail des services de la Commission intitulé *"Towards "NAIADES II" Promoting, greening and integrating inland waterway transport in the single EU transport area"* (texte non disponible en français).

34

modal dans le transport de marchandises et a, en parallèle, fourni les fonds nécessaires pour soutenir cette transition[15].

(56) Dans son Livre Blanc relatif à l'espace européen unique des transports[16], la Commission a mis en exergue le potentiel à exploiter des voies navigables pour le transport de marchandises. Elle préconise à cet égard de mettre en place un cadre permettant d'optimiser le fonctionnement du marché intérieur de la navigation intérieure ainsi que de supprimer les barrières qui freinent le recours à ce mode de transport. Enfin, dans ce même document, la Commission appelle les Etats membres à promouvoir l'intégration de la navigation intérieure dans les chaînes logistiques intermodales.

(57) La Commission observe que le PARM vise à la réalisation des objectifs de l'Union européenne en matière de transport fluvial, à savoir de contribuer au transfert modal du fret routier vers les voies navigables. Il convient à cet égard de rappeler que l'objectif principal du PARM est de susciter le report modal, d'une part en sensibilisant les chargeurs à l'option de recourir au transport fluvial pour le transport de marchandises et, d'autre part, en mettant en place des conditions favorables à l'utilisation de ce mode de transport.

(58) Par conséquent, la Commission conclut que les mesures d'aide notifiées contribuent à atteindre un objectif d'intérêt général, clairement défini.

3.2.2. Nécessité et caractère incitatif de l'aide

(59) En dépit des objectifs annoncés par l'Union européenne en matière de report modal et de développement du transport de marchandises par voie d'eau, la part de la navigation intérieure en France reste limitée. Comme indiqué au point (2) de la présente décision, la part modale du transport fluvial de marchandises représente en France légèrement plus de 2 % en tonnes kilomètres du transport intérieur. Pourtant la France dispose du réseau des voies navigables le plus long d'Europe (8 501 km) dont le potentiel reste donc largement sous-exploité pour le transport de marchandises.

35

(60) Les autorités françaises ont identifié les raisons de l'insuffisante intégration du transport fluvial dans les chaînes logistiques. La marginalisation de ce mode de transport s'expliquerait, d'une part, par le manque de connaissance du transport fluvial de la part d'industriels, chargeurs et opérateurs. D'autre part, le surcoût des opérations de manutentions (chargement/déchargement) induirait un manque de compétitivité de l'offre logistique incluant la navigation intérieure.

---

15 Règlement (CE) n°1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24.10.2006 établissant le deuxième programme "Marco Polo" pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises ("Marco Polo II"), et abrogeant le règlement (CE) n°1382/2003, JO L 328 du 24.11.2006, p. 1, modifié par Règlement (CE) n°923/2009 du Parlement européen et du Conseil du 16 septembre 2009, JO L 266 du 9.10.2009, p.1.

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

36

(61) Les trois volets du PARM, à savoir, l'aide à la réalisation d'études logistiques, l'aide à l'expérimentation et l'aide au financement d'outils de manutention sont calibrés pour permettre aux acteurs économiques concernés de surmonter ces obstacles structurels, dans l'objectif de générer des trafics fluviaux nouveaux ou supplémentaires.

(62) Au regard des surcoûts structurels qu'engendre ce mode de transport par rapport à la route, la Commission présume que, sans soutien public, les projets pilotes et les investissements pertinents, destinés à générer des trafics supplémentaires, ne sauraient être portés par les seules forces du marché. De l'ensemble des éléments ci-dessus exposés, la Commission conclut que les mesures du régime notifié venant au soutien du transport par voies navigables sont bien nécessaires afin d'atteindre les objectifs de l'Union européenne en matière d'intermodalité.

(63) Enfin, le PARM ne sera mis en œuvre qu'après l'approbation par la Commission. Les changements de comportements dans le chef des donneurs d'ordres pour les opérations logistiques et les opérateurs de terminaux intermodaux et maritimes ne seront observés qu'après la mise en œuvre du régime. La Commission conclut en conséquence que le caractère incitatif de l'aide est à cet égard préservé.

3.2.3. Proportionnalité de l'aide

(64) S'agissant, premièrement, de la réalisation d'études logistiques, la Commission observe que l'intensité de l'aide sera limitée à 50 % des coûts éligibles. En outre, le montant de l'aide sera plafonné à 25 000 euros par projet sur toute la durée du régime. Se référant à l'analyse d'un recensement d'études logistiques réalisées, les autorités françaises indiquent à cet égard que le coût moyen d'une étude est de 50 000 d'euros. L'aide à la réalisation d'une telle étude doit par ailleurs porter, au moment de la demande, sur un flux réalisé par voie routière.

(65) Cette première étape vers la réalisation d'un éventuel projet de report modal constituera en outre un levier important d'optimisation de l'intégration du maillon fluvial dans des chaînes de transport intermodal. Compte tenu des seuils d'intensité d'aide mis en place et au regard de sa pratique antérieure[17], la Commission considère que l'aide à la réalisation d'études logistiques, à hauteur de 50 % des coûts, est proportionnelle à l'objectif d'intérêt général.

37

(66) Deuxièmement, l'aide à l'expérimentation de transport par voie d'eau a été, quant à elle, conçue pour faire suite aux projets d'études logistiques ayant démontré le potentiel pour de nouveaux flux de marchandises par voie fluviale. Au cours de cette phase, les modalités de transbordement et d'intégration de la voie d'eau dans les schémas logistiques seront testées en grandeur nature. L'aide sera octroyée par projet à hauteur maximale de 25 % des surcoûts engendrés par les installations et opérations de transport combiné en comparaison avec le transport routier équivalent, et ce dans la limite de 75 000 d'euros.

---

[17] Voir à cet égard la décision de la Commission du 11.9.2009 – N 259/2008 – Italie – Province autonome de Bolzano - Haut-Adige - Aides en faveur de l'intermodalité (JO C 280 du 20.11.2009, p. 1) ainsi que la décision du 13.1.2009 – N 415/2008 – Autriche – Transport combiné de marchandises Route-Rail-Bateau, (JO C 53 du 6.3.2009, p. 2).

38

(67) Par ailleurs, la phase d'expérimentation sera limitée à trois rotations par projet, ces trois rotations devant être effectuées dans une période de deux mois. A défaut, le nombre de rotations effectuées dans ce laps de temps seront prises en compte.

(68) Sur base de ces arguments et, en particulier, eu égard la faible intensité d'aide, réduite de surcroît à une partie des surcoûts de transbordement et strictement limitée à la phase d'expérimentation, la Commission considère que l'ensemble du mécanisme mis en place par le PARM permet de garantir un usage efficient de la ressource publique. En conséquence la Commission conclut que les montants prévisionnels d'aide à l'expérimentation de transport par voie fluviale sont proportionnés à l'objectif poursuivi.

(69) S'agissant, troisièmement, de l'aide à l'acquisition d'outils de manutention, elle vient apporter un soutien aux acteurs de la chaîne logistique qui se sont engagés dans un processus de report modal des flux de marchandises. L'aide est destinée à soutenir la création ou l'aménagement d'infrastructures et équipements intermodaux et ne pourra être octroyée que s'il est fait la démonstration, en fonction des résultats d'expérimentation ou directement sur base d'un diagnostic logistique, que le projet apportera un trafic fluvial nouveau ou un trafic supplémentaire en volume. A cet égard, les candidats à l'aide devront également démontrer l'impact positif de leur projet de transfert modal sur l'environnement au moyen d'un éco-calculateur, mis en place par VNF[18].

(70) Le montant d'aide sera plafonné à 30 % du coût de l'investissement, dans la limite de 500 000 d'euros par projet.

(71) La Commission reconnaît que le transport fluvial engendre des coûts supplémentaires par rapport à la route. Ceux-ci sont essentiellement imputables à la spécificité de l'infrastructure concernée. En revanche, le transport fluvial offre des avantages environnementaux et atmosphériques considérables, en comparaison avec le mode routier.

(72) L'examen de ce volet du régime a permis à la Commission de constater que les critères et les modalités d'octroi de l'aide ont été définis de façon à sélectionner des projets logistiques ayant de réelles perspectives de transfert modal. En outre, la Commission juge favorablement l'obligation faite aux bénéficiaires potentiels de démontrer l'impact environnemental positif de chaque projet. Enfin, les dépenses admissibles et les seuils d'intensité apparaissent clairement fixés au minimum nécessaire. Ces taux sont d'ailleurs conformes à la pratique décisionnelle de la Commission[19].

39

---

[18] L'éco-calculateur de VNF fournit un calcul global des impacts de transport fluvial, en les mettant en perspective avec ceux du mode routier. Au-delà de l'évaluation des coûts externes, il prend en compte les modes de conditionnement de la marchandise transportée et les différents types de bateaux. A noter que la quantification des économies de coûts externes de VNF est comparable aux conclusions du Centre Commun de Recherche de la Commission européenne, obtenues sur base de la méthodologie présenté dans le Manuel de l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports (http://ec.europa.eu/transport/sustainable/doc/2008_costs_handbook.pdf).

[19] Voir les décisions de la Commission du 19.09.2012 – SA.34985 – Autriche – *Programm für die Unterstützung des Ausbaues von Anschlussbahnen sowie von Umschlagsanlagen des Intermodalen Verkehrs, 2013-2018 ex: N 707/2006: "Richtlinie zum Ausbau privater Gleisanschlüsse" und N 196/2006: "Richtlinie zur Unterstützung von Umschlagsanlagen im intermodalen Verkehr"*, (pas encore publiée au JO); et du 25.7.2012 – SA.33669 (2011/N) – Autriche – *ERP-Verkehrsprogramm*

40

(73) Au regard des éléments qui précèdent, la Commission conclut que les montants d'aides engagés pour cette mesure sont proportionnés à l'objectif d'intérêt général.

3.2.4. Accès non-discriminatoire

(74) La Commission constate que les trois mesures d'aides prévues par le PARM seront allouées sur la base de critères transparents et non-discriminatoires, propres à garantir une évaluation et une sélection objectives des bénéficiaires. Plus généralement, le régime est conçu pour ouvrir l'accès le plus large possible aux acteurs de la chaîne logistique. La Commission en déduit que le régime d'aide, tel que notifié, ne comporte pas aspect discriminatoire.

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

(75) Le PARM a pour objectif de limiter dans une certaine mesure le déséquilibre concurrentiel existant entre le transport combiné et le transport routier. Le report attendu de trafic routier vers le transport intermodal grâce aux mesures d'aide ne constitue pas ainsi une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

(76) La Commission note à cet égard que le PARM est doté d'un budget limité – 14 000 000 euros sur 5 ans – au regard du nombre de bénéficiaires potentiels, estimé à 80.

(77) La Commission en conclut que le régime est conforme à la politique de l'Union européenne en matière de transports et ne conduit pas à une distorsion de concurrence contraire à l'intérêt général.

3.2.6. Conclusion

(78) A l'aune de l'ensemble des développements qui précèdent la Commission considère que les mesures d'aide prévues par le régime notifié répondent aux besoins de coordination en matière de transport.

4. DECISION

41 (79) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission décide de ne pas soulever d'objections et considère que le régime d'aide en cause est compatible avec le marché intérieur en application de l'article 93 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

(JO C 352 du 16.11.2012, p. 2). Voir également les décisions du 09.11.2011 – SA.32632 – Belgique – Terminal à conteneurs intermodal de Genk (JO C 82 du 09.11.2011, p.2) et du 19.10.2011 - SA.31825 – Belgique – *Containertransferium Beverdonk* (JO C 350 du 1.12.2011 p. 2); du 15.06.2011 - SA.32224 – Pays-Bas – *Alblasserdam Container Transferium* (JO C 215 du 21.7.2011, p. 22); du 20.12.2010 – N 490/2010 – Belgique – Prolongation du régime d'aide N 550/2001 relatif à un partenariat public/privé pour la construction d'installations de chargement et de déchargement le long des voies navigables en Région flamande, tel que prolongé par la décision du 16.11.2004 relative à N 344/2004 (JO C 122 du 20.4.2011, p. 2). Voir enfin la décision du 8.07.2008 – N 651/2007 – France – Prolongation et actualisation du Plan d'aide aux transporteurs de marchandises par voies navigables (N 38/2004) pour la période 2008-2012, précitée *supra*.

42

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et avec sa publication sur le site Internet suivant: http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffe Aides d'Etat
1049 Bruxelles
Belgique
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42

Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Par la Commission,

Joaquín ALMUNIA
Vice-président

COMMISSION EUROPEENNE

AMPLIATION CERTIFIEE CONFORME
Pour la Secrétaire générale,
po
Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur du Greffe

43

44

ANNEXE 2 A LA CONVENTION : CONVENTION TYPE ENTRE VNF ET L'ENTREPRISE BENEFICIAIRE

ANNEXE

CONVENTION – TYPE

ENTRE LES SOUSSIGNES

Voies navigables de France, établissement public de l'Etat à caractère industriel et commercial, sis 175, rue Ludovic Boutleux BP 820, 62408 BETHUNE CEDEX, inscrit au registre du commerce et des sociétés de Béthune sous le numéro TGI-B 552 017 303, représenté par Monsieur ....., directeur interrégional ou régional, agissant par délégation du directeur général,

Partie ci-après désignée : VNF

d'une part

ET

- Nom ou raison sociale ou titre :
- Adresse :
- Forme juridique :
- Numéro de RCS :
- Téléphone :

Partie ci-après désignée : le bénéficiaire

d'autre part

IL A ETE EXPOSE ET CONVENU CE QUI SUIT

ARTICLE 1 : OBJET

La présente convention a pour objet le versement par VNF d'une aide au financement ..... .

La responsabilité de la réalisation effective de l'investissement et des modalités prescrites par VNF incombera en totalité au bénéficiaire de l'aide octroyée.

Le coût prévisionnel de cet investissement, d'un montant de..... € H.T (voir annexe financière), sera financé en partie par VNF dans les conditions précisées à la présente convention.

Si le coût effectif des travaux d'infrastructure de terminaux fluviaux et/ou des acquisitions d'équipements fixes et mobiles de transbordement fluvial était différent de cette estimation, le montant effectivement pris en compte pour la détermination de l'aide serait le plus faible de celui des travaux d'infrastructure et/ou des acquisitions d'équipements effectivement réalisés et de celui de cette estimation.

<u>ARTICLE 2</u> : DETERMINATION DE L'AIDE

VNF s'engage à verser au bénéficiaire, dans les conditions prévues aux articles qui suivent, une aide au financement de cet investissement sur production, après sa mise en service, d'un état récapitulatif détaillé – sur le modèle de l'annexe 2 - des factures acquittées certifié sincère et conforme aux écritures comptables, et reconnu valable par VNF, et le cas échéant des états justificatifs des trafics réalisés.

Les travaux d'infrastructure de terminal fluvial et/ou les acquisitions d'équipements fixes et mobiles de transbordement fluvial réalisés par l'entreprise pour elle-même, sont éligibles à cette aide.

Leurs montants et affectations devront cependant être certifiés par le commissaire aux comptes, lorsque le bénéficiaire en est doté, et attestés par le représentant local de VNF.

① (aide a priori)	② (aide a posteriori)
Le montant de cette aide est fixée à …… € (cf. annexe financière).	Le montant de cette aide se détermine annuellement de la façon suivante, en fonction des états justificatifs des trafics réalisés : 1. **<u>si pas de trafic pré-existant sur le site</u>** : $Ai = a \times \frac{TKi}{TKo}$ 2. **<u>existence d'un trafic sur le site</u>** : $Ai = a \times \frac{(Tki - Tkréf)}{(Tko - Tkréf)}$ avec : – **Ai** Montant de l'aide versée l'année i – **a** Montant de l'aide annuelle de base égale à ..... € (cf. annexe financière) – **TKi** Tonnage kilométrique effectivement réalisé pendant l'année i – **TKo** Tonnage kilométrique annuel moyen contractuel soit ..... TK – **Tkréf.** Tonnage kilométrique annuel de référence réalisé avant investissement soit ..... TK Le versement de l'aide sera interrompu dès que son montant cumulé atteindra 25 % de l'investissement défini à l'article 1.

ARTICLE 3 : DELAI DE MISE EN SERVICE

Les équipements fixes et mobiles de transbordement fluvial et/ou l'infrastructure de terminal fluvial faisant l'objet de la présente convention devront être mis en service dans le délai de ..... après la date de sa signature.

La date de mise en service des équipements et/ou de l'infrastructure sera constatée contradictoirement par Voies navigables de France et le bénéficiaire de l'aide octroyée au jour du premier transbordement.

Passé ce délai, et sauf circonstances particulières dûment justifiées, VNF serait entièrement dégagé de l'engagement financier faisant l'objet de la présente convention.

ARTICLE 4 : GARANTIE DE TONNAGE

Dans le cas d'une aide versée « a priori », le bénéficiaire s'engage à expédier et/ou à réceptionner, dès la mise en service des équipements et/ou de l'infrastructure, un tonnage par voie d'eau qui ne pourra être inférieur à ..... TK par période de 12 mois pendant les ..... mois suivants, attestés par le représentant local de VNF.

Dans le cas du choix d'un versement de l'aide a posteriori, le tonnage pris en compte au titre de l'aide sera égal au tonnage annuel constaté dans les conditions de calcul fixées au ② de l'article 2.

Par convention, la distance kilométrique prise en compte pour le calcul de l'aide est la distance totale réalisée, plafonnée, pour la partie réalisée sur les voies navigables étrangères ou à caractère international, à 200 km.

Dans le cas de transport de masses indivisibles, l'engagement de tonnage contractuel sera déterminé en prenant en compte, pour chaque transport, la capacité d'emport maximale de la péniche ou de la barge utilisée sur la ou les voies empruntées.

ARTICLE 5 : CONDITIONS DE NAVIGATION

5.1 : INTERRUPTION DE NAVIGATION

En cas d'interruption de navigation (dépassement des plus hautes eaux navigables, cas de force majeure, défaut d'entretien, retard de travaux, chômage programmé d'une durée exceptionnelle liée à des travaux importants de modernisation ou de restauration du réseau) d'une durée supérieure à 3 jours consécutifs, sur les voies constituant l'itinéraire naturel des bateaux en provenance ou à destination du site du bénéficiaire, le bénéficiaire peut, dans un délai d'un mois à compter de la reprise de la navigation, adresser à VNF, une demande de prise en compte de cette circonstance particulière au regard de son engagement de trafic.

La décision de validation de la période à prendre en compte relève de VNF qui la notifie au bénéficiaire. Les conséquences de cette validation sur l'application de la convention sont les suivantes :

① (aide a priori)	② (aide a posteriori)
La période validée sera neutralisée et reportée en fin de convention sur une durée doublée. La notification par VNF au bénéficiaire de la période neutralisée vaudra avenant de prolongation de la convention.	La période validée sera neutralisée et reportée en fin de convention sur une durée doublée. La notification par VNF au bénéficiaire de la période neutralisée vaudra avenant de prolongation de la convention. L'aide correspondant au trafic réalisé durant cette période complémentaire (Tki) sera calculée dans les conditions définies à l'article 2 « détermination de l'aide ».

5.2 : RESTRICTION DE NAVIGATION*

**En cas de restriction des capacités des infrastructures fluviales sans interruption de la navigation(notamment dues à des causes climatiques), sur les voies constituant l'itinéraire naturel des bateaux en provenance ou à destination du site du bénéficiaire, qui remettrait en cause l'engagement de trafic contractualisé entre VNF et le bénéficiaire, ce dernier peut adresser à VNF une demande de prise en compte de cette circonstance particulière.*

La décision de validation de la période à prendre en compte, calculée sur la base de l'annexe 3, relève de VNF qui la notifie au bénéficiaire.

La période validée sera neutralisée et reportée en fin de convention sur une durée doublée.
La notification par VNF au bénéficiaire de la période neutralisée vaudra avenant de prolongation de la convention

** on entend par restriction de navigation toute situation concernant des bateaux de marchandises qui, sans être totalement immobilisés par un arrêt imprévu causé par un phénomène imprévisible doivent subir une réduction momentanée des conditions de navigation (cette situation perturbant effectivement l'organisation logistique prévue lors de la signature de la convention par le bénéficiaire pour la mise en œuvre de ses transports).*

ARTICLE 6 : DEFAUT D'EXECUTION DES TRAFICS

① (aide a priori)	② (aide a posteriori)
Durant les ..... mois qui suivront la mise en service des équipements fixes et mobiles de transbordement fluvial et/ou de l'infrastructure de terminal fluvial, VNF vérifiera, pour chaque période de 12 mois, les trafics réalisés avec la voie d'eau dans le cadre de cet investissement. Dans le cas où un ou plusieurs tonnage(s) kilométrique(s) annuel(s) serait (ou seraient) inférieur(s) au tonnage annuel fixé, mais qu'au terme des ..... ans suivant la mise en service des équipements et/ou de l'infrastructure le tonnage cumulé serait supérieur ou égal au tonnage total prévu pour ces ..... ans, l'aide versée sera définitivement acquise au bénéficiaire. Dans le cas où un ou plusieurs tonnage(s) kilométrique(s) annuel(s) serait (ou seraient) inférieur(s) au tonnage kilométrique annuel fixé et qu'au terme des ..... ans suivant la mise en service de l'équipement le tonnage kilométrique cumulé serait inférieur au tonnage kilométrique prévu pour ces ..... ans, le bénéficiaire remboursera à VNF l'aide correspondant au prorata doublé du trafic qui n'a pas été honoré au regard de l'engagement contractuel. En cas d'interruption totale du trafic observée pendant un an, et sauf circonstances dûment justifiées, le coefficient de remboursement serait porté à 2,5.	Sans objet

ARTICLE 7 : SUIVI DES TRAFICS

Afin de permettre une gestion efficace de la présente convention, le bénéficiaire s'engage à rendre compte à VNF qui les approuvera, à la fin de chaque période de 12 mois, des conditions dans lesquelles ont été réalisés les engagements contractuels.

Il communiquera à cet effet à VNF les états justificatifs des tonnages kilométriques réalisés.

En cas de restriction des capacités des infrastructures fluviale donnant lieu à l'application de l'article 5 , VNF constatera les conditions de navigation en fonction des avis à la batellerie. Ceux-ci seront joints en tant qu'éléments justificatifs par VNF, annuellement pour les conventions a posteriori et en fin de convention pour les conventions a priori.

Par ailleurs, le client s'engagera à apporter les éléments permettant d'apprécier la réalité de la perturbation de ses trafics liée aux restrictions des capacités de l'infrastructure . VNF se réservera le droit de retenir ou non ces éléments.

Les avis à la batellerie sont publiés en début et fin de période de restriction. Ils indiquent les limitations d'enfoncement et de mouillages pour la période et pour les itinéraires considérés. Cette information permet à VNF d'établir l'impact sur les tonnages transportés.

ARTICLE 8 : PAIEMENT DE L'AIDE

Une décision du représentant de VNF, signataire de la présente convention, fixera, chaque année le cas échéant, le montant de l'aide versée par application des critères retenus dans l'annexe financière, soit une aide de base de ..... €, soit ..... francs (*indiquez selon le cas le montant de l'aide de base totale ou annuelle*).

Pour la première année, la présente convention donnera lieu à un engagement financier qui ne pourra excéder le montant de l'aide de base telle que définie à l'annexe financière, soit .....€ soit ..... francs (*ou ne donnera lieu à aucun versement pour l'année* .....).

VNF se libérera de la somme due par le versement au compte courant du bénéficiaire qui sera justifié par la production d'un original de relevé d'identité bancaire ou postal dans les conditions suivantes :

Numéro :
Clé :
Banque :
Localité :
Code banque :
Agence (code guichet) :

Le comptable assignataire de la dépense est l'agent comptable de Voies navigables de France.

① **(aide a priori)**	② **(aide a posteriori)**
Dans la limite des engagements annuels, cette aide pourra être versée à la demande du bénéficiaire soit en une seule fois soit en deux parties égales, l'une sur acompte et sur production d'un état récapitulatif détaillé – sur le modèle de l'annexe 2 - des factures acquittées certifié sincère et conforme aux écritures comptables, et reconnu valable par VNF, et correspondant à 50 % des travaux et/ou des acquisitions réalisés, et l'autre pour solde à la fin des travaux.	Dans la limite des engagements annuels, cette aide sera versée sur production, après sa mise en service, d'un état récapitulatif détaillé – sur le modèle de l'annexe 2 - des factures acquittées certifié sincère et conforme aux écritures comptables, et reconnu valable par VNF (pour le premier versement) et, pour chaque période de 12 mois, le cas échéant des états justificatifs des trafics réalisés.

ARTICLE 9 : REMBOURSEMENT

Les remboursements éventuels feront l'objet de l'émission d'un titre de recette.

Ils seront effectués sur le compte ouvert au nom de l'agent comptable assignataire visé à l'article 8.

ARTICLE 10 : LITIGES

Toute contestation relative à l'exécution ou à l'interprétation de la présente convention sera portée devant le tribunal administratif dans le ressort duquel est établi le siège de l'autorité signataire de VNF.

ARTICLE 11 : DISPOSITIONS DIVERSES

Le bénéficiaire s'engage à respecter les dispositions du décret n°99-1060 du 16 décembre 1999 relatif aux subventions de l'Etat pour des projets d'investissement.

Fait en quatre exemplaires.

Fait à ....., le .....

Pour le Bénéficiaire	Pour VNF le Directeur (inter)régional ou Le Président	Le Contrôleur général près de VNF
.....	.....	Jacques PAULTRE DE LAMOTTE

ANNEXE FINANCIERE

EMBRANCHEMENT FLUVIAL .....

I. Détermination de l'aide

1er Critère

Distance moyenne de transport	Durée de l'engagement			
	1 an	3 ans	5 ans	7 ans
	K			
d < 100	0,15	0,46	0,76	1,07
101 < d < 250	0,46	0,76	1,52	2,13
251 < d < 400	0,61	1,07	1,83	2,74
d > 401	0,76	1,52	2,29	3,20

Tonnage annuel contractuel To =..... T

Durée de l'engagement ..... ans

Distance moyenne de transport ..... km

K = ...

KTo = ...

2ème critère

Montant de l'investissement I =..... €

25 % x I = ... €

Aide retenue

soit une aide totale retenue de ..... €
représentant une aide annuelle de base de ..... €

II. Modalité de versement retenue

❑ a priori

❑ en un seul versement
❑ en deux versements

☐ annuellement en……..versements à partir du xx/xx/xxxx

ANNEXE 2

ETAT RECAPITULATIF DETAILLE DES FACTURES ACQUITTEES

Date de la facture	Numéro de la facture	Nom du bénéficiaire	Objet de la dépense	Montant HT	Date de paiement de la

Etat certifié sincère et conforme aux écritures comptables.

Fait à ....., le .....

Pour le Bénéficiaire
le Représentant légal

.....

Pour le Bénéficiaire
le Commissaire aux comptes

.....

DECISION

Vu la convention d'aide à l'embranchement fluvial passée le ..... entre VNF et la société ....., ci-après désignée le bénéficiaire,

Vu l'avenant passé entre les mêmes signataires (le cas échéant),

Vu l'état des dépenses présenté par le bénéficiaire,

Vu le décompte liquidatif joint (paiement annuel a posteriori),

Le montant de l'aide versée au bénéficiaire ..... au titre de l'année ....., est fixé à ..... €,

Fait à ....., le .....

Pour Voies navigables de France le Directeur général (ou interrégional ou régional)	**Le Contrôleur général auprès de VNF**
(ou....)	**----------**

DECOMPTE LIQUIDATIF

Je soussigné, ..., Directeur interrégional ou régional de Voies navigables de France à .....……....., atteste que le trafic fluvial réalisé entre le mois de ..…..... et de ..…..... sur le poste de chargement (déchargement) de bateaux de ..... (lieu), aidé dans le cadre de la convention d'embranchement fluvial signée le ..... entre Voies navigables de France et la société ....., a été de .....Tkm.

En foi de quoi, il peut être versé à la société ..... l'aide annuelle prévue par la convention sus-visée, soit :

- Montant des dépenses d'investissement effectivement réalisés : ..... €

- Montant total de l'aide de base retenue : ..... €

- Montant de l'aide de base annuelle retenue : ..... €

- Montant de l'aide calculée au titre de la ..... année

Ai =

A ....., le

Le Directeur interrégional ou régional de .....

ANNEXE 3

DUREE DE PROLONGATION DE LA CONVENTION N°….

Voie d'eau impactée : : ……. du PK…. au PK….

Pour les cas de restriction dues aux conditions climatiques :

1- Pour le trajet concerné par le trafic, il est relevé la moyenne annuelle sur une période de 10 ans (suivant les données officielles disponibles), des jours où les conditions de navigation ont été perturbées.

2- Sur une année N donnée de la convention d'embranchement fluvial, et pour le même itinéraire, on relève le nombre de jours effectifs de perturbation de la navigation (tirant d'air réduit ou navigation interrompue en cas de crue ; enfoncement réduit en cas de basses eaux).

3- Du double de la différence entre ces deux nombres (2-1) si elle est supérieure à zéro, on déduit :

   - la prolongation de durée de l'engagement à ajouter à celle de la convention initiale
   - le décalage de la date anniversaire de la convention pour l'application des obligations liées à cet exercice annuelle de la convention initiale. Cette durée sera neutralisée et reportée en fin de convention

Pour les autres cas de restriction :

1/ Calcul du nombre de jours effectifs de restriction des capacités de l'infrastructure pour l'itinéraire considéré sur une année N donnée de la convention d'embranchement fluvial du réseau) **:**

R1

2/ Calcul du nombre de jours de perturbation à prendre en compte pour la prolongation de la convention :

R2 = R1 x 2

ANNEXE 3 A LA CONVENTION : DOSSIER DE DEMANDE D'AIDE A REMPLIR PAR L'ENTREPRISE

PREVISION D'ACTIVITES

ENGAGEMENT DE TRAFIC	TKM
MARCHANDISES TRANSPORTEES	NST
DATE DE MISE EN SERVICE	

PIECES A JOINDRE

- 1 LETTRE DE DEMANDE
- 1 NOTE DE PRESENTATION DU PROJET
- 1 DOSSIER TECHNIQUE CONSTITUE DE
  - ⇒ PLAN DE SITUATION
  - ⇒ PLAN DES INSTALLATIONS PROJETEES
  - ⇒ NOTICE DESCRIPTIVE TECHNIQUE DES EQUIPEMENTS
  - ⇒ ESTIMATION DETAILLEE
- 1 FICHE SIGNALETIQUE DE L'ENTREPRISE
- 1 RELEVE D'IDENTITE BANCAIRE OU POSTAL ORIGINAL
- 1 EXTRAIT K BIS DU REGISTRE DE COMMERCE DATANT DE MOINS DE SIX MOIS
- COPIE DES STATUTS DE LA SOCIETE

DATE DU DOSSIER DE DEMANDE D'AIDE REPUTE CONFORME PAR VNF :

OBSERVATIONS DE LA DIRECTION INTERREGIONALE OU REGIONALE

FINANCEMENT DES EMBRANCHEMENTS FLUVIAUX

DOSSIER DE DEMANDE D'AIDE

DOSSIER DEPOSE LE : N°

60

L'ENTREPRISE

RAISON SOCIALE :

FORME JURIDIQUE (COCHER LA CASE CORRESPONDANTE) :

❑ ENTREPRISE INDIVIDUELLE ❑ E.U.R.L. ❑ S.A.R.L.

❑ S.A. ❑ AUTRE (A PRECISER) :

CAPITAL SOCIAL :

SIEGE SOCIAL :

☎

CORRESPONDANT :

DATE DE CREATION :

N° SIRET : CODE API : LIEU D'INSCRIPTION

N° RCS : AU RC :

OBJET SOCIAL :

PROJET D'INVESTISSEMENT (HT)

NATURE DE L'INVESTISSEMENT	**PROJET D'INVESTISSEMENT**		
	❑ SUPERSTRUCTURES	❑ INFRASTRUCTURES	
LIEU DE L'INVESTISSEMENT		**CODE QUAI**	
OBJET DE L'INVESTISSEMENT (JUSTIFIER LA DEMANDE)			
MONTANT DE L'INVESTISSEMENT HT			
FINANCEMENT HT	FINANCEMENT PROPRE _____ €	SUBVENTION VNF _____ €	AUTRES CONCOURS _____ €
NATURE DES TRAVAUX (IDENTIFIER LES OPERATIONS A FINANCER AVEC LEURS COUTS HT)			