

Questionnaire de la consultation publique relative à la révision des lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires

Les champs marqués d'un * sont obligatoires.

Introduction

Public cible

Les principales parties prenantes identifiées sont les autorités locales et nationales chargées de l'octroi des aides, les organismes de réglementation nationaux et de l'UE, les entreprises ferroviaires, les gestionnaires d'infrastructures ferroviaires, les propriétaires et exploitants de terminaux, les opérateurs de transport multimodal, les organisateurs de transport intermodal de marchandises, les transitaires, les opérateurs logistiques, les transporteurs routiers, les expéditeurs, les sociétés de location de matériel roulant, les opérateurs de transport par voie de navigation intérieure et par mer et les associations industrielles représentant ces différentes catégories au niveau de l'UE et au niveau national.

La consultation peut également être pertinente pour les groupes de réflexion, les plateformes et les réseaux, les ONG environnementales, les fabricants du secteur, les chercheurs et les universitaires, les consommateurs, les associations de consommateurs et les citoyens.

Pourquoi consultons-nous?

L'objectif de la consultation est de recueillir des informations et des retours auprès des parties prenantes les plus concernées et du grand public dans le contexte de l'évaluation de la révision des règles en matière d'aides d'État applicables aux entreprises ferroviaires, telles que définies dans la communication de la Commission intitulée «[Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires](#)». Cette révision fait suite aux résultats du [bilan de qualité](#) réalisé par la Commission en 2019-2020 et est destinée à répondre aux principales évolutions de la réglementation et des marchés dans le secteur ferroviaire, mais aussi à permettre à celui-ci d'accueillir les transitions verte et numérique.

Les informations recueillies au cours de la consultation publique étayeront l'évaluation des différentes actions envisageables pour élaborer de nouvelles règles et atteindre les objectifs ambitieux visant à réorienter le trafic européen vers des solutions de transport plus durables et moins polluantes tout en préservant l'égalité des conditions de concurrence dans l'Union européenne.

Informations vous concernant

* Langue de ma contribution

- Allemand
- Anglais
- Bulgare
- Croate
- Danois
- Espagnol
- Estonien
- Finnois
- Français
- Grec
- Hongrois
- Irlandais
- Italien
- Letton
- Lituanien
- Maltais
- Néerlandais
- Polonais
- Portugais
- Roumain
- Slovaque
- Slovène
- Suédois
- Tchèque

* J'apporte ma contribution en tant que

- Établissement universitaire/institut de recherche
- Association professionnelle
- Entreprise/groupement d'entreprises
- Organisation de consommateurs
- Citoyen(ne) de l'Union européenne
- Organisation de protection de l'environnement
- Ressortissant(e) d'un pays tiers
- Organisation non gouvernementale (ONG)
- Organisme du secteur public

- Organisation syndicale
- Autre

* Prénom

Alain

* Nom

Rousset

* Adresse électronique (ne sera pas publiée)

consultationUE@nouvelle-aquitaine.fr

* Échelon

- International
- Local
- National
- Régional

* Niveau de gouvernance

- Parlement
- Autorité
- Agence

* Nom de la structure

255 caractère(s) maximum

Région Nouvelle-Aquitaine

* Taille de la structure

- Micro (de 1 à 9 salariés)
- Petite (de 10 à 49 salariés)
- Moyenne (de 50 à 249 salariés)
- Grande (250 salariés ou plus)

Numéro d'inscription au registre de transparence

255 caractère(s) maximum

Veillez vérifier si votre structure est inscrite au [registre de transparence](#). Il s'agit d'une base de données dans laquelle s'inscrivent de leur plein gré les structures cherchant à influencer sur le processus décisionnel de l'Union européenne.

* Pays d'origine

Veillez indiquer votre pays d'origine ou celui de votre structure.

- | | | | |
|--|---|---|--|
| <input type="radio"/> Afghanistan | <input type="radio"/> Estonie | <input type="radio"/> Kiribati | <input type="radio"/> République démocratique du Congo |
| <input type="radio"/> Afrique du Sud | <input type="radio"/> Eswatini | <input type="radio"/> Kosovo | <input type="radio"/> République dominicaine |
| <input type="radio"/> Albanie | <input type="radio"/> États-Unis | <input type="radio"/> Koweït | <input type="radio"/> Roumanie |
| <input type="radio"/> Algérie | <input type="radio"/> Éthiopie | <input type="radio"/> Laos | <input type="radio"/> Royaume-Uni |
| <input type="radio"/> Allemagne | <input type="radio"/> Fidji | <input type="radio"/> La Réunion | <input type="radio"/> Russie |
| <input type="radio"/> Andorre | <input type="radio"/> Finlande | <input type="radio"/> Lesotho | <input type="radio"/> Rwanda |
| <input type="radio"/> Angola | <input checked="" type="radio"/> France | <input type="radio"/> Lettonie | <input type="radio"/> Sahara occidental |
| <input type="radio"/> Anguilla | <input type="radio"/> Gabon | <input type="radio"/> Liban | <input type="radio"/> Saint-Barthélemy |
| <input type="radio"/> Antarctique | <input type="radio"/> Gambie | <input type="radio"/> Liberia | <input type="radio"/> Saint-Christophe-et-Niévès |
| <input type="radio"/> Antigua-et-Barbuda | <input type="radio"/> Géorgie | <input type="radio"/> Libye | <input type="radio"/> Sainte-Hélène, Ascension et Tristan da Cunha |
| <input type="radio"/> Arabie saoudite | <input type="radio"/> Ghana | <input type="radio"/> Liechtenstein | <input type="radio"/> Sainte-Lucie |
| <input type="radio"/> Argentine | <input type="radio"/> Gibraltar | <input type="radio"/> Lituanie | <input type="radio"/> Saint-Marin |
| <input type="radio"/> Arménie | <input type="radio"/> Grèce | <input type="radio"/> Luxembourg | <input type="radio"/> Saint-Martin |
| <input type="radio"/> Aruba | <input type="radio"/> Grenade | <input type="radio"/> Macao | <input type="radio"/> Saint-Pierre-et-Miquelon |
| <input type="radio"/> Australie | <input type="radio"/> Groenland | <input type="radio"/> Macédoine du Nord | <input type="radio"/> Saint-Vincent-et-les-Grenadines |
| <input type="radio"/> Autriche | <input type="radio"/> Guadeloupe | <input type="radio"/> Madagascar | <input type="radio"/> Samoa |
| <input type="radio"/> Azerbaïdjan | <input type="radio"/> Guam | <input type="radio"/> Malaisie | <input type="radio"/> Samoa américaines |
| <input type="radio"/> Bahamas | <input type="radio"/> Guatemala | <input type="radio"/> Malawi | <input type="radio"/> Sao Tomé-et-Principe |

- Bahreïn
- Bangladesh
- Barbade
- Belgique
- Belize
- Bénin
- Bermudes
- Bhoutan
- Biélorussie
- Bolivie
- Bonaire, Saint-Eustache et Saba
- Bosnie-Herzégovine
- Botswana
- Brésil
- Brunei
- Bulgarie
- Burkina
- Burundi
- Cabo Verde
- Cambodge
- Cameroun
- Canada
- Chili
- Chine
- Guernesey
- Guinée
- Guinée-Bissau
- Guinée équatoriale
- Guyana
- Guyane
- Haïti
- Honduras
- Hong Kong
- Hongrie
- Île Bouvet
- Île Christmas
- Île de Man
- Île Norfolk
- Îles Åland
- Îles Caïmans
- Îles Cocos
- Îles Cook
- Îles Falkland
- Îles Féroé
- Îles Géorgie du Sud et Sandwich du Sud
- Îles Heard et McDonald
- Îles Mariannes du Nord
- Îles Marshall
- Maldives
- Mali
- Malte
- Maroc
- Martinique
- Maurice
- Mauritanie
- Mayotte
- Mexique
- Micronésie
- Moldavie
- Monaco
- Mongolie
- Monténégro
- Montserrat
- Mozambique
- Myanmar /Birmanie
- Namibie
- Nauru
- Népal
- Nicaragua
- Niger
- Nigeria
- Niue
- Sénégal
- Serbie
- Seychelles
- Sierra Leone
- Singapour
- Sint-Maarten
- Slovaquie
- Slovénie
- Somalie
- Soudan
- Soudan du Sud
- Sri Lanka
- Suède
- Suisse
- Suriname
- Svalbard et Jan Mayen
- Syrie
- Tadjikistan
- Taïwan
- Tanzanie
- Tchad
- Tchéquie
- Terres australes et antarctiques françaises
-

- Chypre
- Clipperton
- Colombie
- Comores
- Congo
- Corée du Nord
- Corée du Sud
- Costa Rica
- Côte-d'Ivoire
- Croatie
- Cuba
- Curaçao
- Danemark
- Djibouti
- Dominique
- Égypte
- El Salvador
- Émirats arabes unis
- Équateur
- Érythrée
- Espagne
- Îles mineures éloignées des États-Unis
- Îles Pitcairn
- Îles Salomon
- Îles Turks-et-Caïcos
- Îles Vierges américaines
- Îles Vierges britanniques
- Inde
- Indonésie
- Iran
- Iraq
- Irlande
- Islande
- Israël
- Italie
- Jamaïque
- Japon
- Jersey
- Jordanie
- Kazakhstan
- Kenya
- Kirghizstan
- Norvège
- Nouvelle-Calédonie
- Nouvelle-Zélande
- Oman
- Ouganda
- Ouzbékistan
- Pakistan
- Palaos
- Palestine
- Panama
- Papouasie - Nouvelle-Guinée
- Paraguay
- Pays-Bas
- Pérou
- Philippines
- Pologne
- Polynésie française
- Porto Rico
- Portugal
- Qatar
- République centrafricaine
- Territoire britannique de l'océan Indien
- Thaïlande
- Timor-Oriental
- Togo
- Tokélaou
- Tonga
- Trinité-et-Tobago
- Tunisie
- Turkménistan
- Turquie
- Tuvalu
- Ukraine
- Uruguay
- Vanuatu
- Vatican
- Venezuela
- Viêt Nam
- Wallis-et-Futuna
- Yémen
- Zambie
- Zimbabwe

La Commission publiera toutes les contributions à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir soit d'autoriser la publication de vos coordonnées, soit de rester anonyme lors de la publication de votre contribution. **Dans un souci de transparence, le type de répondant (par exemple, «association professionnelle», «organisation de consommateurs», «citoyen de l'UE»), le pays d'origine, le nom et la taille de la structure, ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sont toujours publiés. Votre adresse électronique ne sera jamais publiée.** Veuillez choisir l'option en matière de protection de la vie privée qui vous convient le mieux. Options en matière de protection de la vie privée par défaut en fonction du type de répondant sélectionné

* Paramètres de confidentialité pour la publication de la contribution

La Commission publiera les réponses reçues à la présente consultation publique. Vous pouvez choisir de consentir à la publication de vos coordonnées ou de rester anonyme.

Mode anonyme

Publication des informations relatives à la structure uniquement: le type de répondant que vous avez déclaré être pour répondre à la présente consultation, le nom de la structure au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés tels quels. Votre nom ne sera pas publié. Veuillez ne pas inclure de données à caractère personnel dans la contribution proprement dite si vous souhaitez rester anonyme.

Mode public

Publication des informations relatives à la structure et au répondant: le type de répondant que vous avez déclaré être pour répondre à la présente consultation, le nom de la structure au nom de laquelle vous répondez ainsi que son numéro d'inscription au registre de transparence, sa taille, son pays d'origine et votre contribution seront publiés. Votre nom sera également publié.

J'accepte les [dispositions relatives à la protection des données à caractère personnel](#).

Soutien au transfert modal vers des modes de transport moins polluants et plus durables

1. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire* autorisent le soutien, au moyen d'aides d'État, des modes de transport qui causent le moins de coûts externes. Le transport ferroviaire, mais aussi le transport par voie de navigation intérieure et le transport multimodal constituent des solutions de transport moins polluantes et plus durables que le tout-routier parce qu'elles engendrent moins de coûts externes.** Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire permettent l'octroi d'aides d'État visant à réduire les coûts des opérations de transport correspondantes sous la forme d'aides à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires et d'aides à la réduction des coûts externes.

Êtes-vous d'avis que, pour que ces aides opérationnelles contribuent davantage à la réalisation des ambitieux objectifs européens visant à intensifier le transfert des activités vers des modes de transport plus durables*** et renforcent la compétitivité du marché, elles devraient être subordonnées aux conditions suivantes?

*Section 6, points 103 et 107 des [lignes directrices concernant le secteur ferroviaire](#).

**Les coûts externes sont les coûts qui sont engendrés par les utilisateurs des transports et ne sont pas supportés par ceux-ci mais par la société tout entière. Ils sont liés aux externalités négatives engendrées par le secteur du transport, telles que les accidents, la pollution atmosphérique, le changement climatique, le bruit, les encombrements de la circulation, les émissions «du puits au réservoir», la détérioration des habitats et d'autres catégories de coûts externes (y compris la pollution des sols et des eaux).

*** 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](#).

* L'admissibilité au bénéfice de l'aide devrait reposer sur la démonstration d'une réduction des coûts externes d'un certain pourcentage par rapport à la solution exclusivement routière.

- Oui
 Non

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Les coûts externes du transport ferroviaire sont objectivement connus et inférieurs à ceux du transport routier. Il n'est donc pas nécessaire de reprendre un calcul à chaque dossier, au risque de créer de la complexité administrative.

* L'aide ne devrait être octroyée que si et dans la mesure où il est prouvé, par exemple au moyen d'un plan d'entreprise, que les services/opérations de transport sous-jacents ne permettent pas de couvrir leurs propres coûts et/ou ne garantissent pas la compétitivité

- Oui
 Non

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Il ne faut pas freiner administrativement les dossiers mais plutôt accélérer les démarches pour que le transport ferroviaire devienne compétitif par rapport à la route.

*

L'aide devrait être plafonnée à un certain pourcentage des coûts admissibles, afin d'inciter le bénéficiaire à apporter une contribution financière minimale au moyen soit de ses propres ressources, soit d'un financement extérieur.

- Oui
- Non

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Le cofinancement est incitatif et les acteurs sont nombreux. Un alignement sur les législations existantes serait pertinent.

* L'aide est octroyée uniquement dans le cadre d'un régime fondé sur des critères transparents et non discriminatoires

- Oui
- Non

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

La Région Nouvelle-Aquitaine est favorable à un régime national, mais tout en gardant la possibilité d'avoir des aides ad hoc notifiées individuellement et directement à la Commission européenne.

* L'aide est octroyée en règle générale dans le cadre d'un régime fondé sur des critères transparents et non discriminatoires. Les aides individuelles ne devraient pas être autorisées sauf dans des circonstances tout à fait exceptionnelles, lorsque la nécessité d'une intervention de l'État est caractérisée par une défaillance manifeste du marché, compte tenu des circonstances exceptionnelles, de l'ampleur des opérations de transport sous-jacente et du caractère limité des distorsions de concurrence

- Oui
- Non

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

La Commission européenne a pour rôle d'examiner les aides individuelles.

* 2. En ce qui concerne les aides d'État à la réduction des coûts externes, les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire prévoient que le montant d'aide maximal doit être déterminé en fonction des coûts externes évités et du coût total

du transport ferroviaire.* Selon vous, cette méthode convient-elle pour l'octroi d'aides qui soient suffisantes pour encourager le transfert modal? (Une seule réponse possible)

*Section 6, points 103 et 107 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.

- Oui
- Non, le montant d'aide maximal devrait être déterminé uniquement en fonction des coûts externes évités
- Non, le montant d'aide maximal devrait être déterminé uniquement en fonction du coût total du transport ferroviaire
- Non, le montant d'aide maximal devrait être déterminé en fonction de paramètres autres que les coûts externes et le coût total du transport ferroviaire (veuillez préciser lesquels)
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

La méthode semble complexe à mettre en place pour évaluer les coûts externes. L'important est de prendre en compte la différence des coûts entre le ferroviaire et le routier pour rendre le transport ferroviaire plus attractif.

* 3. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire prévoient que les aides d'État à l'utilisation d'infrastructures ferroviaires et les aides d'État à la réduction des coûts externes sont présumées nécessaires et proportionnelles lorsque le montant de l'aide ne dépasse pas 30 % du coût total du transport ferroviaire.* Cela vous paraît-il adéquat? (Une seule réponse possible)

*Section 6.3.2 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.

- Oui
- Non, le seuil de 30 % est trop bas
- Non, le seuil de 30 % est trop élevé
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* 4. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire prévoient que les aides d'État à la réduction des coûts externes et les aides d'État à l'interopérabilité sont

présumées nécessaires et proportionnelles lorsque le montant de l'aide ne dépasse pas 50 % des coûts éligibles.** Cela vous paraît-il adéquat? (Une seule réponse possible)

*L'interopérabilité ferroviaire est définie comme la capacité de rouler indistinctement sur n'importe quel tronçon du réseau ferroviaire. L'objectif de l'aide à l'interopérabilité tel que défini dans les lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires consiste à soutenir les mesures d'investissements pouvant contribuer à supprimer les barrières techniques au marché européen de services ferroviaires à renforcer la sécurité.

*Section 6.3.2 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.

- Oui
- Non, le seuil de 50 % est trop bas
- Non, le seuil de 50 % est trop élevé
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Problème d'adéquation de ce montant au niveau transnational: la Nouvelle-Aquitaine est une région frontalière de l'Espagne, pays avec lequel il existe un problème majeur d'interopérabilité en termes d'écartement des voies.

Infrastructures de transport ferroviaire et intermodal

* 5. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire ne prévoient pas de règles en matière d'aides d'État en ce qui concerne le financement public des infrastructures.* Selon vous, des orientations spécifiques sont-elles nécessaires en ce qui concerne les aides d'État en faveur d'installations de services ferroviaires, c'est-à-dire d'installations, comprenant un site, un bâtiment ou un équipement, destinées à la prestation d'un ou de plusieurs services aux opérateurs de transport ferroviaire et multimodal, telles que les terminaux de transbordement de marchandises, les gares de triage, les installations d'entretien ou les stations de ravitaillement?

*Section 2 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, point 23.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

L'état du réseau ferré est un obstacle au développement du trafic de fret ferroviaire et requiert des aides massives.

* 6. Selon vous, les aides d'État en faveur de terminaux intérieurs devraient-elles être soumises à des conditions différentes, par rapport aux aides en faveur de terminaux situés aux ports maritimes et intérieurs? (Une seule réponse possible)

- Oui
 Non
 Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

Accès au matériel roulant

* 7. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire* prévoient des règles relatives aux aides d'État à l'achat et au renouvellement du matériel roulant. Ces aides sont destinées à inciter les entreprises ferroviaires à investir dans la modernisation de leur matériel roulant afin de maintenir la compétitivité du transport ferroviaire par rapport aux autres modes de transport qui sont plus polluants ou engendrent davantage de coûts externes, de limiter l'incidence du transport ferroviaire sur l'environnement, notamment en diminuant les nuisances sonores qu'il cause, et d'en améliorer la sécurité et l'interopérabilité. Selon vous, les entreprises ferroviaires continuent-elles, ou risquent-elles, de rencontrer des difficultés pour accéder au matériel roulant destiné au transport de voyageurs? (Une seule réponse possible)

*Section 3 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.

- Oui
 Non

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Le développement du mode ferroviaire engendre des tensions sur la fourniture de matériel roulant.

* 7.1. En cas de réponse affirmative à la question 7, quel type de matériel roulant est le plus difficilement accessible? (Plusieurs réponses possibles)



Locomotives

- Voitures
- Rames électriques (hors grande vitesse)*
- Matériel roulant à grande vitesse
- Autre

*Une rame électrique est un train à unités multiples comportant plusieurs véhicules automoteurs à propulsion électrique. Une rame électrique ne nécessite pas de locomotive distincte, des moteurs de traction électrique étant incorporés dans une ou plusieurs voitures.

7.2. En cas de réponse affirmative à la question 7, quelles sont les principales difficultés? (Plusieurs réponses possibles — veuillez préciser le degré sur une échelle de 1 à 5)

	1	2	3	4	5
* Niveau des prix, y compris les coûts de location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
* Accès au financement (prêts et garanties)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
* Accès au matériel roulant d'occasion	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
* Interopérabilité technique	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
* Absence d'offre adéquate de l'industrie ferroviaire	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
* Absence d'offre adéquate des entreprises de location de matériel roulant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Autre	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* 7.3. En cas de réponse affirmative à la question 7, êtes-vous favorable à l'octroi d'aides d'État à des entreprises ferroviaires pour l'achat ou la location de matériel roulant destiné au transport de voyageurs? (Une seule réponse possible)

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Uniquement si le transporteur bénéficiaire des aides ne perturbe pas l'équilibre économique du service public régional de transport ferroviaire de voyageurs (test de sensibilité économique mené par l'Autorité nationale française de régulation).

* 7.3.1 En cas de réponse affirmative à la question 7.3, quel serait l'instrument d'aide le plus approprié? (Plusieurs réponses possibles)

- Garanties

- Prêts
- Participations ou quasi-participations
- Avantage fiscal ou exonération de taxation
- Subventions
- Autre

* Autre (veuillez préciser)

100 caractère(s) maximum

Pas de réponse affirmative à la question 7.3

* 8. Selon vous, les entreprises ferroviaires rencontrent-elles des difficultés pour accéder au matériel roulant destiné au transport de marchandises? (Une seule réponse possible)

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* 9. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire prévoient des règles relatives aux aides d'État en faveur de l'achat de matériel roulant, ou du renouvellement de leur matériel roulant, par les entreprises ferroviaires. Pensez-vous qu'il peut exister des défaillances du marché qui justifieraient des mesures d'aides d'État destinées à subventionner l'achat de matériel roulant par des entreprises de location ou par d'autres opérateurs du marché proposant du matériel roulant à la location? (Une seule réponse possible)

- Oui, tant pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs que pour celui destiné au transport de marchandises
- Oui, mais uniquement pour le matériel roulant destiné au transport de voyageurs
- Oui, mais uniquement pour le matériel roulant destiné au transport de marchandises
- Non, en aucun cas
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Les nouveaux acteurs qui concourent au développement du ferroviaire doivent être traités de façon équitable vis-à-vis des entreprises ferroviaires. Une conditionnalité sur la motorisation vertueuse du matériel roulant pourrait être envisagée.

* 9.1. En cas de réponse affirmative à la question 9, lesquelles des catégories suivantes sont, selon vous, les plus concernées par des défaillances du marché, à subventionner par des aides d'État? (Plusieurs réponses possibles)

- Wagons
- Locomotives
- Rames électriques
- Autre

* 9.2. En cas de réponse affirmative à la question 9, quel serait l'instrument le plus approprié? (Plusieurs réponses possibles)

- Garanties
- Prêts
- Participations ou quasi-participations
- Avantage fiscal ou exonération de taxation
- Subventions
- Autre

10. Les entreprises ferroviaires peuvent bénéficier d'aides d'État à l'achat de matériel roulant neuf. Le bénéficiaire de l'aide peut démanteler le matériel roulant ancien lorsqu'il le remplace par du matériel neuf. Afin de favoriser l'économie circulaire et la transition verte, l'aide pourrait être assortie des conditions suivantes en ce qui concerne le matériel roulant ancien. Êtes-vous d'accord avec ces conditions?

* 10.1. L'aide implique que l'ancien matériel roulant doit être proposé à la vente ou à la location sur le marché pendant une durée minimale, au moyen d'un processus de vente ouvert, transparent, non discriminatoire, inconditionnel, rendu suffisamment public et réalisé aux prix du marché (une seule réponse possible)

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* 10.2. Afin de soutenir l'écologisation du transport ferroviaire, seriez-vous favorable à une bonification spéciale environnementale des aides d'État à l'achat ou à la

modernisation de matériel roulant, si les investissements subventionnés permettent au bénéficiaire de l'aide i) d'aller au-delà des normes de l'Union applicables, indépendamment de l'existence ou non de normes nationales obligatoires plus strictes que les normes de l'Union; ou ii) d'augmenter le niveau de protection de l'environnement en l'absence de normes de l'Union? (Une seule réponse possible)

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

Autres secteurs contribuant aux solutions de transport multimodal

* 11. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire fournissent des orientations sur la compatibilité avec le traité des aides d'États aux entreprises ferroviaires. Dans le but d'une meilleure contribution à la réalisation des ambitieux objectifs européens visant à intensifier le transfert des activités vers des modes de transport plus durables, seriez-vous favorable à ce que le champ d'application des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire soit étendu à des opérateurs autres que les entreprises ferroviaires, qui jouent un rôle essentiel dans la chaîne intermodale, tels que les opérateurs de transport par voie de navigation intérieure, les entreprises logistiques, les opérateurs de transport multimodal, les transitaires, etc.? (Une seule réponse possible)

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse:

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* 13. Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire* reconnaissent que le secteur des transports peut connaître des difficultés de «coordination» au sens économique du terme, par exemple dans l'adoption d'un standard d'interopérabilité commun pour le rail**, ou dans les connexions entre différents réseaux de transports. En conséquence, les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire prévoient des «aides en faveur de l'interopérabilité»***, qui sont définies comme des aides favorisant le renforcement de la sécurité, l'élimination des barrières techniques et la réduction des nuisances sonores au moyen d'un soutien aux investissements relatifs à l'installation de systèmes de sécurité et d'interopérabilité ou à la réduction des nuisances sonores, tant dans les infrastructures ferroviaires que dans le matériel roulant, les investissements liés au déploiement d'ERTMS (European Rail Traffic Management System) étant spécifiquement mentionnés.

Selon vous, des aides d'État sont-elles nécessaires pour également soutenir l'interopérabilité dans d'autres secteurs que le secteur ferroviaire, par exemple pour couvrir les coûts liés au développement de systèmes d'interopérabilité technique et d'échange d'information qui contribuent à la création d'un système de transport véritablement intelligent et à la mise en œuvre d'une répartition efficace des capacités?

* Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires, JO C 184 du 22.7.2008, p. 13.

** En raison des différences entre les États membres en ce qui concerne le matériel, la technologie, la signalisation, les règles de sécurité, le freinage, les courants de traction et les limitations de vitesse.

*** Section 6 des lignes directrices concernant le secteur ferroviaire.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

Services d'intérêt économique général dans le secteur ferroviaire

* 14. Conformément à son article 3, paragraphe 3, le règlement (CE) n° 1370/2007 autorise les États membres à exclure de son champ d'application les règles générales relatives aux compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximaux pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite Si un État membre en décide ainsi, c'est au regard des règles du traité, notamment de celles relatives aux aides d'État, que les autorités nationales doivent évaluer les dispositions en matière de compensation. Si ces règles générales constituent une aide d'État, l'État membre

doit les notifier à la Commission conformément à l'article 108 du TFUE et fournir des informations complètes sur la mesure et notamment des précisions sur la méthode de calcul.

Les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire ne prévoient pas de critères de compatibilité spécifiques à cet égard. Selon vous, les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire devraient-elles inclure des règles spécifiques sur la compatibilité des aides d'État octroyées sous la forme de règles générales sur les compensations financières accordées pour les obligations de service public qui établissent des tarifs maximaux pour les élèves, les étudiants, les apprentis et les personnes à mobilité réduite?

- Oui
- Non, parce que, l'inclusion de ces règles générales dans le champ d'application du règlement (CE) n° 1370/2007 étant la norme, l'introduction de règles spécifiques en matière d'aides d'État ne se justifierait pas
- Non, les États membres ayant, en tout état de cause, la possibilité de notifier directement ces règles générales en application du traité
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* 15. Considérez-vous que les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire devraient inclure des règles spécifiques sur les aides à caractère social accordées aux voyageurs par chemin de fer sous la forme d'une réduction du prix des billets pour les services de transport ferroviaire de voyageurs?

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* 16. Le transport ferroviaire de marchandises est libéralisé dans l'UE depuis 2007. Toutefois, dans les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire, la

Commission reconnaît que, même après la libéralisation du secteur, diverses défaillances de marché peuvent subsister, justifiant l'intervention des pouvoirs publics.

Les lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires permettent l'octroi d'aides publiques opérationnelles destinées à réduire les coûts des opérations de transport ferroviaire afin d'encourager le transfert modal (aides à l'utilisation de l'infrastructure ferroviaire et aides à la réduction des coûts externes). Selon vous, ce type d'aide publique opérationnelle suffit-il pour soutenir le transfert modal et parvenir à un report durable du trafic? (Une seule réponse possible)

- Oui
- Non, des mesures publiques de plus grande envergure sont nécessaires
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse.

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

Aides au sauvetage et à la restructuration octroyées à des entreprises ferroviaires

* 17. La section 5 des lignes directrices sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires énonce les règles de compatibilité en ce qui concerne la restructuration des branches «fret» des entreprises ferroviaires, règles qui sont restées en vigueur pendant une période transitoire, à savoir jusqu'au 1er janvier 2010, date à laquelle était prévue l'ouverture à la concurrence des marchés du transport ferroviaire de passagers. Depuis le 1er janvier 2010, les lignes directrices horizontales concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers (ci-après les «lignes directrices concernant le sauvetage et la restructuration») s'appliquent à toutes les entreprises ferroviaires en difficulté.**

Considérez-vous que les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire devraient inclure des règles spécifiques relatives au sauvetage et à la restructuration d'entreprises ferroviaires en difficulté afin de tenir compte de la spécificité du secteur ferroviaire? (veuillez cocher une seule case)

* 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.

Conformément aux lignes directrices concernant le sauvetage et la restructuration, une entreprise est considérée en difficulté lorsqu'il est pratiquement certain qu'en l'absence d'intervention de l'État elle sera contrainte de renoncer à son activité à court ou à moyen terme. Les conditions pour qu'une entreprise soit considérée comme étant en difficulté sont énoncées au point 20 des lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration.

- Oui, car les lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration ne tiennent pas compte des spécificités du secteur ferroviaire
- Non, les règles horizontales en matière de sauvetage et de restructuration étant adaptées au secteur ferroviaire
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

20. Estimez-vous que les dérogations suivantes aux règles générales prévues dans les lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration sont suffisantes pour tenir compte des besoins des entreprises ferroviaires?

* Dans les régions assistées, la Commission peut appliquer les dispositions de la section 3.6.2 des lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration, portant sur les mesures visant à limiter les distorsions de concurrence, de façon à limiter les impacts négatifs de nature systémique pour la région, notamment par des exigences moins strictes en matière de réductions de capacités ou de présence sur le marché*.

* Voir point 98 des lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration.

- Oui
- Non

* Dans des circonstances exceptionnelles (y compris celles des régions assistées, lorsqu'un bénéficiaire est confronté à des difficultés particulières pour obtenir de nouveaux financements sur le marché du fait qu'il est situé dans une région assistée) et dans des situations de difficulté particulière, dont l'État membre doit fournir la preuve, la Commission peut accepter une contribution qui n'atteint pas 50 % des coûts de restructuration, pour autant que son montant reste important.*

* Voir point 64 des lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration.

- Oui

Non

* Veuillez justifier votre réponse

250 caractère(s) maximum

Ce régime général est suffisant pour régler les difficultés du secteur tout en préservant la concurrence.

* 21. Êtes-vous d'avis que les dérogations prévues à la section 5 des lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration en ce qui concerne les prestataires de SIEG en difficulté sont adaptées aux entreprises ferroviaires? (Une seule réponse possible)

- Oui
 Non
 Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse

250 caractère(s) maximum

Ces dérogations ne concernent que le fret et devraient être élargies au transport de passagers.

* 22. Êtes-vous d'avis que le régime spécial prévu à la section 6 des lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration en ce qui concerne les PME et les petites entreprises publiques en difficulté est adapté aux entreprises ferroviaires? (Une seule réponse possible)

- Oui
 Non
 Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse et fournir des exemples

250 caractère(s) maximum

Ce régime spécial peut être amélioré pour mieux prendre en compte le marché du transport de fret et de passagers.

* 23. Estimez-vous que d'autres conditions figurant dans les lignes directrices horizontales concernant le sauvetage et la restructuration sont particulièrement inadaptées aux entreprises ferroviaires? (Une seule réponse possible)

- Oui
 Non
 Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse et fournir des exemples

250 caractère(s) maximum

Cf question 21

Opérations financières concernant des entreprises ferroviaires

* 24. Êtes-vous d'avis que les aides d'État aux entreprises ferroviaires verticalement intégrées présentent un risque de subventionnement croisé non transparent entre activités commerciales et non commerciales? (Une seule réponse possible)

* La directive 2012/34/UE [telle que modifiée par la directive (UE) 2016/2370] définit une entreprise ferroviaire verticalement intégrée comme une entreprise dans laquelle, au sens du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil: a) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une entreprise qui contrôle en même temps une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure; b) un gestionnaire de l'infrastructure est contrôlé par une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure; ou c) une ou plusieurs entreprises ferroviaires qui exploitent des services ferroviaires sur le réseau du gestionnaire de l'infrastructure sont contrôlées par un gestionnaire de l'infrastructure. Par «entreprise verticalement intégrée», on entend également une entreprise composée de divisions distinctes, y compris un gestionnaire de l'infrastructure et une ou plusieurs divisions fournissant des services de transport qui n'ont pas une personnalité juridique distincte. Lorsqu'un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire sont totalement indépendants l'un de l'autre, mais qu'ils sont tous deux directement contrôlés par un État membre sans entité intermédiaire, ils ne sont pas considérés comme constituant une entreprise verticalement intégrée aux fins de la présente directive;

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse et fournir des exemples

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

* 25. La communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État»* (communication sur la notion d'aide d'État) fournir des orientations détaillées sur la question de savoir si une mesure constitue ou non une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du traité, en lien avec les différents éléments constitutifs de la notion d'«aide d'État», à savoir l'existence d'une entreprise, l'imputabilité de la mesure à l'État, son financement au moyen de ressources d'État, l'octroi d'un avantage, la sélectivité de la mesure et ses effets sur la concurrence et les échanges entre États membres.

Avez-vous rencontré des problèmes en appliquant les orientations fournies dans la communication sur la notion d'aide d'État pour apprécier si certaines opérations typiquement observées au sein d'entreprises ferroviaires intégrées, telles que les recapitalisations, les services intragroupe, les transferts d'actifs, les garanties publiques et la centralisation de trésorerie, constituaient des aides d'État?

* Communication de la Commission relative à la notion d'«aide d'État» visée à l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, JO C 262 du 19.7.2016, p. 1.

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse et fournir des exemples

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

Prime régionale

* 26. Les «régions assistées» sont des régions approuvées par la Commission dans lesquelles les entreprises peuvent bénéficier d'aides d'État à finalité régionale destinées à favoriser le développement de certaines régions défavorisées en Europe, en application de l'article 107, paragraphe 3, points a) et c), du traité. Êtes-vous d'avis que les lignes directrices concernant le secteur ferroviaire devraient prévoir des règles spécifiques, par exemple sous la forme de bonifications, pour les aides d'État aux investissements, en distinguant selon que l'investissement se situe ou non dans des régions assistées? (Une seule réponse possible)

- Oui
- Non
- Je ne sais pas

* Veuillez justifier votre réponse

250 caractère(s) maximum

Je ne sais pas

Contact

comp-rail-revision@ec.europa.eu

