



Bruxelles, 21.6.2024
C(2024) 4210 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

Objet: Aide d'État SA.107140 – FRANCE
Régime d'aide à la modernisation et à la création d'installations terminales embranchées (ITE)

Monsieur le Ministre,

1. PROCÉDURE

- (1) Par courrier électronique du 4 mars 2024, les autorités françaises ont notifié le « régime d'aide à la modernisation et à la création d'installations terminales embranchées » (« la mesure »). Elles ont communiqué des informations complémentaires les 6, 14, 22 et 23 mai 2024.

2. DESCRIPTION DE LA MESURE

2.1. Objectif de la mesure

- (2) L'objectif de la mesure est de contribuer au développement du fret ferroviaire en France en soutenant les investissements concourant à la création, la réactivation, la rénovation ou l'extension d'installations terminales embranchées (ITE) ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ Les ITE sont des embranchements sur le réseau ferré constitués d'un ensemble de biens d'équipements et d'installations de logistique ferroviaire situé en dehors du réseau ferré national. La première partie

Son Excellence Monsieur Stéphane Séjourné
Ministre de l'Europe et des Affaires étrangères
37, Quai d'Orsay
75007- Paris
FRANCE

- (3) La mesure s'inscrit dans la stratégie nationale pour le développement du fret ferroviaire (SNDF) ⁽²⁾, approuvée par la France en 2022 ⁽³⁾, avec pour objectif le doublement de la part de ce mode de transport dans le transport total de marchandises (de 9 % à 18 % en dix ans). Selon les autorités françaises, l'amélioration de l'accès au réseau ferré par une plus grande utilisation d'ITE adaptées aux besoins des chargeurs contribue à cet objectif. La stratégie nationale prévoit ainsi une mesure explicite de soutien à la création et la modernisation des ITE, considérées comme des éléments essentiels de l'attractivité du fret ferroviaire (environ 80 % du trafic fret s'effectuant au départ ou à destination d'une ITE en France ⁽⁴⁾).
- (4) Les autorités françaises indiquent que le transport de fret ferroviaire reste peu développé notamment vis-à-vis du transport de fret par route (qui représente plus de 87 % du marché en France ⁽⁵⁾), avec un différentiel de compétitivité de l'ordre de 31% ⁽⁶⁾. La France a mis en place dès 2018 un régime de soutien approuvé par la Commission européenne jusqu'en 2022 ⁽⁷⁾, visant à inciter les opérateurs industriels et commerciaux à un report de la route vers le rail pour leur transport de marchandises, en réduisant pour ceux-ci le coût d'investissement dans une ITE desservant leurs sites. Le rapport d'évaluation ⁽⁸⁾ de ce dispositif conclut notamment que « le régime d'aide à la création et à la modernisation d'ITE montre un potentiel indéniable, malgré un démarrage un peu lent [...] il semble être un outil d'un bon, voire très bon rapport entre le montant global de subventions versées et l'effet concret de report modal ». La mesure notifiée vise à poursuivre cet effort d'investissement et plus généralement à conserver au mode ferroviaire des flux de transport qui, sans l'octroi d'aides, seraient très probablement transférés au mode routier.

de ces ITE, servant au raccordement au réseau ferré national, appartient à l'opérateur public SNCF Réseau. La seconde partie des ITE appartient à un opérateur (chargeur) tiers et permet la desserte ferroviaire directe d'un site industriel. Seule cette seconde partie est concernée par la mesure.

- (2) https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/210909_Strategie_developpement_fret_ferroviaire.pdf
Cette stratégie couvre différents axes d'actions parmi lesquels améliorer qualité de service au client, développer de nouveaux usages, alléger les contraintes réglementaires sur les opérateurs, coordonner les différents modes de transports et investir dans le réseau lui-même.
- (3) Décret n° 2022-399 du 18 mars 2022 approuvant la stratégie pour le développement du fret ferroviaire.
- (4) Source Stratégie nationale de développement du fret ferroviaire et service des données et études statistiques (SDES) rattaché au Commissariat Général au Développement Durable (CGDD) du Ministère de la Transition écologique et de la Cohésion des territoires.
- (5) Source SNDF et SDES (voir note de bas de page (4)). Le SDES dresse chaque année le bilan du transport de marchandises par voie terrestre.
- (6) Cet écart de compétitivité a été calculé par les autorités françaises en comparant, pour un trajet d'une distance moyenne en mode conventionnel, soit 335 km, le coût du mode routier (0,04745€/tkm source Trinôme du Comité national routier de 2022 : <https://www.cnr.fr/formule-trinome>) et le coût moyen du fret ferroviaire de 0,0684 €/tkm retenu dans l'étude d'impact de la Commission européenne pour la révision des lignes directrices sur les aides d'Etat dans le secteur ferroviaire de 2023 (coût globalement similaire pour le train complet et les services de wagons isolés).
- (7) Décision de la Commission C(2017) 8859 final du 3.1.2018 dans l'affaire SA.48483 (2017/N) - France - Aide à la création et à la modernisation d'installations terminales embranchées (ITE), JO C102 du 16.3.2018, p. 4.
- (8) Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement (Cerema), Évaluation du régime d'aide SA 48483, septembre 2022. De 2018 à 2022, 26 entreprises ont sollicité des subventions dans le cadre de ce régime, pour un total de 31 projets aidés ou en cours d'accompagnement.

- (5) Selon les autorités françaises, en contribuant à développer le transfert de la route vers le rail, la mesure présente une utilité certaine pour la collectivité (moins de congestion sur les routes, renforcement de la sécurité et réduction des émissions de polluants et gaz à effet de serre – CO₂, particules fines, NO_x).
- (6) Sur la base des données historiques recueillies dans le cadre de l'application du précédent régime autorisé ⁽⁹⁾ au soutien de la construction et la rénovation des installations terminales embranchées sur une période identique à celle prévue par la mesure, les autorités françaises estiment à environ 2.700.000 tonnes les émissions de CO₂ qui pourraient être évitées grâce à la mesure notifiée.
- (7) Selon l'analyse des autorités françaises, le seul mode de transport concurrent sur lequel cette aide pourrait avoir un effet est la route : celle-ci, compte tenu de son poids dans la répartition des modes de transport et des avantages dont elle dispose notamment en termes de réactivité, conserve un positionnement favorable dans les différents modes de transport, malgré ses effets négatifs en termes de congestion, de pollution et réchauffement climatique ou de sécurité, qui ne sont pas suffisamment comptabilisés dans son coût d'utilisation. La mesure apporte dès lors des éléments de rééquilibrage entre la route et le rail.

2.2. Base juridique et administration

- (8) La base juridique de la mesure est l'article 178 de la loi n° 2019-1428 d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 et le décret n° 2022-399 du 18 mars 2022 approuvant la stratégie pour le développement du fret ferroviaire ainsi que les lois de finances annuelles. Les autorités françaises formaliseront les caractéristiques du dispositif et ses modalités pratiques, telles qu'explicitées dans la notification, dans une note technique.
- (9) La mesure sera mise en œuvre par la direction des infrastructures de transport du Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires, par les services déconcentrés de l'Etat et par les régions.

2.3. Budget et durée de la mesure, forme de l'aide

- (10) Les autorités françaises confirment qu'aucune aide ne sera versée avant la notification par la Commission de la décision approuvant la mesure. Celle-ci n'entrera en vigueur qu'après la notification de la décision d'approbation de la Commission, et sera en place pour cinq ans.
- (11) Le budget estimé sur la période est de 60 millions d'euros, financé par le budget national et celui des régions. Celles-ci peuvent éventuellement mobiliser les fonds structurels européens ⁽¹⁰⁾ pour co-financer les projets.
- (12) Le soutien prendra la forme de subventions directes.

2.4. Bénéficiaires

- (13) Les bénéficiaires de la mesure sont les entreprises, quelle que soit leur taille et quel que soit leur secteur d'activité (notamment industrie, agriculture, commerce

⁽⁹⁾ Note de bas de page 7.

⁽¹⁰⁾ Fonds européen de développement régional, éventuellement Fonds pour une transition juste.

et logistique) ayant besoin de charger et décharger leurs marchandises de et vers leurs sites industriels. Les entreprises en difficulté ⁽¹¹⁾ ne peuvent toutefois pas bénéficier de la mesure. Sont également exclues du régime les entreprises soumises à une injonction de récupération d'une aide illégale antérieure déclarée incompatible avec le marché intérieur par une décision de la Commission.

- (14) Les bénéficiaires potentiels de la mesure sont:
- (i) soit des entreprises raccordées au réseau ferré national qui possèdent déjà une ITE (dont elles sont responsables de l'organisation et du fonctionnement) devant faire l'objet d'une réactivation ou d'une remise à niveau pour pouvoir être exploitée de manière plus efficace ;
 - (ii) soit des entreprises qui souhaitent créer une ITE.

2.5. Coûts et projets éligibles et montant de l'aide

- (15) Tous les équipements utilisés exclusivement et directement pour effectuer des opérations de transport ferroviaire de marchandises sont éligibles dans le cadre de la mesure, notamment les voies, les plates-formes de chargement, les zones de chargement, les installations d'éclairage, les systèmes de grues, les équipements fixes de chargement, les ponts-bascules, les installations conçues pour la manœuvre du matériel roulant et les engins de traction ferroviaire ⁽¹²⁾ utilisés sur l'ITE.
- (16) Les coûts correspondant à des investissements ayant débuté avant le dépôt d'une demande d'aide ne sont pas considérés comme éligibles à la mesure.
- (17) Deux grandes catégories de projets sont couvertes par la mesure, sous réserve d'un seuil d'investissement minimal de 20 000 euros:
- (i) l'extension ou l'agrandissement d'une ITE existante, ou encore la rénovation d'une ITE en fin de vie ; le montant maximal d'aide par projet est fixé à 2 millions d'euros pour cette catégorie, dans la limite de 50% des coûts éligibles ;
 - (ii) la création d'une ITE ou la réactivation d'une ITE inutilisable; le montant maximal d'aide par projet prévu pour cette catégorie est de 2,5 millions d'euros, dans la limite de 50% des coûts éligibles.
- (18) Pour les deux types de projets, les entreprises candidates doivent présenter, à l'appui de leur demande de financement, un relevé de trafics remontant à 3 ans sur lequel figurent les flux en mode routier et/ou ferroviaire en tonnes, en tonnes.km, poids-lourds.km et/ou trains.km ; des projections comparées des

⁽¹¹⁾ Au sens des lignes directrices concernant les aides d'Etat au sauvetage et restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers, JO C 249 du 31.7.2014, p. 1.

⁽¹²⁾ Les engins de traction ferroviaire éligibles concernent du matériel de manœuvre utilisé exclusivement dans le périmètre des ITE (locotracteurs). Par exemple, ces engins peuvent servir dans la préparation des trains en assemblant les wagons devant quitter l'ITE avant que la locomotive « de ligne », exploitée par une entreprise ferroviaire habilitée à circuler sur le réseau ferré national, n'arrive afin de transporter les wagons vers leur destination finale. Un autre exemple peut être le déplacement des rames sur le site de l'ITE lors des opérations de chargement/déchargement des wagons.

trafics à partir de et à destination de leur site industriel dans l'éventualité où l'aide serait octroyée et dans l'éventualité où l'aide ne serait pas octroyée.

- (19) Elles doivent également présenter une analyse financière comparée sur 30 ans (prenant en compte les coûts d'investissement et les coûts et les recettes de fonctionnement, y compris un profit raisonnable) entre une organisation de transport tenant compte de l'investissement subventionné et une organisation de transport sans prise en compte de l'investissement subventionné, pour identifier le déficit de financement en l'absence d'aide. Le taux de rendement interne maximal d'un projet ne pourra dépasser 10%, qui correspond, selon les autorités françaises, au taux de profitabilité classique considéré dans le secteur.
- (20) C'est sur la base de ce déficit de financement que le montant effectif de l'aide par projet sera établi, dans le respect des plafonds mentionnés aux points (i) et (ii) du considérant (17).
- (21) Selon les autorités françaises, cette méthode combinant le calcul d'un déficit de financement aux plafonds mentionnés au considérant (17) assure que les aides soient suffisamment incitatives pour permettre la réalisation des projets de travaux et d'investissement, tout en laissant aux chargeurs une part d'autant plus importante de responsabilité et d'engagement dans la démarche d'investissement que l'investissement est important.

2.6. Cumul

- (22) Les autorités françaises confirment que l'aide ne peut être cumulée avec d'autres types d'aides ou une aide de minimis pour couvrir les mêmes coûts.

2.7. Transparence, suivi et rapports

- (23) Conformément à la communication sur la transparence⁽¹³⁾, les autorités françaises s'engagent à publier sur le site <https://www.europe-en-france.gouv.fr/fr> les informations suivantes: le texte intégral du régime d'aide autorisé et de ses modalités de mise en œuvre, ou un lien permettant d'y accéder; l'identité de l'autorité ou des autorités d'octroi; l'identité des bénéficiaires, l'instrument d'aide et le montant d'aide accordé; l'objectif de l'aide, la date d'octroi de l'aide et le type d'entreprise; le numéro de référence de la mesure d'aide attribué par la Commission; la région dans laquelle le bénéficiaire se trouve (au niveau NUTS 2) et le secteur économique principal dans lequel il exerce ses activités (au niveau du groupe de la NACE). Elles s'engagent, en outre, à publier les informations individuelles requises pour les aides au-delà de 100 000 euros sur le site internet du ministère de la Transition Écologique et de la Cohésion des Territoires (<https://www.ecologie.gouv.fr/politiques/transport-ferroviaire-marchandises>).

⁽¹³⁾ Communication de la Commission modifiant les communications de la Commission concernant respectivement les lignes directrices de l'UE pour l'application des règles relatives aux aides d'État dans le cadre du déploiement rapide des réseaux de communication à haut débit, les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2014-2020, les aides d'État en faveur des œuvres cinématographiques et autres œuvres audiovisuelles, les lignes directrices relatives aux aides d'État visant à promouvoir les investissements en faveur du financement des risques et les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes (JO C 198 du 27.6.2014, p. 30).

- (24) Elles s'engagent également à présenter chaque année à la Commission les rapports prévus à l'article 26 du règlement (UE) 2015/1589 du Conseil⁽¹⁴⁾ et à conserver pendant au moins dix ans à compter de la date d'attribution des aides octroyées dans le cadre du régime des registres détaillés contenant les renseignements et les pièces justificatives nécessaires pour établir si l'ensemble des conditions de compatibilité ont été remplies et à communiquer ces registres à la Commission, à sa demande.
- (25) Les autorités françaises s'engagent en outre à assurer un suivi de chaque projet aidé, en deux phases : (i) suivi de la réalisation effective des travaux et aménagements sur lesquels porte l'investissement et (ii) suivi du niveau d'utilisation de l'ITE en mesurant annuellement le nombre de tonnes ou de wagons expédiés ou reçus. Cette double vérification sera réalisée par les services « Transports » des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement, en liaison étroite avec les régions. A partir de ces éléments recueillis pour chaque projet, et transmis à la direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités du Ministère de la transition écologique, une évaluation du dispositif sera menée avant la fin de la période de cinq ans prévue par la mesure.

3. APPRÉCIATION DE LA MESURE

3.1. Existence d'une aide

- (26) L'article 107, paragraphe 1, du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (« TFUE »), dispose que « sauf dérogations prévues dans le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les 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 ».
- (27) La qualification d'aide d'État d'une mesure au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE nécessite donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies: (i) la mesure doit être imputable à l'État et financée par des ressources d'État; (ii) elle doit conférer un avantage à son bénéficiaire; (iii) cet avantage doit être sélectif, et (iv) la mesure doit fausser ou menacer de fausser la concurrence et affecter les échanges entre États membres.
- (28) La mesure est financée au moyen de ressources publiques (considérants (11) et (12)) et est administrée par les services de l'État ou des collectivités territoriales, donc imputable à l'État (considérant (9)).
- (29) La mesure en question réduit les coûts que les propriétaires d'ITE auraient normalement encourus aux fins de la rénovation, de l'extension, de la réactivation ou de la création d'ITE (considérant (15)). Dès lors, il peut être conclu que cette mesure confère un avantage économique que les propriétaires d'ITE n'auraient pas pu obtenir dans des conditions normales du marché.
- (30) La mesure permet à certaines entreprises de réduire leurs coûts d'investissement (considérant (4)). Étant donné que d'autres entreprises se trouvant dans une

⁽¹⁴⁾ Règlement (UE) 2015/1589 du Conseil.

situation juridique et factuelle comparable ne bénéficient pas du même avantage et que tous les opérateurs économiques devraient en principe couvrir leurs propres coûts, la mesure est sélective.

- (31) Enfin, les bénéficiaires de la mesure sont des entreprises opérant dans tous les secteurs d'activité de l'économie (considérant (13)), où la concurrence s'établit typiquement au niveau à tout le moins européen, la mesure est susceptible d'affecter la concurrence et les échanges entre les États membres.
- (32) La Commission conclut donc que la mesure notifiée par les autorités françaises constitue une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

3.2. Légalité de la mesure

- (33) En notifiant la mesure avant son entrée en vigueur, les autorités françaises ont respecté les obligations qui leur incombent en vertu de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE.

3.3. Compatibilité de l'aide

- (34) La Commission considère que la compatibilité de la mesure peut être appréciée sur la base de l'article 93 du TFUE, selon lequel les aides qui répondent aux besoins de la coordination des transports sont compatibles avec le marché intérieur.
- (35) Une aide peut être considérée comme compatible avec le marché intérieur sur la base de l'article 93 du TFUE pour autant que les conditions suivantes soient remplies : (i) elle contribue au développement du secteur du transport et à la coordination des transports ; (ii) elle est nécessaire, a un effet incitatif, et est proportionnée ; (iii) elle est octroyée dans des conditions non discriminatoires ; (iv) elle n'a pas d'effets négatifs indus sur la concurrence et les échanges.

3.3.1. Contribution de la mesure au développement du secteur du transport et à la coordination des transports

- (36) La communication de 2019 « Le Pacte vert pour l'Europe », qui présente l'ambition climatique de l'UE pour 2030 et 2050, reconnaît que « *le transport multimodal a besoin d'une impulsion vigoureuse. Les efforts déployés en ce sens conduiront à un système de transport plus efficace. Il convient en priorité de déplacer vers le rail et les voies navigables intérieures une part substantielle des 75 % du fret intérieur passant actuellement par la route* »⁽¹⁵⁾. La communication de 2020 sur une Stratégie de mobilité durable et intelligente relève, quant à elle, que la part modale du rail dans le fret intérieur est tombée de 18,3 % en 2011 à 17,9 % en 2018 et recommande de prendre « *des mesures décisives pour orienter davantage d'activités vers des modes de transport plus durables (notamment en augmentant le nombre de passagers voyageant en train et utilisant des transports publics et des modes actifs pour leurs déplacements domicile-travail, ainsi qu'en*

⁽¹⁵⁾ COM(2019) 640 final du 11.12.2019, Section 2.1.5. Accélérer la transition vers une mobilité durable et intelligente, p. 12.

réorientant une part importante du fret vers le rail, la navigation intérieure et le transport maritime à courte distance » ⁽¹⁶⁾.

- (37) La Commission note que la mesure contribue à la mise en œuvre des objectifs du Pacte vert pour l'Europe, la Stratégie de mobilité intelligente et la politique des transports de l'Union. En particulier, en améliorant l'accès au réseau ferroviaire et en encourageant les chargeurs à privilégier le transport de biens et marchandises par le rail plutôt que par la route (considérants (3) à (5)), la mesure contribue à la réalisation de l'objectif du Pacte vert pour l'Europe de réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre liées aux transports d'ici 2050.
- (38) Le recours accru au transport de marchandises par le rail permet de surcroît de réduire la pollution de l'air et la congestion sur les routes, tout en améliorant la sécurité des transports (considérant (5)).
- (39) La Commission considère dès lors que la mesure contribue au développement du secteur du transport et à la coordination des transports.

3.3.2. Nécessité, effet incitatif, et proportionnalité de la mesure

- (40) La Commission note que les coûts liés à la rénovation, l'extension, la réactivation ou à la création des ITE nécessaires pour assurer une bonne connexion avec le réseau ferroviaire national, coûts que les entreprises utilisant le transport routier ne doivent pas supporter directement, peuvent empêcher le report modal. Les seules forces du marché ne suffisent pas à réaliser un tel transfert de la route vers le rail, et ce en particulier si les impacts négatifs des différents modes de transport ne sont pas ou pas suffisamment reflétés dans leurs coûts d'utilisation respectifs (défaillance du marché du fait des externalités). La Commission considère que l'aide est nécessaire au regard de l'objectif poursuivi.
- (41) Pour bénéficier de la mesure, les bénéficiaires potentiels doivent démontrer, sur la base d'une analyse financière que, en l'absence d'aide, ils n'investiraient pas dans la création ou la modernisation d'une ITE (considérant (19)). Par ailleurs les travaux ne peuvent commencer avant le dépôt de la demande d'aide (considérant (16)). La Commission considère que la mesure a un effet incitatif sur les bénéficiaires.
- (42) En ce qui concerne la proportionnalité, le montant de l'aide doit être limité au minimum pour permettre la décision d'investissement.
- (43) La Commission note que l'octroi des aides au titre de la mesure se fera sur la base d'un déficit de financement, calculé sur la base des coûts d'investissement et d'exploitation et les revenus d'exploitation sur une période de 30 ans (considérant (19)), qui constitue une période raisonnable pour les investissements dans le domaine d'infrastructures ferroviaires ⁽¹⁷⁾.
- (44) Ce calcul sera en outre combiné au respect de plafonds en valeur absolue, et à une intensité maximale de 50 % des coûts éligibles, garantissant ainsi que, pour les projets les plus importants, les bénéficiaires conservent à leur charge un risque

⁽¹⁶⁾ COM(2020) 789 final du 9.12.2020, paragraphes 11 et 39.

⁽¹⁷⁾ Annexe I du Règlement délégué (UE) n°480/2014 de la Commission du 3 mars 2014 (JO L 138, 13.5.2014, p. 5).

financier significatif, signe de leur engagement dans la réussite des projets. Par conséquent, la Commission considère que l'aide sera limitée au minimum nécessaire et qu'elle est, de ce fait, proportionnée.

3.3.3. *Accès non discriminatoire à la mesure*

- (45) Comme indiqué par les autorités françaises, les critères d'éligibilité à la mesure notifiée permettent au plus grand nombre d'entreprises possédant une ITE ou souhaitant en créer une, de bénéficier d'une aide au titre de la mesure (considérant (14)). La Commission, par ailleurs, remarque que l'accès à la mesure est ouvert à toute entreprise, permettant à des entreprises de secteurs variés de bénéficier d'aides au titre de la mesure (considérant (13)). Par conséquent, l'aide est accordée à des conditions non discriminatoires.

3.3.4. *Absence d'effets négatifs indus de la mesure sur la concurrence et les échanges*

- (46) Un des objectifs de la mesure est de réduire les déséquilibres entre le transport ferroviaire et le transport routier, ce dernier étant plus compétitif du fait qu'il n'intègre pas suffisamment dans ses coûts les effets négatifs pour la société qui y sont associés (considérant (7)). La Commission considère qu'en poursuivant cet objectif de rééquilibrage, la mesure n'affecte pas de façon disproportionnée la concurrence et les échanges entre États membres. Par ailleurs la mesure est nécessaire et proportionnée et l'aide pour les plus gros projets est relativement moins généreuse, limitant l'impact sur la concurrence.
- (47) La Commission considère que la mesure n'a pas d'effets indus sur la concurrence et les échanges.

3.3.5. *Conclusion*

- (48) À la lumière des considérations qui précèdent, la Commission considère que le régime notifié répond aux besoins de la coordination des transports et est compatible avec le marché intérieur conformément à l'article 93 du TFUE.

4. CONCLUSION

Eu égard aux éléments qui précèdent, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections au regard de l'aide d'État notifiée au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 93 du TFUE.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invité à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de sa réception. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la publication du texte intégral de la lettre dans la langue faisant foi à l'adresse internet suivante: <https://competition-cases.ec.europa.eu/search?caseInstrument=SA>.

Cette demande devra être envoyée par courriel à l'adresse suivante:

Commission européenne
Direction générale de la concurrence
Greffé des aides d'État
1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Par la Commission

Margrethe VESTAGER
Vice-présidente exécutive