

1 Nom et adresse de la personne publique

(1) Etat français

Ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires
Direction générale des infrastructures, des transports et des mobilités
Direction des transports ferroviaires et fluviaux et des ports

(2) Service auprès duquel des informations peuvent être obtenues :

Sous-direction des services ferroviaires

Bureau du fret ferroviaire et du transport combiné

Tour Séquoia – 92055 PARIS LA DÉFENSE CEDEX

e-mail : aides-combi.dgmt@developpement-durable.gouv.fr

2 Objet de l'appel à manifestation d'intérêt

- (3) Poursuivant l'action de soutien au développement du transport combiné, le Gouvernement français a soumis à l'approbation de la Commission européenne un régime d'aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises pour succéder à celui couvrant la période 2018-2022.
- (4) Le présent appel à manifestation d'intérêt a pour objet de recenser les opérateurs de transport combiné qui souhaitent bénéficier de ce régime d'aides au titre des trafics réalisés en 2023. Les opérateurs sont informés que les suites et la finalisation du présent processus sont dépendantes des discussions avec la Commission européenne.

3 Objectifs et description générale du régime d'aides

3.1 Objectifs généraux

- (5) En application de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement, le Gouvernement lance le présent appel à manifestation d'intérêt relatif aux aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné pour les trafics réalisés en 2023.
- (6) L'objectif est de permettre aux opérateurs de transport combiné ou commissionnaires de transport de proposer des services compétitifs afin de favoriser le développement de ce système de transport.

3.2 Principales dispositions

Les principales dispositions du régime d'aides sont décrites ci-après.

3.2.1 Définitions

- (7) Aux fins du présent appel à manifestation d'intérêt, on entend par :

- « **unité de transport intermodal (UTI)** », une unité de chargement (conteneur, caisse mobile, semi-remorque) ou un véhicule routier (camion, remorque, train routier, ensemble articulé) ;
- « **transport combiné** », le transport, entre terminaux multimodaux terrestres et/ou maritimes, d'UTI vides ou pleines, sans empotage ni dépotage des marchandises, en utilisant pour la partie principale du trajet le chemin de fer, ou/et la voie navigable, ou/et un service maritime à courte distance. Le service transitoire d'autoroute ferroviaire alpine est exclu du régime d'aides à l'exploitation de services réguliers de transport combiné ;
- « **opérateur de transport combiné** » ou « **commissionnaire de transport** », l'entreprise (ou le groupement d'entreprises) qui supporte, au moins sur le maillon central de transport entre terminaux terrestres ou/et maritimes, le risque financier d'organiser un service (ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance) complet dans une chaîne de transport combiné ;
- « **service maritime à courte distance** », le transport dont le parcours maritime est organisé entre ports de France continentale ou entre un port de France continentale et un port d'un autre Etat membre ou du continent européen, hors *feeder* ;
- « **service ferroviaire ou fluvial entre un terminal A et un terminal B** », le transport dont le parcours total ferroviaire ou fluvial permet l'acheminement des UTI transbordées dans le terminal A d'origine de l'UTI (premier chargement) et dans le terminal B de destination finale de l'UTI (dernier chargement), y compris les pré-acheminements routiers les plus courts possibles entre le site de départ de l'UTI et le terminal multimodal d'origine et les post-acheminements routiers les plus courts possibles entre le terminal multimodal de destination et le site de destination finale de l'UTI, et quelle que soit l'organisation mise en place sur le parcours entre les terminaux A et B.

Si une UTI directement pré-acheminée par la route au terminal C est transbordée à destination du terminal B sur un train ou une barge faisant escale dans ce terminal C, elle emprunte alors le service entre les terminaux C et B.

Les éventuels transbordements entre modes de transport massifiés effectués au cours du transport entre le terminal A d'origine et le terminal B de destination ne sont pas comptabilisés comme un service.

Exemples :

- Une UTI chargée au Havre à destination finale d'Evry emprunte le service Le Havre-Evry, même si, sur son parcours, l'UTI est déchargée du premier train ou bateau puis rechargée sur un autre train ou bateau dans un terminal intermédiaire par exemple à Gennevilliers.
- Une UTI pré-acheminée à Valenton par la route transbordée dans ce terminal, qui a pour destination Bordeaux, utilise le service Valenton-Bordeaux, même si le train provient de Dourges et poursuit son trajet au-delà de Bordeaux.

- (8) La « Terminologie en transports combinés », adoptée en 2001 par la Commission économique pour l'Europe de l'Organisation des nations unies, la Conférence européenne des ministres des transports et la Commission européenne, fait par ailleurs référence.

3.2.2 Services de transport combiné éligibles

- (9) Critères généraux d'éligibilité :

Pour être éligibles au présent régime d'aides, les services de transport combiné doivent :

- **i) Concerner le transbordement d'UTI, sans empotage ni dépotage des marchandises, depuis ou vers un mode massifié (ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance) dans un**

terminal situé en France continentale ouvert à tout opérateur de transport combiné ou commissionnaire de transport. Ce transbordement doit être directement lié à un pré ou post acheminement routier ou maritime longue distance (« deepsea ») ;

- **ii) constituer une alternative à un parcours routier significatif sur le territoire français ;**
- **iii) être réguliers, c'est-à-dire que leur fréquence et leurs horaires sont connus d'avance et publiés ;**
- **iv) être commercialement ouverts, dans des conditions équitables et non discriminatoires, à tout client qui en ferait la demande ;**
- **v) avoir un parcours principal entre terminaux d'au moins 80 km, à l'exception des services de déchets et de la distribution urbaine.**

Les services éligibles peuvent être soit des services existants au 31 décembre 2022, soit des services nouveaux ayant démarré au cours de l'année 2023.

En outre, des conditions particulières d'éligibilité sont définies aux points (10) et (11) :

- (10) Nonobstant l'application des critères généraux d'éligibilité, les services de transport combiné terrestre – utilisant le chemin de fer ou/et la voie d'eau – peuvent bénéficier de l'aide à la condition que les transbordements entre modes massifiés et routier ou maritime « *deepsea* » aient lieu dans un terminal situé en France continentale. En d'autres termes, le présent régime d'aides ne concerne pas les services de transport en transit en France. Seuls sont éligibles les services de transport entre terminaux situés en France continentale ou les services d'import-export – c'est-à-dire des services organisés vers ou à partir d'un terminal situé en France continentale, l'autre extrémité de la chaîne de transport intermodal étant située dans un autre Etat membre ou, au-delà, dans un autre pays du continent européen.

Sont seuls éligibles les transbordements d'UTI directement précédés d'un pré-acheminement routier (ou maritime « *deepsea* » dans les ports) ou suivis d'un post-acheminement routier (ou maritime « *deepsea* » dans les ports), sans empotage ou dépotage sur le terminal. Les simples opérations de repositionnement ou de manutention d'UTI dans un terminal ne sont pas éligibles, de même que les micro-tractions au sein d'un terminal (par exemple entre un entrepôt et les voies ou quais de transbordement). Les repositionnements logistiques d'UTI entre deux terminaux multimodaux sans parcours routiers (ou maritime « *deepsea* » dans les ports) de pré/post-acheminement ne sont également pas éligibles.

Les services peuvent être mixtes, c'est-à-dire un train composé de flux conteneurisés et de flux dit conventionnels. Pour être éligibles, les renseignements à fournir concerneront les deux flux. Seuls les trafics conteneurisés seront pris en considération pour l'allocation de l'aide.

Les services organisés à partir d'un terminal très proche de la frontière nord-est en direction / en provenance d'un pays voisin (Belgique, Luxembourg, Allemagne, Suisse) ou au-delà ont été exclus du dispositif par analogie avec la décision ayant autorisé le régime d'aides pour la période 2018-2022. Cette restriction concerne notamment les services de transport combiné par la voie d'eau organisés à partir des ports rhénans ou à partir de ports ou terminaux de transport combiné rail-route très proches de cette frontière.

- (11) Outre l'application des critères généraux d'éligibilité, sont exclus du bénéfice de l'aide :

- les services ferroviaires ou maritimes entre la France continentale et une île française ou d'un autre Etat membre ;
- les services ferroviaires ou maritimes de seul franchissement maritime de la Manche ou de la Mer du nord entre la France et l'Angleterre ;
- les services maritimes « feeder », qui obéissent à une logique strictement armatoriale, à l'exception des services réguliers de transport maritime à courte distance s'appuyant sur un «

fond de cale » dont les autres trafics remplissent les critères d'éligibilité pour l'aide et peuvent donc être aidés.

3.2.3 Bénéficiaires

(12) L'aide est attribuée aux opérateurs de transport combiné ou aux commissionnaires de transport, tel que défini au point (7) qui exploitent un ou des services réguliers de transport combiné (ferroviaire, fluvial ou maritime à courte distance - hors *feeder*) entre deux points du territoire français métropolitain pour les services domestiques, ou à partir ou à destination du territoire français métropolitain pour les services d'import/export, tel que défini au point (9). Le bénéficiaire peut être une entreprise unique ou un groupement d'entreprises enregistrée(s) dans un ou des États membres de l'Union européenne ou en Suisse.

(13)

3.2.4 Montant de l'aide

(14) Le versement de l'aide est proportionnel au nombre d'UTI réellement transbordées entre modes de transport massifiés et routier ou maritime « *deepsea* ». Le montant de l'aide est calculé sur la base d'un taux unitaire – le même pour tous les services éligibles – qui est fixé chaque année par le ministère chargé des transports.

(15) Pour les services éligibles en transport combiné terrestre, sont prises en compte pour le calcul du montant de l'aide :

- les UTI vides, comme les UTI pleines sans empotage ni dépotage des marchandises ;
- les UTI transbordées depuis/vers un mode massifié (ferroviaire, fluvial, maritime courte distance) en lien direct avec un pré ou post acheminement routier ou maritime longue distance (« *deepsea* »), dans un terminal de transport combiné situé sur le territoire français continental ouvert à tout opérateur de transport combiné ou commissionnaire de transport.

(16) Pour les services éligibles en transport combiné maritime courte distance, sont prises en compte pour le calcul du montant de l'aide :

- pour les services organisés entre ports de France continentale, les UTI transbordées entre modes maritime et routier dans ces ports, où les UTI ont leur *hinterland* terrestre ;
- pour les services d'import/export, les UTI transbordées entre modes maritime et routier dans un port situé en France continentale, où les UTI ont leur *hinterland* terrestre et dont le lieu d'enlèvement en import, ou de livraison en export, est situé sur le territoire d'un autre Etat membre ou d'un pays du continent européen.

(17) Le montant total TTC de l'ensemble des subventions publiques d'exploitation (locales, nationales, internationales, communautaires) reçues par le bénéficiaire pour chaque service de transport combiné aidé est limité à 30 % des coûts TTC de transport y compris les pré et post acheminements routiers. Pour les services d'import/export, les subventions publiques considérées incluent celles que le bénéficiaire reçoit dans d'autres États.

Lorsque le service reçoit des aides de minimis, le cumul de ces aides avec celles du présent dispositif devront respecter les dispositions de l'article 5 du Règlement (UE) N° 1407/2013 de la Commission du 18 décembre 2013 relatif à l'application des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides de minimis.

(18) Le montant total de l'aide versée à un bénéficiaire est calculé en fonction du trafic effectivement réalisé. Le montant de l'aide versée pourra être ajusté pour tenir compte du taux maximal visé au point (16).

4 Présentation des demandes

(19) Le dossier de demande est rédigé en français.

(20) Le ministère en charge des transports communique les informations reçues du bénéficiaire aux seules personnes de l'administration qui ont qualité pour les connaître et les maintient confidentielles.

4.1 Constitution du dossier de demande

(21) Le dossier de demande doit impérativement être constitué selon la structure ci-après et comprendre la totalité des pièces listées ci-après.

Chaque pièce du dossier doit faire l'objet d'un fichier informatique spécifique identifié en haut de la première page par le point auquel elle se rattache.

Tout dossier incomplet, y compris les tableaux partiellement remplis, par rapport à la liste des pièces énumérées ci-dessous, sera irrecevable. Il est rappelé que les informations fournies doivent être à jour à la date de remise du dossier.

Il pourra également être demandé aux opérateurs de fournir des éléments complémentaires au vu des échanges avec la Commission européenne.

A - Lettre de demande

A.1 - Lettre de demande signée par une personne ayant pouvoir pour engager l'entreprise ou le groupement d'entreprises.

B - Renseignements relatifs au bénéficiaire

B.1 - Fiche d'identification complète de l'entreprise :

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre B.1 remise en annexe du présent document.

- Dénomination légale / dénomination commerciale
- Identifiant officiel (numéro SIRET, ou numéro de TVA intracommunautaire pour une entreprise immatriculée dans un autre pays de l'Union européenne)
- Forme juridique
- Adresse et coordonnées complètes (adresse postale, numéros de téléphone, adresse de messagerie électronique, site web)
- Structure du capital social (liste des détenteurs du capital social et part de chacun d'entre eux).
- Références bancaires pour le paiement des subventions, comportant :
 - i) pour un compte domicilié dans une agence bancaire en France, un relevé d'identité bancaire (RIB) mentionnant l'adresse du titulaire du compte
 - ou ii) pour un compte domicilié dans une agence bancaire dans un autre pays : fournir une attestation bancaire où figure le nom de la banque et son code SWIFT/BIC, le nom du titulaire du compte et son adresse ainsi que le numéro de compte IBAN.
- Appartenance éventuelle à un groupement d'entreprises dans le cadre du présent AMI. (On entend par « groupement d'entreprises » l'association de deux ou plusieurs opérateurs ou commissionnaires de transport qui décideraient de répondre ensemble au présent AMI.)

B.2 - Fiche d'identification de l'interlocuteur unique et du signataire de la convention

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre B.2 (fichier .xls) remise en annexe du présent document.

B.2.1 - Désignation de l'interlocuteur unique, représentant l'entreprise ou le groupement d'entreprises auprès du ministère pour l'instruction du dossier (nom et prénom, fonction, adresse postale, numéros de téléphone, adresse de messagerie électronique)

et

B.2.2 - Désignation de la personne ayant pouvoir pour engager la société et signer la convention d'aide à l'exploitation (nom et prénom, fonction, adresse postale, numéros de téléphone, adresse de messagerie électronique).

B.3 - Renseignements de caractère juridique relatifs à l'entreprise :

- **dernière version des statuts de la société**, à jour à la date de remise du dossier ;
- en cas de modification postérieurement à la remise du dossier, la dernière version à jour des statuts devra être fournie immédiatement.

B.4 - Renseignements de caractère financier :

Les pièces et renseignements à fournir pour ce point sont listés sur la fiche cadre B.4 jointe en annexe qui est à remettre complétée dans le dossier de demande.

B4.1 – Eléments financiers relatifs à l'entreprise bénéficiaire :

* pour une entreprise française : comptes annuels prévus à l'article L. 123-12 du code de commerce. Ces comptes annuels comprennent le bilan, le compte de résultat et une annexe qui forment un tout indissociable. Ces comptes annuels sont établis conformément au plan comptable défini par l'arrêté du 8 septembre 2014 portant homologation des règlements n° 2014-1 du 14 janvier 2014, n° 2014-2 du 6 février 2014, n° 2014-3 du 5 juin 2014 et n° 2014-4 du 5 juin 2014 de l'Autorité des normes comptables.

* pour une entreprise immatriculée dans un autre pays de l'Union européenne : comptes annuels établis en application de la Directive 2013/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 juin 2013 relative aux états financiers annuels, aux états financiers consolidés et aux rapports y afférents de certaines formes d'entreprises, modifiant la directive 2006/43/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant les directives 78/660/CEE et 83/349/CEE du Conseil.

Il s'agit des comptes annuels (bilan, compte de résultat et annexe) des trois derniers exercices qui ont été approuvés par l'assemblée générale ou par tout autre organe remplissant les mêmes fonctions ; le rapport établi par le Commissaire au compte doit être fourni lorsqu'il a été produit et validé par l'assemblée générale ou par tout autre organe remplissant les mêmes fonctions.

B4.2 – Eléments financiers relatifs au groupe auquel appartient la société bénéficiaire :

Dans le cas où l'entreprise est consolidée avec une ou d'autres entreprises, les comptes annuels consolidés pour les trois derniers exercices qui ont été approuvés par l'assemblée générale pourront être demandés ultérieurement dans le cadre de l'instruction de la demande de subvention.

B4.3 – Calcul des ratios financiers indiquant que l’entreprise bénéficiaire n’est pas en difficulté :

Le bénéficiaire ne peut pas être une entreprise en difficulté au sens de la réglementation européenne.

Le dossier précisera la situation de l’entreprise au regard de ces conditions en apportant les justificatifs et le calcul détaillé des ratios pour les trois derniers exercices approuvés par l’assemblée générale. **L’utilisation du tableau B.4.3 remis en annexe du présent document est pour cela impérative.**

Les ratios sont calculés sur la base des comptes des trois derniers exercices de l’entreprise approuvés par l’assemblée générale ou par tout autre organe remplissant les mêmes fonctions.

La Commission européenne précise la notion « d’entreprise en difficulté » dans la section 2.2 de sa [communication relative aux lignes directrices concernant les aides d’Etat au sauvetage et à la structuration d’entreprises en difficulté autres que les établissements financiers \(2014/C249/01\)](#).

S’il résulte du calcul des ratios que le bénéficiaire doit être regardé comme une entreprise en difficulté, une note avec en-tête de l’entreprise doit être jointe. Elle indique si des mesures permettant le rétablissement de ces ratios ont depuis été envisagées ou adoptées et, dans l’affirmative, leur nature. Un nouveau calcul des ratios tenant compte de ces modifications doit également être transmis.

La recommandation 2003/361/CE de la Commission concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises et, en particulier son annexe 1, précise les conditions relatives à la qualité de PME.

B4.4 – Hypothèse d’un résultat déficitaire du dernier exercice approuvé :

Si un bénéficiaire présente, pour le dernier exercice mentionné à l’alinéa précédent, des états financiers dégradés en particulier une situation nette et/ou un résultat net négatif, le bénéficiaire doit joindre une note, avec en-tête de l’entreprise, expliquant notamment les raisons des pertes et les mesures mises en place en vue du redressement financier à court et moyen terme de l’entreprise.

Dans l’hypothèse où le bénéficiaire doit également être regardé comme une entreprise en difficulté au sens du point B.4.3, ces éléments pourront utilement être consignés dans la note mentionnée au point B4.3.

B.5 - Renseignements de caractère général concernant l’entreprise bénéficiaire :

Les informations sont à renseigner dans la fiche cadre B.5 remise en annexe du présent document.

Renseignements concernant l'activité et l'organisation de l'entreprise, les effectifs de l'entreprise (dont l'activité de transport combiné) et ses moyens techniques, ses partenariats et contrats pour l'organisation de services de transport combiné, ses références dans le domaine du transport combiné et/ou du transport en général, ainsi que tout autre élément ou pièce que le bénéficiaire jugera utile à la présentation de l'entreprise (rapport annuel...).

B.6 - Attestations sur l'honneur signées du bénéficiaire :

B6.1 : Régularité et honorabilité :

Le texte de la fiche B6.1 remise en annexe du présent document doit être repris sur papier à en-tête de l'entreprise, complété, daté et signé par un représentant légal.

Ceci permettra d'attester :

- de la régularité de la situation de l'entreprise au regard des obligations fiscales et sociales, du fait qu'elle n'est pas une entreprise en difficulté au sens de la réglementation européenne et qu'elle ne fait pas l'objet d'une procédure collective d'insolvabilité ;
- de l'honorabilité des personnes physiques qui assurent la direction permanente et effective de l'entreprise ainsi que de l'entreprise elle-même, celles-ci étant justifiées par le fait que ces personnes physiques ou morales n'ont fait l'objet ni d'une procédure collective, ni d'une condamnation définitive mentionnée au bulletin n° 2 de leur casier judiciaire ou sur une pièce équivalente et entraînant une interdiction d'exercer une profession commerciale ou industrielle, ni d'une condamnation prononcée en récidive mentionnée au bulletin n° 2 du casier judiciaire ou sur une pièce équivalente dans le domaine régi par la législation des transports, le droit social, le droit du travail ou, lorsque le demandeur réalise aussi des transports de marchandises soumis à des procédures douanières, la législation douanière ;
- du fait que l'entreprise n'est pas sous le coup d'une demande de récupération d'une aide illégale antérieure déclarée incompatible avec le marché intérieur par une décision de la Commission (qu'il s'agisse d'une aide individuelle ou d'une aide octroyée dans le cadre d'un régime d'aides déclaré incompatible avec le marché intérieur).

B6.2 : Autres subventions demandées et/ou perçues :

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre B.6.2 remise en annexe du présent document, qui doit être datée et signée par son représentant légal.

Ceci permettra d'attester des autres subventions publiques d'exploitation sollicitées et/ou obtenues, ainsi que leur montant et l'organisme ayant attribué la/les subvention(s), avec copie des décisions d'attribution déjà reçues.

B.7 - Dans le cas d'un groupement d'entreprises, les renseignements décrits aux points « B.1 » à « B.6 » sont fournis pour chacune des entreprises du groupement.

C - Renseignements relatifs au(x) service(s) de transport combiné faisant l'objet de la demande

L'ensemble des informations décrites ci-dessous sont à l'usage exclusif de l'administration et sont soumises aux règles du secret statistique et du secret commercial, sous réserve des informations communiquées dans le cadre des obligations de transparence sur les aides d'État.

C.1 - Description des services de transport combiné faisant l'objet de la demande

La description de chaque service doit impérativement comporter les éléments suivants :

C.1.1 - Note de présentation pour chaque service de transport combiné faisant l'objet de la demande :

Il s'agit de la description précise de chacun des services répertoriés dans le tableau récapitulatif des services C.2.

Les renseignements à fournir pour ce point sont à renseigner dans la fiche cadre C.1.1 jointe en annexe.

1) Cette note identifiera notamment l'ensemble des intervenants de la chaîne de transport intermodale, précisera l'assemblage et la commercialisation de la chaîne de transport et détaillera l'organisation de chaque service (pré- et post-acheminements routiers, terminaux multimodaux de départ et d'arrivée, maillon central par chemin de fer, voie d'eau ou maritime).

2) Elle justifiera de l'éligibilité des UTI et services déclarés au regard des principaux critères définis au point 3.2 du présent document. Lorsqu'un service est mixte, c'est-à-dire que les trains ou bateaux sont composés de flux conteneurisés et de flux dit conventionnels (c'est-à-dire non conteneurisés), la note devra le préciser.

3) Elle détaillera les faits marquants pour chacun des services et précisera les raisons des évolutions observées et des éventuels écarts entre le service programmé et le service réalisé.

4) Cette note précisera également les indicateurs de performance suivis par l'entreprise pour son activité de transport combiné.

5) En outre, cette note devra préciser les modalités d'information, de publicité et de commercialisation des services proposés et l'adresse internet à laquelle le plan de transport de l'entreprise peut être consulté (horaires et fréquences des services).

C.1.2 – Services mutualisés / partenariats / co-chargements :

On entend par ces termes les services qui sont optimisés, même ponctuellement, avec les flux de deux ou plusieurs opérateurs ou commissionnaires de transport.

Sont concernés par ce point :

- les lignes de services dont l'exploitation est partagée entre plusieurs opérateurs (avec un même moyen de transport et des engagements de volumes par exemple),
et
- des services exploités en propre par plusieurs opérateurs sur une même origine/destination, lorsque ces opérateurs se confient entre eux l'acheminement de certaines UTI (avec ou sans accord formalisé de co-chargement ou de sous-traitance, voire d'autres formes de partenariat) .

Exemple : lorsqu'un opérateur A et un opérateur B exploitent chacun un service ayant une même origine-destination (par exemple entre Le Havre et Gennevilliers) et que, sur cette origine-destination, l'opérateur A confie pour le transport une partie de ses UTI à l'opérateur B (avec ou sans accord formalisé).

a) **L'entreprise indiquera l'existence ou l'absence de services mutualisés / partenariats / co-chargements**

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre C.1.2 Partie 1 remise en annexe du présent document, qui doit être datée et signée par le représentant légal de l'entreprise déposant la demande d'aide.

Cette fiche est à renseigner par tous les opérateurs.

b) **En cas d'existence de services mutualisés / partenariats / co-chargements**

- *Pour chaque service faisant l'objet d'un service mutualisé / en partenariat / co-chargé, une attestation cosignée par les opérateurs concernés doit être remise.*

L'utilisation du modèle d'attestation de la fiche cadre C.1.2 Partie 2 remise en annexe du présent document est obligatoire. Cette attestation devra être datée et signée par les représentants légaux des entreprises partenaires.

Cette attestation cosignée détaillera les modalités de fonctionnement mises en place et désignera l'opérateur qui prend le risque financier de la mise en place du service (train, barge ou navire).

Cette attestation précisera également, pour chaque service, le nombre d'UTI apporté par l'opérateur qui ne porte pas le risque financier de l'organisation du service dans le cadre du partenariat. Il est précisé que l'opérateur qui prend le risque financier de la mise en place de la circulation est celui qui contractualise avec les sous-traitants (entreprise ferroviaire, transporteur fluvial, manutentionnaire, ...). **C'est à cet opérateur qu'il appartient de déclarer les trafics réalisés et les circulations effectuées.** L'aide correspondant au(x) service(s) mutualisé(s) sera versée à cet opérateur. Ce dernier reversera à l'autre opérateur le montant de l'aide au prorata du nombre d'unité de transport intermodal (UTI) transportées, les conditions de reversement relevant de l'accord des parties. **Cette attestation devra être cosignée par les opérateurs concernés et autoriser expressément l'opérateur désigné à percevoir l'aide pour le compte des autres.**

En l'absence de transmission de cette attestation cosignée, la demande d'aide relative au(x) service(s) concerné(s) sera irrecevable et l'aide ne pourra être versée à aucun des opérateurs partenaires.

- *Chaque opérateur devra également, par ailleurs, déclarer individuellement, pour chaque ligne de service concernée, l'ensemble des UTI qu'il a reçues d'autres opérateurs et qu'il a confié à d'autres opérateurs.*

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre C.1.2 Partie 3 (fichier xls) remise en annexe du présent document, qui doit être datée et signée par le représentant légal de l'entreprise déposant la demande d'aide

Exemple :

1^{er} service : Des volumes commercialisés par l'opérateur A (10 UTI) sont confiés à l'opérateur B, qui exploite un service ayant pour origine-destination X-Y. Les 10 UTI de A complètent les 30 UTI de B sur ce service. L'opérateur B renseigne le tableau des circulations (C4) pour chacune de ses circulations avec la totalité des volumes (40 UTI) et le tableau des services (C2) avec toutes les UTI transbordées y compris celles qui lui sont confiées par l'opérateur A.

2^{ème} service : Parallèlement, l'opérateur B confie à son tour des volumes (7 UTI) à l'opérateur A qui exploite également un service ayant pour origine-destination X-Y. Les 7 UTI de B complètent les 25 UTI de A. L'opérateur A renseigne à son tour le tableau des circulations (C4) pour chacune de ses circulations avec la totalité des volumes (32 UTI) et le tableau des services (C2) avec toutes les UTI transbordées y compris celles qui lui sont confiées par l'opérateur B.

Les opérateurs A et B transmettent une attestation cosignée sur le modèle de la fiche cadre C.1.2 – partie 2 - précisant combien d'UTI sont apportées par l'opérateur A dans le cadre du 1^{er} service et combien d'UTI sont apportées par l'opérateur B dans le cadre du 2^{ème} service.

De plus, les opérateurs A et B fournissent chacun individuellement un tableau xls sur le modèle de la fiche cadre C.1.2 – partie 3 - indiquant, pour chaque ligne de service, le nombre d'UTI qu'ils ont reçu d'autres opérateurs et le nombre d'UTI qu'ils ont confié à d'autres opérateurs.

C.1.3 - Présentation des nouveaux services ayant démarré en 2023 :

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre C.1.3 remise en annexe du présent document.

Pour les services nouveaux lancés au cours de l'année 2023, un dossier de présentation comprenant tout élément ou pièce permettant, en complément des éléments visés au point C1.1, d'apprécier le caractère durable du service et notamment :

- étude de marché ;
- description des moyens nécessaires pour assurer le service (moyens financiers, moyens techniques, moyens en personnel) ;
- références pour des services similaires ou comparables déjà exécutés ;

ainsi que tout autre élément ou pièce que le bénéficiaire jugera utile à la bonne compréhension de son dossier.

Si ce service nouveau est mutualisé avec les flux de plusieurs opérateurs, fournir également les éléments demandés au point C.1.2.

C.2 – Le tableau récapitulatif C.2 (description des services faisant l'objet de la demande), joint en annexe du présent document, doit être dûment renseigné conformément à la notice explicative jointe en annexe, sans modification des formules et des colonnes. L'utilisation du modèle de tableau est impérative.

Seuls les services et UTI éligibles selon les critères définis aux points 3.2.1 et 3.2.2 du présent document et décrits au point C.1 doivent être renseignés dans ce tableau.

La Fiche C.2. (Engagements signés du bénéficiaire), remise en annexe du présent document, doit également être renseignée.

C.3 - Le tableau simplifié C.3 est à renseigner conformément à la notice explicative jointe en annexe. L'utilisation du modèle de tableau C3 remis en annexe est impérative.

C.4 – Plan de transport des services éligibles ou représentation graphique de l’organisation des services et tableau C.4.

Il est nécessaire de transmettre :

- un plan de transport des services éligibles ou représentation graphique de l’organisation des services
et
- le tableau C.4.

Le tableau récapitulatif C.4 (description des circulations - trains/barges/navires), selon le modèle joint en annexe du présent document, doit être dûment renseigné, sans modification des formules. **L’utilisation du modèle de tableau C.4 est impérative conformément à la notice explicative jointe.**

C.5 – Tableau relatif aux coûts complets

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans le cadre du tableau C.5 remis en annexe du présent document.

Inscription du total des coûts complets réels selon la décomposition des coûts indiqués dans le tableau C.5 « détail des coûts complets », y compris les coûts inhérents aux opérations réalisées dans le terminal situé à l’étranger pour les services d’import/export.

C.6 – Tableau relatif aux UTI

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans le cadre du tableau C.6 remis en annexe du présent document.

Il fera apparaître la répartition des UTI déclarées pour les services mentionnés dans le tableau récapitulatif des trafics (C2) selon le type d’UTI (conteneur, caisse mobile, semi-remorque) et le poids de ces UTI (inférieur à 5T – supérieur ou égal à 5T et inférieur à 26T– supérieur ou égal à 26 T).

C.7 – Tableau précisant les modalités d’acheminement des UTI déclarées (pré et post acheminements, parcours principal).

L’utilisation du modèle de tableau C.7 remis en annexe est impérative conformément à la notice explicative jointe.

D – Justification de la nécessité de l’aide

D.1 - Engagements signés du bénéficiaire

Les informations sont à renseigner obligatoirement dans la fiche cadre D remise en annexe du présent document.

- Engagement du bénéficiaire, pour les services de transport combiné faisant l’objet de la demande, sur les objectifs :

i) de développement (objectifs d'évolution des UTI à transporter en 2024 et les années suivantes) ;

et ii) d'organisation (mesures existantes et projetées en faveur de la qualité de service : régularité, fiabilité, échanges d'information avec les clients pour le suivi des transports, clauses contractuelles relatives à la qualité, démarches de certification qualité ou de services...).

Cet engagement devra notamment expliciter la stratégie de l'entreprise mise en œuvre à court et moyen terme pour améliorer son modèle économique et financier afin de s'affranchir des aides publiques.

- Engagement du bénéficiaire sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies.

Seront en outre explicitées dans cet engagement les modalités selon lesquelles le bénéficiaire a réalisé le décompte des transbordements à prendre en compte pour le calcul du montant de l'aide (méthode d'établissement et de contrôle de ces chiffres, en particulier pour le décompte des transbordements visés au point (13) qui nécessite l'exploitation des connaissances ou lettres de voiture).

- Engagement du bénéficiaire à communiquer à l'administration toutes les informations nécessaires à la connaissance des activités aidées ou non et au contrôle des aides accordées. Ces informations seront utilisées dans le respect des règles relatives au secret statistique et du secret commercial.

D.2 – Note explicative précisant l'impact du renforcement de l'aide mis en place à partir de 2021 (trafics 2020)

Une note explicative précisera l'impact du renforcement important du niveau d'aide mis en place à partir des trafics 2020 (passage d'un budget global annuel de 27 M€ à 47 M€), sur les services de transport combiné exploités et, plus généralement, sur le modèle d'affaire voire les projets de développement de l'entreprise. Cette note devra notamment comprendre :

- Une analyse de la nécessité de cette aide complémentaire ;
- Une analyse de son impact attendu en terme de report modal sur les niveaux de trafic des services exploités. Cette analyse tiendra également compte des autres dispositifs d'aide publics existants, mis en place et/ou renforcés (ex : compensation fret...) ;
- Des informations détaillées et chiffrées concernant l'utilisation envisagée pour 2024 de cette subvention complémentaire par l'entreprise (baisse de tarifs, investissement, développement de nouveaux services...) ;
- Tous éléments permettant d'évaluer l'impact de ce niveau renforcé d'aide.

4.2 Transmission du dossier

(22) **Le dossier doit être transmis complet par courrier électronique avant la date fixée au point (28) ci-dessous à l'adresse suivante :**

aides-combi.dgmt@developpement-durable.gouv.fr

Pour les dossiers supérieurs à 3 Mo, utiliser l'adresse suivante :

<https://melanissimo-ng.din.developpement-durable.gouv.fr/>

- 1) compléter les renseignements demandés, puis valider ;
- 2) un message électronique vous sera transmis avec un lien et un code qui vous permettra de charger les documents jusqu'à 1 Go.

Seuls sont pris en compte les dossiers complets comprenant à la clôture du présent appel à manifestation d'intérêt toutes les pièces demandées.

Chaque point du dossier doit faire l'objet d'un fichier informatique spécifique et être fourni au format et selon le modèle requis ; les classeurs excel doivent, en tout état de cause, être fournis selon ce format. A défaut, le dossier sera regardé comme incomplet.

5 Attribution des subventions

(23) Les subventions sont allouées dans la limite des ressources budgétaires disponibles. Les opérateurs sont par ailleurs informés que les suites et la finalisation du présent processus sont dépendantes des discussions avec la Commission européenne.

(24) Après instruction, les demandes éligibles au régime d'aides donnent lieu à l'établissement d'une convention portant sur les trafics de l'année 2023 entre le ministère en charge des transports et le bénéficiaire, fixant notamment au titre de l'année 2023 les engagements du bénéficiaire et les modalités du soutien financier apporté par l'État.

Le taux définitif alloué au transbordement d'une UTI sur le territoire français ne pourra être fixé qu'après l'adoption de la loi de finance pour l'année 2024, les conséquences de la mise en réserve ainsi que le résultat du présent appel à manifestation d'intérêt.

(25) Le ministère procédera au rapportage attendu par la Commission européenne en matière d'aides d'État sur les plates-formes dédiées.

(26) Le ministère fait connaître aux intéressés les motifs de rejet des demandes qui ne sont pas retenues au titre du présent régime d'aides.

6 Informations complémentaires

(27) L'appel public à manifestation d'intérêt et les documents d'information annexes sont disponibles en ligne sur le site internet « transports » du ministère à l'adresse suivante :

<https://www.ecologie.gouv.fr/transport-combine>

Des renseignements complémentaires d'ordre général peuvent être obtenus en s'adressant par courrier électronique à l'adresse suivante :

aides-combi.dgmt@developpement-durable.gouv.fr

(28) En outre, un avis préalable sommaire permettant au bénéficiaire de vérifier que son dossier relève du champ d'application du régime d'aides peut être assuré par le ministère. Le bénéficiaire adresse à cet effet une description synthétique du service concerné (une page A4 au maximum + une carte) par courrier électronique à l'adresse suivante :

aides-combi.dgmt@developpement-durable.gouv.fr

La réponse lui est adressée par courrier électronique. Elle n'engage pas l'administration qui ne peut se prononcer définitivement qu'au vu du dossier complet transmis par le bénéficiaire. Cet avis préalable sommaire n'est pas obligatoire.

7 Calendrier

(29) Date limite de réception des dossiers de demande :

vendredi 19 avril 2024 à 20h00

(30) Date d'envoi de l'avis à la publication au service des marchés publics :

jeudi 15 février 2024