

1 Nom et adresse de la personne publique

(1) Etat français
Ministère en charge des Transports
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 alternatifs au mode tout routier pour la période 2024-2028, qu'elle a approuvé le 7 juin 2024¹.
- (4) Le présent appel à manifestation d'intérêt a pour objet de recenser les opérateurs de transport combiné qui souhaitent bénéficier de subventions dans le cadre de ce régime d'aides au titre des trafics réalisés pour les services qu'ils ont exploités en 2024.

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 au titre des services exploités en 2024.

¹ Aide d'État SA.108613 (2024/N) du 7 juin 2024 - Aide à l'exploitation de services réguliers de transport combiné de marchandises alternatifs au mode tout routier pour la période 2024-2028

- (6) L'objectif de l'aide est de réduire les incidences environnementales, sanitaires et sociales du transport de marchandises en soutenant le développement du transport combiné de marchandises afin que ce dernier constitue une réelle alternative au transport routier unimodal et de contribuer au report modal vers le transport ferroviaire, fluvial, et maritime à courte distance. Dans un contexte concurrentiel dominé par le transport routier unimodal de marchandises, l'aide à l'exploitation des services de transport combiné vise à compenser tout ou partie des surcoûts liés aux transbordements entre modes de transports, qui ne sont pas supportés par le transport routier unimodal. Elle vise ainsi à permettre aux opérateurs de services de transport combiné d'établir une offre de prix compétitive pour favoriser le développement de ce moyen 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 d'une même UTI (vide ou pleine) sur deux segments de transport ou plus, dont un segment principal effectué entre terminaux multimodaux par chemin de fer, voie navigable intérieure ou transport maritime à courte distance, et un segment initial ou final, ou les deux, effectué par route², sans manutention des marchandises (empotage/dépotage) entre les différents segments de transport.
- « **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 courte distance** », le transport, constituant une réelle alternative à un parcours routier en France, dont le parcours maritime est organisé entre deux ports de France continentale ou entre un port de France continentale et un port d'un autre Etat membre, hors *feeder*³.
- « **service de transport combiné entre un terminal A et un terminal B** », le transport, constituant une réelle alternative à un parcours routier en France, dont le parcours total ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance permet l'acheminement d'UTI entre le terminal A d'origine de l'UTI (premier transbordement) et le terminal B de destination finale de l'UTI (dernier transbordement), quelle que soit l'organisation mise en place sur le parcours entre les terminaux A et B. Les pré-acheminements routiers entre le site de départ de l'UTI et le terminal multimodal d'origine A et les post-acheminements routiers entre le terminal multimodal de destination B et le site de destination finale de l'UTI doivent être les plus courts possibles.

Si une UTI directement pré-acheminée par la route dans un 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 intermédiaires entre modes de transport massifiés effectués au cours du transport entre le terminal A d'origine et le terminal B de

² Le segment initial ou final peut être un transport maritime « deepsea » lorsque le segment de transport principal entre terminaux multimodaux est effectué par transport ferroviaire ou fluvial.

³ Le *feeder* correspond au pré- et post-acheminement d'UTI entre les ports de haute mer qui acheminent les flux maritimes intercontinentaux et les ports maritimes secondaires

destination finale ne sont pas comptabilisés comme un service et ne sont pas éligibles à l'aide.

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 Valentigney par la route transbordée dans ce terminal, qui a pour destination Bordeaux, utilise le service Valentigney-Bordeaux, même si le train provient de Douges et poursuit son trajet au-delà de Bordeaux.
- **« terminal »** : Lieu équipé pour le transbordement d'UTI entre deux ou plusieurs modes de transport, dont au moins un mode de transport massifié ferroviaire, fluvial ou maritime. Ces terminaux doivent être ouverts à tous les opérateurs et utilisateurs de manière transparente et non discriminatoire.

Pour les terminaux situés en France métropolitaine, on entend par « terminal ouvert » :

- les terminaux rail-route dont les caractéristiques et l'offre de services font l'objet d'une publication au document de référence du réseau (DRR) publié par SNCF Réseau,
- les terminaux fluviaux et maritimes situés dans les ports fluviaux de commerce ou dans les ports maritimes de commerce (grands ports maritimes ou ports décentralisés) dont les caractéristiques et l'offre de services sont publiés sur internet (par exemple sur les sites internet de Voies navigables de France, des ports, etc).

Les terminaux d'origine et de destination des services de transport combiné doivent être situés :

- soit tous deux en France métropolitaine, pour les services domestiques (appelés « services nationaux » dans le cadre du présent document),
 - soit l'un en France métropolitaine et l'autre dans un autre Etat européen pour les services internationaux (appelés « services import/export » dans le cadre du présent document).
- **« pré-acheminement » (i) et « post-acheminement » (ii) routiers** : acheminements routiers les plus courts possibles, effectués en tout ou partie sur une voie ouverte à la circulation publique, qui précèdent directement le transbordement effectué sur le terminal A de départ (i) et qui suivent directement le transbordement effectué sur le terminal B de destination (ii). Les opérations de repositionnement ou de manutention d'UTI dans un terminal ne sont pas considérées comme des pré- ou post-acheminements routiers, de même que les tractions effectuées au sein d'un terminal (par exemple entre un entrepôt et les voies ou quais de transbordement).

3.2.2 Services de transport combiné éligibles

(8) Critères généraux d'éligibilité :

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

i) Concerner des services de transport combiné entre un terminal A et un terminal B, conformément à la définition figurant au point (7), qui ont été exploités en 2024 et qui continuent d'être exploités en 2025. Les services peuvent être mixtes, c'est-à-dire composés de flux conteneurisés et de flux dit « conventionnels » (vrac). Les renseignements à fournir concerneront les deux flux, mais seuls les trafics conteneurisés seront pris en considération pour l'allocation de l'aide et comptabilisés dans les tableaux joints en annexe.

Seuls sont éligibles les services de transport combiné dont le segment principal massifié (ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance) est effectué entre deux terminaux situés sur le territoire français métropolitain pour les services nationaux, ou à partir ou à

destination d'un terminal situé sur le territoire français métropolitain pour les services d'import/export.

Les services réguliers de transport combiné maritime courte distance, à l'exclusion des services feeder, peuvent bénéficier de l'aide si le parcours maritime est organisé entre deux ports français métropolitains ou entre un port français métropolitain et un port d'un autre État membre.

ii) 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 et ouvert à tous les opérateurs de manière transparente et non discriminatoire conformément à la définition figurant au point (7).

Ce transbordement doit être directement précédé et/ou suivi d'un pré ou post acheminement routier le plus court possible conformément à la définition figurant au point (7). L'opérateur demandeur de la subvention devra être en capacité de documenter l'existence de ces pré- post-acheminements sur demande de l'administration, par exemple via la production d'une lettre de voiture.

Dans les ports, lorsque le segment principal du service de transport combiné est effectué par voie ferroviaire ou fluviale, le pré ou le post-acheminement routier peut être remplacé par un transport maritime « deepsea ». Pour les transports combinés maritimes courte distance, les pré/post acheminements doivent être effectués par mode routier.

iii) constituer une réelle alternative à un parcours routier sur le territoire français.

iv) être commercialement ouverts, dans des conditions transparentes et non discriminatoires, à tout client qui en ferait la demande, et être réguliers, c'est-à-dire que leur fréquence, les jours de circulation et leurs horaires sont connus d'avance et publiés sur le site internet de l'entreprise qui organise le service et effectue la demande d'aide.

v) avoir un parcours principal entre terminaux d'au moins 80 km, à l'exception des services de déchets et de la distribution urbaine.

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

- les services ferroviaires et maritimes entre la France continentale et une île française ou d'un autre Etat membre ;
- les services ferroviaires et maritimes pour le seul franchissement maritime de la Manche ou de la Mer du nord entre la France et le Royaume-Uni ;
- 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.
- les services dont la distance entre terminaux est inférieure à 80 kilomètres, à l'exception des services de transport combiné de déchets et de distribution urbaine.
- les services dédiés, de type « *company train* » ou bateaux dédiés à un client unique, qui ne sont pas commercialement ouverts.
- les opérations de repositionnement ou de manutention d'UTI dans un terminal, de même que les tractions effectuées au sein d'un terminal (par exemple entre un entrepôt et les voies ou quais de transbordement).
- les transports (repositionnements logistiques) d'UTI entre deux terminaux multimodaux sans parcours routier de pré- ou post-acheminement directement associés ;

- les éventuels transbordements entre modes de transport massifiés effectués dans un terminal intermédiaire au cours du transport entre le terminal A d'origine et le terminal B de destination de l'UTI ;
- le service d'autoroute ferroviaire alpine (service de transport combiné entre Aiton-Bourgneuf (France) et Orbassano (Italie)).
- Les services de transport combiné en transit en France : seuls sont éligibles les services de transport entre deux terminaux situés en France continentale et les 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 européen.
- Les services de transport combiné qui ont été arrêtés au cours de l'année 2024 ou qui cessent de fonctionner au cours de l'année 2025, sauf en cas d'arrêt temporaire dû à un cas de force majeure empêchant techniquement la circulation des trains sur le réseau ou des bateaux ou navires (événement imprévisible, irrésistible et extérieur à l'entreprise – par exemple, un événement climatique comme un éboulement, une inondation, ...) et que l'entreprise s'engage à poursuivre le service concerné dès que les circonstances extérieures le permettent.

3.2.3 Bénéficiaires

- (10) L'aide est attribuée aux opérateurs de transport combiné ou aux commissionnaires de transport, tels que définis 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 nationaux, ou à partir ou à destination du territoire français métropolitain pour les services d'import/export, tel que défini au point (7). 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.
- (11) Lorsqu'un service est mutualisé entre plusieurs opérateurs de transport combiné ou commissionnaires de transport combiné, l'aide sera octroyée à l'opérateur ou au commissionnaire de transport qui supporte, au moins sur le maillon central de transport, le risque financier d'organiser un service (ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance) complet dans une chaîne de transport combiné. Une même opération de transbordement ne peut bénéficier d'un soutien qu'une seule fois au titre du régime d'aide, quand bien même plusieurs entreprises (opérateurs de transport combiné, commissionnaires de transport) interviennent dans la chaîne logistique.
- (12) Les entreprises en difficulté, telles que définies dans les lignes directrices concernant les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté autres que les établissements financiers, ne sont pas éligibles au bénéfice de l'aide. Les entreprises faisant l'objet d'une injonction de récupération suivant une décision de la Commission déclarant des aides illégales et incompatibles avec le marché intérieur sont exclues du bénéfice de l'aide.

3.2.4 Montant de l'aide

- (13) L'aide prend la forme de subventions directes.
- (14) Le montant de l'aide est proportionnel au nombre d'UTI réellement transbordées entre modes de transport massifiés (ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance) et routier (ou maritime « *deepsea* ») dans un terminal situé en France continentale et répondant aux critères d'éligibilité définis dans le présent document et notamment au point (8).
- (15) **Le montant unitaire de l'aide pour les trafics de l'année 2024 a été fixé à 27 Euros par manutention éligible.**

(16) Le montant total TTC de l'ensemble des subventions publiques à l'exploitation (locales, nationales, internationales, communautaires) perçues par le bénéficiaire pour les services de transport combiné aidés **est limité à :**

(i) 30 % du coût total TTC du transport hors coûts de pré et post acheminements

(ii) 50% des coûts éligibles pour les transports combinés ferroviaire et maritime courte distance ou 88% des coûts éligibles pour le transport combiné fluvial.

Les coûts éligibles correspondent à la part des coûts externes que le transport ferroviaire, fluvial ou maritime courte distance permet d'éviter par rapport au transport routier. Ils sont calculés à partir du Manuel sur l'estimation des coûts externes dans le secteur des transports (version 2019)⁴ de la Commission européenne et des taux applicables figurant dans la décision d'autorisation d'aide d'Etat SA.108613.

Le calcul est effectué sur la base, d'une part des distances kilométriques réellement parcourues par les services massifiés ferroviaires, fluviaux ou maritimes courte distance entre les terminaux de départ A et de destination B de chaque service et, d'autre part, des tonnages réellement transportés sur chaque service incluant la tare des UTI.

Les seuils indiqués aux points (i) et (ii) ci-dessus s'apprécient au niveau de chaque opérateur bénéficiaire de l'aide.

(17) En cas de cumul avec d'autres aides d'État ou tout financement européen, le montant total des subventions perçues ne pourra excéder les intensités figurant au point (16). Pour les services d'import-export, les subventions publiques considérées incluent celles que le bénéficiaire reçoit dans d'autres États.

(18) L'aide octroyée ne peut pas être cumulée avec une aide à l'exploitation de services de wagons isolés⁵.

(19) Le montant total de l'aide versée à un bénéficiaire est calculé en fonction du nombre de manutentions éligibles selon les conditions prévues dans le présent document et du taux unitaire annuel défini au point (15), dans la limite du budget annuel disponible ; Le montant de l'aide versée pourra être ajusté pour tenir compte des seuils d'intensité maximale prévus aux points (16) et (17).

4 Présentation des demandes

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

(21) 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

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

⁴ Commission européenne, Direction Générale de la mobilité et des transports, Essen, H., Fiorello, D., El Beyrouthy, K., et al., Handbook on the external costs of transport : version 2019 – 1.1, Publications Office, 2020, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/51388>.

⁵ Décision de la Commission du 10 octobre 2022 dans l'affaire SA.62529 (2021/NN) – France – Aide à l'exploitation de services de wagons isolés pour la période 2021-2025 (JO C 480/01 du 16.12.2022, p.1-2)

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. Tous les tableaux sont à fournir au format excel (.xls) ou compatible.

Tout dossier incomplet, y compris les tableaux partiellement remplis, par rapport à la liste des pièces énumérées ci-dessous, sera irrecevable. 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 dans le cadre de l'instruction du dossier.

A - Lettre de demande

A.1 - Lettre de demande sur papier à en-tête de l'entreprise, comportant le numéro de SIRET et le cachet de l'entreprise, 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 dans le cadre de services mutualisés.)

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 transmise sans délai.

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 soumis à l'assemblée générale ou à tout autre organe remplissant les mêmes fonctions ; le rapport établi par le Commissaire aux comptes doit être fourni lorsqu'il a été produit et soumis à l'assemblée générale ou à 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 soumis à 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 soumis à 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 soumis à l'assemblée générale ou à 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 explicative 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 :

Si un bénéficiaire présente, pour le dernier exercice, 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.

Doivent notamment être déclarées dans ce cadre : les aides de minimis, la compensation fret et compensation fret additionnelle, les aides de l'ADEME, les aides attribuées par des ports, des collectivités locales ou tout autre entité publique ainsi que les aides attribuées par d'autres Etats européens, ...

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 (transporteurs, intermédiaires, clients), 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 (fréquence, jours et horaires des services).

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

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

Sont concernés par ce point :

- les services dont l'exploitation est partagée entre plusieurs opérateurs (avec un même moyen de transport et des engagements de volumes par exemple),
et
- tout opérateur qui transporte, sur les services qu'il exploite, des UTI commercialisées par un autre opérateur et/ou qui confie le transport d'UTI qu'il commercialise à un autre opérateur, même ponctuellement, avec ou sans accord formalisé

Exemple : lorsqu'un opérateur A confie pour le transport une partie de ses UTI à un opérateur B (même ponctuellement, 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.

La partie 1 de cette fiche est à renseigner obligatoirement par tous les opérateurs. En cas d'absence de service mutualisés / partenariats / co-chargements, cocher la case « n'a pas de service mutualisé / en partenariat / co-chargé avec un ou plusieurs autres 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 concernées.

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. 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)/co-chargés 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 concernés.

- *Chaque opérateur devra également déclarer individuellement, pour chaque ligne de service concernée, l'ensemble des UTI qu'il a transporté pour le compte d'autres opérateurs et/ou 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 de transport combiné. Les 10 UTI de A complètent les 30 UTI de B sur ce service. L'opérateur B renseigne les tableaux requis dans le cadre de son dossier de demande d'aide pour chacune de ses circulations avec la totalité des volumes transportés (40 UTI), y compris ceux qui lui sont confiés par l'opérateur A.

2^{ème} service : Parallèlement, l'opérateur B confie des volumes (7 UTI) à l'opérateur A qui exploite également un service de transport combiné. Les 7 UTI de B complètent les 25 UTI de A. L'opérateur A renseigne les tableaux requis dans le cadre de son dossier de demande d'aide pour chacune de ses circulations avec la totalité des volumes transportés (32 UTI), y compris ceux qui lui sont confiés 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 2024 :

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 2024, 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 ;
- clients ;
- types de marchandises transportées ;
- 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 au point 3.2 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 transmise.

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 et tableau C.4.

Il est nécessaire de transmettre :

- 1) le plan de transport des services de l'année pour laquelle l'aide est demandée, tel que publié sur le site internet de l'entreprise organisatrice des services, incluant leur fréquence ainsi que les jours et horaires des rotations
- et
- 2) le tableau xls C.4. (description des circulations - trains/barges/navires), selon le modèle joint en annexe du présent document, dûment renseigné, sans modification des formules ni des colonnes. **L'utilisation du modèle de tableau C.4 est impérative conformément à la notice explicative jointe.**

C.5 – Tableau relatif aux données financières des services

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 des services, 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.

Le chiffre d'affaires **n'inclut pas** les éventuelles subventions à l'exploitation, notamment la présente aide.

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 d'aide, sur les objectifs :

i) de développement (objectifs d'évolution des UTI à transporter en 2025 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, 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 depuis 2021

Une note explicative précisera l'impact du renforcement important du niveau d'aide mis en place depuis 2021 (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 2025 de cette subvention complémentaire par l'entreprise ;
- Tous éléments permettant d'évaluer l'impact de ce niveau renforcé d'aide.

4.2 Transmission du dossier

(23) **Le dossier doit être transmis complet par courrier électronique avant la date fixée au point (30) 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 considéré comme incomplet.

5 Attribution des subventions

(24) Les subventions sont allouées dans la limite des ressources budgétaires annuelles disponibles.

- (25) Après instruction, les demandes éligibles au régime d'aides donnent lieu à l'établissement d'une convention portant sur les trafics de l'année 2024 entre le ministère en charge des transports et le bénéficiaire, fixant notamment au titre de l'année 2024 les engagements du bénéficiaire et les modalités du soutien financier apporté par l'État.
- (26) Le ministère procédera au rapportage attendu par la Commission européenne en matière d'aides d'État sur les plates-formes dédiées.
- (27) 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

- (28) 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

- (29) 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

- (30) Date limite de réception des dossiers de demande :

Lundi 07 avril 2025 à 20h00

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

Vendredi 07 février 2025