



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 27.1.2010  
C(2010)156 final

**Objet :**        **Aides d'Etat N 573/2009 – France et N 647/2009– Espagne**  
**Aide à la mise en œuvre et à l'exploitation de l'autoroute de la mer**  
**entre le port de Nantes-Saint-Nazaire (France) et le port de Gijón**  
**(Espagne)**

Monsieur le Ministre,

#### **1. PROCEDURE**

- (1) Par document électronique du 21 octobre 2009, enregistré par la Commission sous le numéro 3553, les autorités françaises ont notifié à la Commission la contribution française aux aides d'Etat à la mise en œuvre et à l'exploitation de l'autoroute de la mer entre le port de Nantes-Saint-Nazaire (France) et le port de Gijón (Espagne). Ce cas a été enregistré sous le numéro N 573/2009.
- (2) Par document électronique du 20 novembre 2009, enregistré par la Commission sous le numéro 3664, les autorités espagnoles ont notifié à la Commission la contribution espagnole aux aides d'Etat à la mise en œuvre et à l'exploitation de la même autoroute de la mer entre le port de Nantes-Saint-Nazaire (France) et le port de Gijón (Espagne). Ce cas a été enregistré sous le numéro N 647/2009.
- (3) Parallèlement, la Commission a reçu une plainte déposée par l'Association royale des armateurs néerlandais (ci-après "le plaignant"). Les différents griefs exprimés dans cette plainte ont été pris en compte par la Commission dans l'analyse des notifications susvisées.

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

## 2. DESCRIPTION DE LA MESURE NOTIFIÉE

### 2.1. Le contexte de la mesure notifiée

- (4) Le concept d'autoroutes de la mer est issu de l'adoption en 2001 du Livre blanc "La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix"<sup>1</sup> qui préconise la mise en place de ce type de service et invite les Etats membres à se saisir de ce nouveau concept.
- (5) Un accord international relatif à la création d'une commission intergouvernementale franco-espagnole, chargée de proposer une sélection de projets d'autoroutes de la mer entre l'Espagne et la France a été conclu entre la République Française et le Royaume d'Espagne. Cet accord a été signé à Paris le 9 juin 2006 et à Madrid le 3 juillet 2006 et est entré en vigueur le 18 janvier 2007.
- (6) Sur la base des orientations contenues au point 2.3 du Vade-mecum de la Commission européenne du 28 février 2005, relatif à l'article 12(a) des Orientations du RTE-T<sup>2</sup>, les deux Etats ont décidé de lancer une consultation internationale via la publication d'un appel à projets au Journal officiel de la République française<sup>3</sup>, au Boletín Oficial del Estado espagnol<sup>4</sup> et au Journal officiel de l'Union européenne<sup>5</sup> en avril 2007.
- (7) Les Etats ont fixé des objectifs de transfert de trafic routier vers la mer à moyen terme de l'ordre de 100.000 à 150.000 poids lourds par an, soit un objectif de report de 3 à 5% du trafic routier passant à l'Ouest des Pyrénées pour la façade Atlantique - Manche Mer du Nord.
- (8) Les ports d'origine et de destination n'ont pas été désignés a priori. Il appartenait aux candidats de les choisir. A la demande des autorités espagnoles la possibilité de desservir plusieurs ports a été ouverte. Les ports devaient toutefois être d'importance internationale au sens du réseau trans-européen des transports, c'est-à-dire enregistrer un volume annuel de trafic total égal ou supérieur à 1,5 million de tonnes de marchandises ou à 200 000 passagers.
- (9) A l'issue de cette consultation, la commission intergouvernementale a présenté aux Etats, le 30 janvier 2009, une proposition de sélection de projets.
- (10) Le 27 février 2009, à l'occasion d'une déclaration commune, les ministres français et espagnol en charge des transports ont retenu deux projets d'autoroutes de la mer : l'un entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón, opéré par la société GLD Atlantique (ci-après « Fres Mos »), l'autre entre Nantes-Saint-Nazaire et Vigo, avec des prolongements vers Algésiras et Le Havre, opéré par la société Autopista del Mar Atlántica.

---

<sup>1</sup> COM(2001) 370 final, non publié au JO.

<sup>2</sup> Décision n° 1692/96/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, JO L 228 du 9.9.1996, p. 1, modifiée en dernier lieu par la décision n° 884/2004/CE, JO L 167 du 30.4.2004, p. 1, rectificatif JO L 201 du 7.6.2004, p. 1.

<sup>3</sup> Annonce n 307, du 17.04.2007, modifiée avec l'annonce n 382, du 21.04.2007.

<sup>4</sup> BOE num. 92, 16867 du 17.04.2007.

<sup>5</sup> JO 2007/S 74-090489, du 14.04.2007.

- (11) Les Etats ont signé, lors du sommet franco-espagnol du 28 avril 2009 à Madrid, une convention de mise en œuvre et d'exploitation des services d'autoroute de la mer avec chacune des sociétés exploitantes, GLD Atlantique et Autopista del Mar, ainsi que l'accord international permettant aux Etats de contribuer au financement des projets sélectionnés.
- (12) L'entrée en vigueur de ces deux conventions est conditionnée par l'entrée en vigueur de l'accord international entre la République française et le Royaume d'Espagne relatif à la sélection, à la mise en œuvre et au financement de deux projets d'autoroutes de la mer sur la façade atlantique-Manche-mer du Nord, paraphé à Madrid le 28 avril 2009 et par l'intervention de la décision de la Commission approuvant les aides d'Etat aux sociétés exploitantes.
- (13) Cette initiative fait partie du corridor de l'autoroute de la mer d'Europe de l'Ouest reliant le Portugal et l'Espagne via l'arc atlantique avec la Mer du Nord et la Mer d'Irlande, qui fait partie des « Projets prioritaires dont les travaux devraient commencer avant 2010 », conformément aux dispositions du point 21 de l'Annexe III de la décision n°884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil, du 29 avril 2004, modifiant la décision n°1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du Réseau transeuropéen de transports<sup>6</sup>.
- (14) Elle s'inscrit en outre dans le cadre du projet d'intérêt commun "Transport maritime Ouest européen et Autoroutes de la mer (WEST-MOS)<sup>7</sup>. La sélection de deux projets d'autoroutes de la mer par la France et l'Espagne constitue le résultat du Workpackage 1 "Autoroutes de la mer franco-espagnoles".
- (15) Selon les informations fournies par les Etats, le projet concernant le service Nantes-Saint-Nazaire et Vigo, avec des prolongements vers Algésiras et Le Havre, opéré par la société Autopista del Mar Atlántica, sera notifié ultérieurement et les aides d'Etat planifiées ne seront octroyées qu'après l'approbation de la Commission.

## **2.2. Sélection du projet Fres Mos dans le cadre du programme «Marco Polo II»**

- (16) Afin de bénéficier d'une subvention communautaire et être éligible aux aides d'Etat complétant le financement communautaire pour le financement des autoroutes de la mer, conformément à la Communication de la Commission fournissant des orientations sur les aides d'Etat complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer<sup>8</sup> (ci-après "la Communication sur les aides complémentaires"), le projet Fres Mos a été déposé par GLD Atlantique<sup>9</sup> au titre de l'appel à projets 2009<sup>10</sup> du programme établi par le Règlement (CE) no 1692/2006<sup>11</sup> (ci-après le programme "Marco Polo II"). Par

---

<sup>6</sup> JO L 167 du 30.4.2004; rectifiée au JO L 201 du 7.6.2004.

<sup>7</sup> Décision 2005-EU-90609-S-SINCOM n°SI2.442685.

<sup>8</sup> JO C 317 du 12.12.2008, p. 10.

<sup>9</sup> Le dépôt date du 6 mai 2009. Le texte de l'appel ainsi que tous les documents relatifs sont disponibles sur : [http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2009docs\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/marcopolo/calls/2009docs_en.htm)

<sup>10</sup> JO C 33 du 10.02.2009, p. 20

<sup>11</sup> Règlement (CE) no 1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'un concours financier communautaire visant à

décision de la Commission du 27 janvier 2010, prise sur la base de l'article 9 du règlement no 1692/2006, le projet a été sélectionné comme bénéficiaire du programme avec une subvention communautaire s'élevant à 4.171.450 euros.

### **2.3. Objectif de l'aide**

- (17) L'objectif de l'aide, fixé par les deux Etats membres, est de pouvoir rapidement capter entre 3 et 5 % du trafic routier passant actuellement à l'Ouest des Pyrénées, c'est-à-dire de transférer environ 40.000 camions par an du trafic routier vers l'autoroute de la mer et d'au moins doubler ce chiffre dans 5 ans.
- (18) Il existe un transit international important de poids lourds au départ et à destination de la France, l'Espagne et le Portugal. Cette situation est de moins en moins supportable, tant du point de vue écologique que du point de vue économique.
- (19) Face à ce constat, aux problèmes de sécurité rencontrés et aux enjeux de développement et d'aménagement durables, le projet d'autoroute de la mer Fres Mos a été identifié comme une véritable alternative au transport routier, permettant :
- de décongestionner les grands axes routiers, en particulier ceux traversant les Pyrénées : les services permettront de réduire les trafics sur les autoroutes A83 (E3), A 10 (E5), A63 (E5) en France et d'améliorer la circulation sur l'un des goulets d'étranglement les plus importants en Europe: la route nationale N10 entre St Geours et Biscarosse (où l'A63 n'est pas terminée). En Espagne, les services d'autoroutes de la mer contribueront à la décongestion de l'autoroute A8 (E70) le long de la côte atlantique. Il est estimé que l'ensemble des congestions du trafic routier coûtent plus de 1 point de pourcentage du PIB à chaque Etat membre concerné;
  - de promouvoir un mode de transport complémentaire au transport terrestre dans une logique d'aménagement du territoire et de transport durable ;
  - d'améliorer l'efficacité de la chaîne de transport terre-mer;
  - de diminuer la nécessité d'entretien des axes routiers (les camions détériorent beaucoup plus l'asphalte que les voitures);
  - de réduire les accidents routiers.
- (20) En outre, le nouveau service contribuera à l'amélioration de la situation environnementale dans les régions desservies. En particulier, le service:
- diminuera les émissions de CO2; et
  - réduira la pollution sonore.

- (21) L'opérateur a établi l'impact environnemental et social du projet, selon la méthode du programme Marco Polo II, qui montre que les bénéfices environnementaux et sociaux du projet s'élèvent à 48.590.624 euros pendant les quatre premières années d'exploitation du service<sup>12</sup>.

#### **2.4. Base légale nationale**

- (22) L'aide notifiée a deux bases légales. En premier lieu, la convention de mise en œuvre et d'exploitation de l'Autoroute de la Mer entre le port de Nantes-Saint-Nazaire (France) et le port de Gijón (Espagne) entre, d'une part, la République française et le Royaume d'Espagne, et, d'autre part, la Société GLD Atlantique, signée le 28 avril 2009 à Madrid.
- (23) En second lieu, l'accord international entre la République Française et le Royaume d'Espagne relatif à la sélection, à la mise en œuvre et au financement de deux projets d'autoroutes de la mer sur la façade Atlantique-Manche-Mer du Nord signé à Madrid le 28 avril 2009.
- (24) Comme évoqué précédemment, l'entrée en vigueur de la convention est conditionnée, d'une part, par l'entrée en vigueur de l'accord international et, d'autre part, par l'approbation de l'aide au bénéficiaire par la Commission.

#### **2.5. Bénéficiaire de l'aide**

- (25) Le seul bénéficiaire de l'aide est la société GLD Atlantique<sup>13</sup>, domiciliée à Suresnes et inscrite au registre du commerce de Nanterre (Hauts de Seine). Cette société exerce ses activités à partir des ports de Nantes-Saint-Nazaire (Loire Atlantique) en France et de Gijón (Asturies) en Espagne.

#### **2.6. Durée de l'aide**

- (26) Les Etats en cause ont fait le choix d'une intervention par un mécanisme d'aide visant à accompagner la mise en place et la montée en charge du service au moment où celui-ci est le plus fragile, moyennant une aide au démarrage limitée à 4 ans. Par ailleurs, la convention de mise en œuvre et d'exploitation du projet est signée pour 7 ans, afin d'assurer la pérennité du service et crédibiliser le concept. De plus, l'aide sera progressivement réduite sur l'ensemble de la période de financement public<sup>14</sup>.

---

<sup>12</sup> Il faut cependant noter que la méthode du programme Marco Polo II est basée sur des émissions moyennes de tous les types de navires, tandis que les émissions du navire Ro-Pax sont supérieures à cette moyenne.

<sup>13</sup> GLD Atlantique est une entreprise commune entre LD FERRY SAS (domiciliée en France, partie du groupe LUIS DREYFUS ARMATEURS GROUP) et ATLANTICA SPA DI NAVIGAZIONE (domiciliée en Italie, partie du groupe GRIMALDI), chacune possédant une participation de 48%. Les ports de Gijón et de Nantes-Saint Nazaire, ainsi que la compagnie Modalohr possèdent chacun 1% du capital.

<sup>14</sup> La première année elle est équivalente à 10 millions d'euros tandis que la quatrième année elle s'élèvera à 5 millions d'euros.

- (27) Enfin, d'après le plan d'affaires du projet, à la cinquième année d'exploitation, le service deviendra économiquement viable, dégagant un profit annuel de [...] d'euros.

## **2.7. Montant et intensité de l'aide**

- (28) Le montant maximal de l'aide au démarrage est de 30 millions d'euros au total, c'est-à-dire 15 millions d'euros par Etat concerné. A cette aide s'ajoute la subvention, fixée à 4.171.450 euros, au titre du programme Marco Polo II, selon les modalités établies par le contrat qui sera signé entre GLD Atlantique et l'Agence exécutive pour la compétitivité et l'innovation de l'Union européenne (ci-après « *EACI* »).
- (29) En outre, les autorités concernées se sont engagées à ce que l'ensemble des mesures étatiques et des subventions communautaires reçues par la société exploitante pour la mise en service et l'exploitation de l'autoroute de la mer ne dépassera en aucun cas 35 % des coûts éligibles au sens du programme Marco Polo II<sup>15</sup> pour une durée maximale de 4 ans.
- (30) La convention de mise en œuvre et d'exploitation n'emporte en outre aucun droit d'exclusivité au bénéfice de la société GLD Atlantique pour l'exploitation du service d'autoroute de la mer entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón. Les Etats s'engagent toutefois à ne subventionner aucune autre autoroute de la mer dont le tronçon principal coïnciderait avec le service subventionné.

## **2.8. Coûts de fonctionnement éligibles au sens du programme Marco Polo II**

### **La méthode de calcul des coûts éligibles**

- (31) GLD Atlantique a choisi d'offrir un transport de fret en mode accompagné (transport du camion avec son ou ses conducteur(s)), qui, à son avis, suit au mieux les habitudes des transporteurs routiers, conformément aux règles en vigueur du programme Marco Polo II. Par conséquent, le navire choisi pour le service est de type RO-PAX<sup>16</sup>.
- (32) En effet, afin de contribuer à la couverture de ses charges fixes et d'équilibrer son plan d'affaires, GLD Atlantique a choisi de compléter son offre en acceptant, de manière subsidiaire, le transport de passagers voyageant à des fins touristiques, tout en gardant pour objectif prioritaire du projet le report modal.
- (33) Ainsi, les coûts et les recettes relatifs au transport de marchandises et les coûts et les recettes afférentes au transport de passagers ont été clairement distingués dans le plan d'affaires du projet, de sorte à limiter les coûts éligibles aux seuls coûts relatifs au transport de marchandises conformément aux règles du programme Marco Polo II.

---

\* Information couverte par le secret professionnel.

<sup>15</sup> Voir note de bas de page no 11 ci-dessus.

<sup>16</sup> Un ro-pax ou navire ro-pax, de l'acronyme anglais *Roll-On-Roll-Off-Passenger-ship*, est un navire roulier accueillant aussi des passagers.

- (34) De plus, certains coûts communs (comme le fuel, les coûts portuaires, la location de navire, etc.) sont répartis entre les activités éligibles (transport du fret) et les activités non éligibles (transport de passagers et voitures ) sur la base d'un taux moyen de [...] %<sup>17</sup> des revenus pour les activités non-éligibles sur une période de 4 ans.
- (35) Par conséquent, les coûts totaux éligibles identifiés s'élèvent à [...] euros.

**Le montant des aides d'Etat établi en fonction des coûts éligibles réellement encourus**

- (36) Dans la convention signée le 28 avril 2009 il est prévu que la société bénéficiaire communique chaque année aux autorités des Etats membres un état prévisionnel, basé sur les 5 premières années d'exploitation, des dépenses annuelles correspondant aux coûts éligibles, étant entendu que ces dépenses seront justifiées par des factures et autres documents probants.
- (37) De plus, les Etats se sont engagés à réaliser un bilan de fin de période sur le dispositif d'aide à l'issue des 4 années de subventionnement, récapitulant le montant des versements par année, ainsi que les coûts pris en compte. Cela permettra de fixer les dépenses réelles, effectuées pour la période globale de financement, ainsi que de vérifier que la limite du financement à 35 % des coûts éligibles réellement encourus a bien été respectée.

**2.9. Autres services de transport maritime existants ou futurs**

i. Autopista del mar Atlántica

- (38) Les Etats ont indiqué qu'il n'existe pas d'autoroutes de la mer directement concurrentes avec les destinations d'origine, concernées par le projet Fres Mos. Le deuxième projet sélectionné par les Etats dans le cadre de l'appel à projets est opéré par la société Autopista del mar Atlántica et porte sur une liaison entre différents ports : Nantes-Saint-Nazaire et Vigo, avec prolongement vers Algésiras et Le Havre. En outre, le service de GLD Atlantique s'adresse au trafic accompagné<sup>18</sup>, tandis que le service proposé par la société Autopista del Mar Atlántica concerne le trafic non accompagné<sup>19</sup>

ii. Bilbao-Zeebrugge

- (39) Il existe par ailleurs un service entre Bilbao (Espagne) et Zeebrugge (Belgique), opéré par la société Transfennica, sélectionné par le programme Marco Polo II en 2007 pour implanter un projet d'autoroutes de la mer. Il bénéficie à ce titre d'un financement communautaire.

---

<sup>17</sup> La prévision de [...] % a été calculée par l'opérateur sur la base de la proportion des revenus non-frets/les revenus totaux et sera vérifiée par un audit externe *ex post* et contrôlée par l'EACI à la fin de la période de financement.

<sup>18</sup> Trafic accompagné: Le tracteur et le chauffeur accompagnent la semi-remorque sur le train ou le bateau, tout au long du transport.

<sup>19</sup> Trafic non accompagné: Seule la semi-remorque effectue le trajet en train ou en bateau.

- (40) A cet égard les Etats ont fourni une étude, préparée par le consultant TL&Associés, sur l'impact du projet notifié sur la concurrence et notamment au regard du service en question.
- (41) Selon les Etats, cette étude démontre que les deux projets sont complémentaires plutôt que concurrents. De plus, le trafic routier existant qui pourrait être capté est suffisamment important pour que les deux services puissent coexister sur le marché, tout en restant rentables. Il est également estimé que le niveau global du report modal serait beaucoup plus élevé dans l'hypothèse où les deux services seraient conjointement en exploitation.
- (42) En outre, le projet de liaison entre Nantes-Saint-Nazaire et Gijón s'adresse au trafic accompagné, alors que la liaison Zeebrugge-Bilbao s'adresse au trafic non accompagné.
- (43) D'après les Etats, cette dernière différence entre les deux services montre qu'ils s'adressent à des marchés complètement différents, car un transport accompagné ne nécessite ni la même organisation, ni la même logistique qu'un transport non accompagné. En effet, si le transport non accompagné apparaît comme la solution la plus économiquement pertinente et également la plus écologique, il impose par ailleurs des contraintes fortes d'organisation et des conditions de marché qui sont parfois difficiles à réunir.

## **2.10. Cumul**

- (44) Selon les informations fournies par les deux Etats membres, l'aide notifiée ne sera pas cumulée avec d'autres financements publics à l'exception de la subvention Marco Polo susmentionnée d'une valeur de 4.171.450 euros. En effet, les autorités françaises et espagnoles se sont engagées à notifier toute aide supplémentaire qui dépasserait le montant de 30 millions d'euros (mais qui resterait, en tout état de cause, sous la limite de l'intensité de 35 % des coûts éligibles) et/ou toute aide qui serait octroyée après la quatrième année d'opération du service.
- (45) De plus, l'aide notifiée ne sera pas cumulée avec d'éventuelles compensations de service public.

## **3. APPRECIATION DE L'AIDE**

### **3.1. Existence d'aide**

- (46) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), sauf dérogations prévues par le traité, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par un État membre qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence.

#### Présence de ressources d'État

- (47) La mesure proposée prévoit que le bénéficiaire recevra des contributions financières des États français et espagnol sous forme de subventions directes. La Commission conclut donc à la présence de ressources d'État.



### Avantage économique sélectif

- (48) Dans le cadre de la mesure proposée, l'entreprise GLD Atlantique recevra des subventions. L'entreprise bénéficiaire voit ainsi réduire ses coûts, qu'elle aurait normalement dû supporter intégralement. La Commission conclut dès lors que la mesure confère un avantage économique à l'entreprise bénéficiaire.
- (49) Le bénéficiaire de la mesure est une entreprise du secteur maritime ce qui confère un caractère sélectif à la mesure.

### Distorsion de la concurrence et effets sur le commerce dans l'Union européenne

- (50) Lorsqu'une aide financière accordée par un État membre renforce la position d'une entreprise par rapport à ses concurrents lors des échanges au sein de l'Union européenne, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide<sup>20</sup>. Dans le cas présent, la mesure notifiée renforce la position de l'entreprise bénéficiaire par rapport aux entreprises qui participent aux échanges dans l'Union européenne. Pour qu'une mesure fausse la concurrence, il suffit que le destinataire de l'aide soit en concurrence avec d'autres entreprises sur les marchés libéralisés<sup>21</sup>.
- (51) À cet égard, le fait qu'un secteur économique soit libéralisé au niveau de l'Union européenne constitue un élément de preuve que l'aide puisse avoir un effet réel ou potentiel sur la concurrence et les échanges entre les États membres<sup>22</sup>.
- (52) Dans ce contexte, le règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers<sup>23</sup> a libéralisé complètement les transports maritimes entre États membres à partir du 1er janvier 1993.
- (53) La Commission en conclut que la mesure en question est susceptible de renforcer la position de l'entreprise par rapport à ses concurrents dans les échanges entre les États membres de l'Union européenne.

### Conclusion sur la présence d'aide

- (54) Au vu de ce qui précède, la Commission estime que la mesure notifiée constitue une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.

---

<sup>20</sup> Affaire 730/79, *Philip Morris contre Commission*, Rec. 1980, p. 2671, point 11. Affaire C-53/00 *Ferring*, Rec. 2002, p. I-9067, point 21; affaire C-372/97, *Italie contre Commission*, Rec. 2004, p. I-3679, point 44.

<sup>21</sup> Arrêt du Tribunal de première instance du 30 avril 1998, affaire T-214/95, *Het Vlaamse Gewest (Région flamande) contre Commission des Communautés européennes*, Rec. 1998, p. II-717.

<sup>22</sup> Affaire C-409/00 *Espagne contre Commission*, Rec. 2003, p. I-1487, point 75.

<sup>23</sup> JO L 378 du 31.12.1986, p. 1.

### 3.2. Compatibilité de l'aide

#### i. Base juridique

- (55) L'augmentation du trafic de marchandises, la saturation du réseau routier et les préoccupations environnementales sont autant d'éléments qui incitent depuis plusieurs années l'Union Européenne et les pouvoirs publics nationaux à mettre en place des systèmes de transport alternatifs à la route, économiquement compétitifs et plus respectueux du cadre de vie. C'est dans ce contexte que la Commission encourage le développement des autoroutes de la mer, dont la notion a été introduite avec le livre blanc de 2001 intitulé «La politique européenne des transports à l'horizon 2010: l'heure des choix»<sup>24</sup>. Ce mode représente un service de transport de haute qualité destiné au transport maritime à courte distance.
- (56) En vertu de l'article 107, paragraphe 3 sous c) TFUE, les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ou de certains secteurs économiques peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun, dès lors qu'elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun. La Commission considère l'article 107, paragraphe 3 sous c) TFUE, comme la base juridique appropriée applicable dans le cas d'espèce.
- (57) Les aides en faveur des transports maritimes à courte distance doivent être examinées à la lumière des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime<sup>25</sup> (ci-après "les Orientations maritimes"). Les conditions spécifiques pour l'autorisation des aides en question sont définies au chapitre 10, intitulé "Aide aux transports maritimes à courte distance".
- (58) En outre, comme la mesure notifiée concerne un projet sélectionné dans le cadre du programme Marco Polo II, la Communication sur les aides complémentaires s'applique aussi au cas d'espèce. Cette Communication augmente la durée et l'intensité de l'aide telles que prévues par les Orientations maritimes dans le cas notamment des projets labellisés Marco Polo.
- (59) La Commission appréciera donc la compatibilité de la mesure notifiée avec le marché intérieur conformément à l'article 107, paragraphe 3 sous c) TFUE tel que mis en œuvre par le chapitre 10 des Orientations maritimes, modifié par la Communication sur les aides complémentaires.

#### ii. Remarques générale; durée

- (60) La Commission note que le projet sous examen concerne l'acheminement de marchandises et secondairement de passagers par mer entre des ports situés sur le territoire des deux Etats membres. Il s'agit donc de transport maritime à courte distance au sens des premier et deuxième alinéas du chapitre 10 des Orientations maritimes.

---

<sup>24</sup> COM(2001) 370.

<sup>25</sup> JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

(61) De même, la Commission observe que la société bénéficiaire est ressortissante de l'Union européenne au sens de l'article 1<sup>er</sup> du règlement (CEE) n° 4055/86 et que le navire sera enregistré dans le registre français (voir chapitre 10, quatrième alinéa des Orientations maritimes).

(62) La durée du financement public est de quatre ans ce qui est inférieur à la durée maximale de cinq ans prévue par le chapitre 10 quatrième alinéa premier tiret des Orientations maritimes tel que modifié par le point 8 de la Communication sur les aides complémentaires.

iii. Effet sur autres services

(63) Le plaignant a allégué que le service existant entre Bilbao (Espagne) et Zeebrugge (Belgique), opéré par la société Transfennica, serait en concurrence directe avec la nouvelle autoroute de la mer. Sur ce point, la Commission a tenu compte des éléments suivants:

(64) Le trafic routier qui pourrait être capté semble suffisamment important pour que les deux services puissent coexister sur le marché, tout en restant rentables. Il est calculé dans le rapport de TL&Associés, cité ci-dessus, que dans l'hypothèse où les deux services coexistent, le projet Fres Mos pourrait capter environ 8% du nombre total de camions transférés pendant une période de 10 ans d'exploitation, tandis que le service opéré par Transfennica pourrait capter environ 41% pendant la même période. De plus, le nombre de camions que le projet Fres Mos serait en mesure de capter pendant une période de dix ans reste environ cinq fois plus faible que celui du service Trasfennica (par exemple, 154.030 camions comparé à 755.441 camions pour l'année 2010 et 199.104 camions comparé à 976.504 camion pour l'année 2020).

(65) En outre, il est estimé que le niveau global du report modal serait beaucoup plus élevé à supposer que les deux services sont conjointement opérationnels. En effet, le service existant exploité par Trasfennica ne capterait que 44% du nombre total de camions, alors que ce pourcentage serait de 49% dans l'hypothèse d'une exploitation commune.

(66) Par conséquent, dans l'hypothèse où les deux services coexistent, les pertes du marché potentielles par Transfennica sembleraient marginales (autour de -6%).

(67) La Commission a analysé le rapport de TL&Associés, cité ci-dessus, et elle n'a pas trouvé des raisons pour douter ses conclusions.

(68) Ainsi, le service exploité par Transfennica et le projet Fres Mos apparaissent complémentaires plutôt que concurrentiels. De plus la différence entre le transport accompagné (St Nazaire - Gijón) et non accompagné (Bilbao-Zeebrugge) doit aussi être prise en compte.

(69) En effet, la Commission estime que leurs arrière-pays sont différents, compte tenu du fait que la distance entre Bilbao et Vigo en Espagne est d'environ 484 km, tandis que celle entre Zeebrugge et Nantes-Saint Nazaire est d'environ 550 km. Il y a aussi des différences substantielles au niveau de l'infrastructure, comme par exemple les réseaux routiers reliant les ports ainsi que les capacités des ports.

- (70) Quant au futur projet Nantes-Saint-Nazaire et Vigo, avec prolongement vers Algésiras et Le Havre, opéré par Autopista del Mar Atlántica, il apparaît également complémentaire au projet Fres Mos, étant donné qu'il s'agit d'arrière-pays et de service différents et que Autopista del Mar Atlántica fournira un service de transport non accompagné.
- (71) La Commission reconnaît que le service permettra de transférer du trafic routier de marchandises sur la mer (3 à 5 % du trafic routier passant à l'ouest des Pyrénées pour la façade Atlantique – Manche Mer du Nord). Elle estime qu'un tel transfert, qui est un des objectifs de la politique communautaire des transports, correspond à l'intérêt commun.
- (72) Dans ces conditions, la Commission estime que le projet en cause n'aurait pas pour résultat un détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun. Il s'ensuit que les dispositions du chapitre 10 quatrième alinéa deuxième tiret des Orientations maritimes sont respectées.
- (73) En outre, la Commission prend note que le service proposé fait l'objet d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli<sup>26</sup> concernant une nouvelle route. De plus, les Etats se sont engagés à ne pas financer un autre projet sur la même route, ni reconduire, proroger ou reproduire le projet. Les conditions inscrites au chapitre 10 quatrième alinéa troisième tiret des Orientations maritimes sont par conséquent remplies.

#### iv. Intensité et remarques finales

- (74) Selon le plaignant, le montant de l'aide et des subventions communautaires dépasse ce qui est permis par le programme Marco Polo II ainsi que par les Orientations communautaires, telles que modifiées par la Communication sur les aides complémentaires. Il est ainsi allégué que la nouvelle autoroute de la mer pourrait exister pendant plusieurs années sans revenus propres grâce aux subventions publiques excessives.
- (75) A cet égard, la Commission note que les aides nationales auxquelles s'ajoute le financement Marco Polo représentent [...] % des coûts éligibles. Ceci est en conformité avec le chapitre 10 quatrième alinéa quatrième tiret des Orientations maritimes tel que modifié par le point 8 de la Communication sur les aides complémentaires.
- (76) La Commission rappelle que la convention signée le 28 avril 2009 pour la mise en œuvre du projet Fres Mos prévoit que l'aide nationale et le financement communautaire ne doivent en aucun cas dépasser 35 % des coûts éligibles, et dans la limite de 30 millions d'euros au titre des aides nationales.
- (77) La Commission prend également note du fait que tous les coûts éligibles ont été calculés selon les règles établies par le programme Marco Polo II ainsi que par la pratique constante de l'*EACI*.

---

<sup>26</sup> Voir paragraphe (21) ci-dessus.

- (78) Enfin, la Commission rappelle que la convention signée le 28 avril 2009 prévoit que la société exploitante communique chaque année aux Etats membres les dépenses réelles correspondant aux coûts éligibles, les dépenses étant justifiées par des factures et autres documents probants.
- (79) Les Etats membres se sont également engagés à vérifier *ex post* toutes les dépenses éligibles réellement effectuées par la société pour la période entière de financement public afin de contrôler le respect de la limite de financement de 35% des coûts éligibles.
- (80) Ainsi, contrairement aux allégations du plaignant, la Commission estime que le mécanisme prévu par les Etats membres évite tout risque d'excès par rapport aux seuils permis par la Communication sur les aides complémentaires. Par conséquent, les conditions inscrites au chapitre 10 quatrième alinéa quatrième tiret, tel que modifiée par le point 8 de la Communication sur les aides complémentaires, sont aussi remplies.
- (81) La Commission reconnaît que les deux Etats membres ont sélectionné le projet pour le financement public suite à un appel à projets ouvert, transparent et non discriminatoire. En effet, il a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* ainsi qu'aux journaux officiels nationaux. Les critères de sélection et les objectifs ont été préalablement définis et portés à la connaissance des candidats. Ceci est en ligne avec le chapitre 10 quatrième alinéa cinquième tiret des Orientations maritimes.
- (82) La Commission observe également que le service est de nature à être commercialement viable à partir de la cinquième année d'opération, c'est-à-dire immédiatement après l'échéance des financements publics national et communautaire. A cet égard, un profit est envisagé dès la cinquième année d'exploitation. Ceci est en conformité avec le chapitre 10 quatrième alinéa sixième tiret des Orientations maritimes.
- (83) Enfin, l'aide n'est cumulée avec aucune autre aide ni aucune compensation de service public conformément au chapitre 10 quatrième alinéa septième tiret des Orientations maritimes.
- (84) Compte tenu de ce qui précède, la Commission considère que les critères formulés aux paragraphes 2 à 10 de la Communication sur les aides complémentaires ainsi que ceux énoncés au chapitre 10 des Orientations maritimes sont remplies par la mesure en cause.

#### v. Conclusion

- (85) La Commission conclut que la mesure est compatible avec le marché intérieur.

#### **4. DECISION**

- (86) Compte tenu de l'appréciation qui précède, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections en considérant l'aide compatible avec le marché intérieur au sens de l'article 107, paragraphe 3 sous c) du TFEU.

Au cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, les autorités françaises et espagnoles sont invitées à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Faute de recevoir une demande motivée à cet effet dans le délai imparti, la Commission considérera que les autorités françaises et espagnoles sont d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans les langues faisant foi, sur le site Internet [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/state\\_aids\\_texts\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_fr.htm) [http://ec.europa.eu/community\\_law/state\\_aids/state\\_aids\\_texts\\_es.htm](http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/state_aids_texts_es.htm)

Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à l'adresse suivante:

Commission européenne  
Direction générale Énergie et transports  
Direction A  
B-1049 Bruxelles  
Fax No : 0032 (0)2 2964104

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

Par la Commission

Antonio Tajani  
Vice-président de la Commission