



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 02.07.2015
C(2015) 4463 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

Objet: Aide d'État SA.39688 (2015/N) – France Projet d'extension du Port de Calais

Monsieur le Ministre,

1 PROCEDURE

- (1) Après des contacts de pré-notification, les autorités françaises ont notifié à la Commission, le 30 avril 2015, un projet d'extension du Port de Calais (France). Le 4 juin 2015, la Commission a demandé des informations supplémentaires, que la France a fournies le 12 et le 19 juin 2015.

2 DESCRIPTION

2.1 Objectif du projet notifié

- (2) Le Port de Calais accueille principalement des navires effectuant la liaison entre Douvres (Royaume-Uni) et Calais (France). 75% du fret et 80% des passagers arrivant à Calais viennent de Douvres. Cette route connaît un essor continu en termes de trafic qui s'accompagne d'un accroissement de la taille des navires opérant la liaison. Sur les 30 dernières années, la route a enregistré une croissance annuelle moyenne de 5% environ tandis que certains navires atteignent une longueur de 240m.
- (3) Face à cette situation, la Région Nord-Pas-De-Calais (ci-après la «*Région*»), qui est l'actuelle propriétaire du Port de Calais, a entériné un projet d'extension du Port lors d'une délibération de son Conseil régional en avril 2010 (ci-après le «*Projet Calais*»

Son Excellence Monsieur Laurent FABIUS
Ministre des Affaires étrangères et du Développement international
37, Quai d'Orsay
F - 75351 – PARIS

Port 2015»). Ce projet sera exécuté en trois phases. Compte tenu de leurs états d'avancement respectifs, seule l'aide prévue pour la phase 1 du projet fait l'objet d'une notification de la part des autorités françaises.

2.2 Travaux prévus

- (4) La Phase 1 du Projet Calais Port 2015 comprend la création d'une nouvelle digue d'environ 3 km et d'un bassin portuaire d'environ 90 ha, la création de 44 ha de nouveaux terre-pleins par l'utilisation des matériaux de dragage du bassin (équilibre déblai-remblai), la construction de postes d'accostage pour maxi-ferries de dernière génération, les aménagements de desserte routière et ferroviaire, un terminal fer — route — mer au point de contact des futures autoroutes de la mer et ferroviaires.
- (5) La Phase 1 permettra ainsi de disposer d'un terminal transmanche de grande capacité : 650.000 m² dont 27.000 m² de parking de pré-embarquement. Les flux transmanche sont réorganisés en profondeur pour les contrôles fret, les aires d'embarquement, les sorties et la liaison avec le terminal transmanche.

2.3 Financements des travaux prévus

- (6) Le coût approximatif de la Phase 1 du Projet Calais Port 2015 (extension du port et autres coûts) est d'environ EUR 887,5 millions courants, financé comme suit:

Tableau 1: Sources de financement de la Phase 1 du Projet Calais Port 2015

SOURCE	MONTANT M€ courants HT	POURCENTAGE
Dette Long Terme	[...]	[...]%
Dette Subordonnée	[...]	[...] %
Capital Social	[...]	[...]%
Subventions (récoltées et versées par la Région)	270,0	[...]%
Total	887,5	100,0 %

Source: Notification

- (7) Le plan de financement de la Phase 1 du Projet Calais Port 2015 actuellement envisagé, outre les dettes à long terme provenant d'établissements bancaires, la dette subordonnée provenant de certains actionnaires et le capital social du maître d'ouvrage et de l'exploitant, inclut les subventions suivantes:

Tableau 2: Financements publics de la Phase 1 du Projet Calais Port 2015

CONTRIBUTIONS	MONTANT (M€)
Etat (décision en cours)	100 (en cours)
Union européenne (appel à projet « <i>Mécanisme pour l'interconnexion en Europe</i> ») (décision en cours)	90 (en cours)
Département du Pas-de-Calais	25
Ville de Calais et Communauté d'Agglomération du Calais (CAP CALAISIS)	12
Part restant à la Région (hors financement du déplacement de l'émissaire Tioxide et reprise des emprunts des concessions)	43 (en cours)
Total des concours publics versés au futur Concessionnaire (entre 2015 et 2020)	270

Source: Notification

- (8) Les subventions seront versées directement à la Région qui collectera et centralisera l'ensemble. Elles seront ensuite versées par étapes [...] au fur et à mesure de la

réalisation effective des travaux, selon un calendrier annexé au Contrat de Concession. Un versement [...] d'un montant de EUR [...] millions suivi du versement d'un montant annuel [...] sont d'ores et déjà prévus.

- (9) En outre, la SPD percevra auprès du Concessionnaire, en contrepartie de la mise à disposition des ouvrages résultant de l'exercice des missions subdéléguées portant sur le Projet Calais Port 2015, une redevance SP. Cette redevance SP sera perçue par la SPD pendant l'exploitation du port par le Concessionnaire. Elle permet notamment à la SPD, qui ne perçoit pas d'autres ressources d'exploitation au titre du projet, d'assurer le service de la dette d'EUR [...] millions environ, qui constitue la source prédominante de financement du projet.
- (10) Pour assurer le paiement de la redevance SP [...]. [...]. La Région fournit une garantie au Concessionnaire [...].
- (11) [...] Au cas d'espèce, la France estime que [...] la valeur actuelle nette serait EUR 20 millions maximum. [...].
- (12) Enfin, un mécanisme de « *redevance complémentaire* » concourra à rémunérer la Région en contrepartie des subventions versées. La redevance complémentaire due par la Société des Ports du Détroit interviendra normalement au cours de la trentième année suivant l'exploitation du projet et, en tout état de cause, à partir de la trente-cinquième année. [...] Le Concessionnaire devra, lui aussi, verser une « *redevance complémentaire* » à la Région si son résultat net excède le résultat net prévisionnel. [...].
- (13) Les autorités françaises ont estimé que le projet présente un manque à financer (ou « *funding gap* »)¹ d'EUR 291 millions sur 50 ans, qui correspondent à la durée de la concession et qui a été calculé de la façon suivante:

¹ Le manque à financer est déterminé en fonction des prévisions de flux de trésorerie nets incrémentaux générés par le projet. Il montre l'impact incrémental pour l'entreprise (ici le Concessionnaire) de la mesure qui est l'objet d'évaluation.

	Eléments principaux	Valeur non actualisée	Valeur actualisée
1	Période de référence (nombre d'années)	50	
2	Taux d'actualisation	[...]%	
3	Coût total de l'investissement (TVA exclue)- non actualisé	[...] M€	
4	Coût total de l'investissement (TVA exclue) -actualisé		[...] M€
5	Valeur résiduelle - non actualisée	[...] M€	
6	Valeur résiduelle- actualisée		[...] M€
7	Recettes - actualisées		[...] M€
8	Coûts opérationnels - actualisés		[...] M€
Calcul du "funding gap"			
9	Revenus nets (recettes- coûts opérationnels + valeur résiduelle, actualisés) (7) - (8) + (6)		[...] M€
10	Coût total de l'investissement - recettes nettes (4) - (9)		291 M€

- (14) Les recettes et les coûts utilisés pour le calcul du manque à financer correspondent à des hypothèses médianes en termes de profitabilité du projet. Les estimations financières du projet ont été effectuées par [...], sur la base d'hypothèses de volumes d'affaires validées par des tiers. Les estimations financières sont à leur tour reprises dans un modèle financier, qui est annexé au contrat de Concession et repris dans le cadre des différents contrats et conventions afférents au projet.
- (15) Par ailleurs, les autorités françaises s'engagent à procéder à une notification distincte ultérieure de toute mesure [...] qui conduirait à un dépassement du niveau de manque à financer, tel que calculé par les autorités françaises à la demande de la Commission.

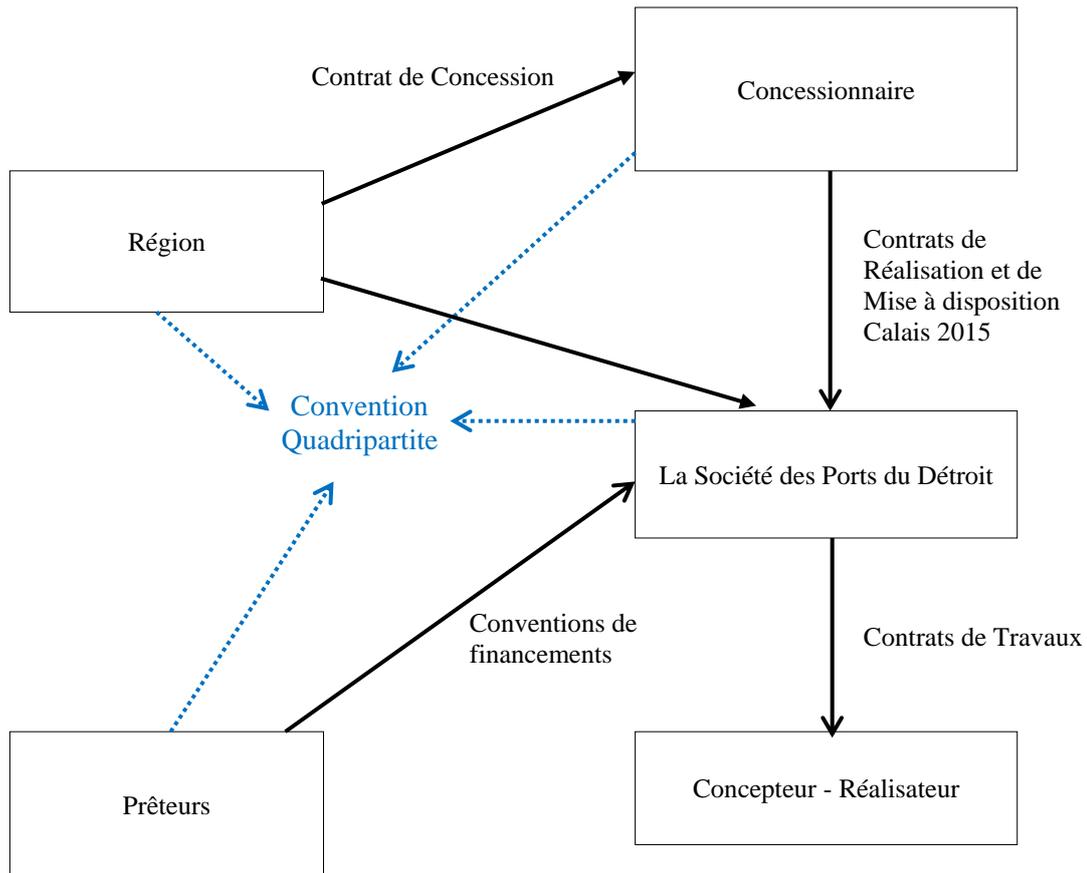
2.4 Répartition des compétences dans l'exécution des travaux prévus

- (16) En 2012, la Région a lancé une procédure de délégation de service public pour l'exploitation, la gestion et le développement des ports de Calais et Boulogne-sur-Mer. La procédure s'est achevée par une délibération du Conseil régional en date du 30 janvier 2015. La structure de la concession repose sur deux sociétés indépendantes (i) le Concessionnaire et (ii) la SPD.
- (17) Le Concessionnaire. Les actionnaires du Concessionnaire sont les CCI Côte d'Opale ([...]) et Nord de France ([...] %), la CDC Infrastructure ([...] %) et la société Méridiam Infrastructure ([...] %). Les investisseurs, qu'ils soient privés, comme c'est le cas de Méridiam Infrastructure, ou publics, comme c'est le cas de tous les autres, disposeront de droits attachés à leur participation en tant qu'actionnaires au prorata de leurs parts au capital social et apporteront leurs fonds avec un objectif de rentabilité satisfaisante.

- (18) Les missions confiées au Concessionnaire sont encadrées par la Région au titre du Contrat de Concession. Le Concessionnaire sera en charge de la gestion et exploitation du Port de Calais. Toutefois, le Concessionnaire doit appliquer les tarifs et redevances homologués par la Région dans les conditions prévues par le Contrat de Concession.
- (19) Le Concessionnaire supporte les risques d'exploitation du Port, repris dans le contrat de concession: (i) le risque commercial, c'est-à-dire le risque sur le niveau d'activité du Port et les produits en découlant; (ii) les risques industriels, le risque sur le niveau des charges induites par la mobilisation des moyens nécessaires à l'accomplissement des droits et obligations confiés par le contrat au Concessionnaire; (iii) les risques naturels et technologiques, c'est-à-dire les risques sur le niveau des charges induites résultant de phénomènes naturels ou anthropiques (submersion, érosion, séisme, pyrotechnique et installations classées...).
- (20) La Société des Ports du Détroit. Cette société a été créée *ad hoc* pour exécuter les missions de maîtrise d'ouvrage et de financement du Projet Calais Port 2015, ainsi séparées des activités d'exploitation des installations portuaires portées par le Concessionnaire. Le capital social de cette société sera, à la date d'entrée en vigueur du Contrat de Concession, réparti entre la CDC Infrastructure ([...]%), Méridiam Infrastructure ([...]%), les CCI Côte d'Opale ([...]%) et Nord de France ([...]%) et le Grand Port Maritime de Dunkerque ([...]%). Les investisseurs, qu'ils soient privés ou publics, disposeront pour l'essentiel de droits attachés à leur participation en tant qu'actionnaires au prorata de leurs parts au capital social² et apporteront leurs fonds avec un objectif de rentabilité satisfaisante.
- (21) Pour confier à la SPD les missions de réalisation du Projet Calais Port 2015 et leur financement, le Concessionnaire conclut avec elle un contrat par lequel il lui confie, par subdélégation, la conception, la réalisation, le financement, le gros entretien et le renouvellement des travaux de Phase 1 du Projet Calais Port 2015, conformément au Contrat de Concession.
- (22) Afin de permettre à la Région de contrôler pleinement l'exécution du Contrat de Concession, la Région, le Concessionnaire, la SPD et les prêteurs concluront une convention quadripartite. La convention aura principalement pour objet (i) d'autoriser le Concessionnaire à subdéléguer une partie de ses missions au titre du Contrat de Concession, (ii) de permettre à la Région de veiller à leur parfaite exécution par la SPD et [...].
- (23) Compte tenu de la lourdeur des investissements à réaliser pour la Phase 1 du Projet Calais Port 2015 et la durée de vie des infrastructures à construire, qui peut excéder 100 ans, la Région a conclu le contrat de concession pour une durée de 50 ans. En vertu du Contrat de Concession, les ouvrages réalisés en cours de concession seront remis à la Région, qui en deviendra propriétaire.
- (24) Le schéma ci-dessous synthétise la structure juridique du Projet.

² Certaines limitations d'accès à certaines délibérations nécessitant l'échange d'informations commerciales sensibles s'appliquent au Port de Dunkerque, qui est concurrent du Port de Calais.

Schéma 1:



Source: Notification

2.5 Base légale

(25) Les textes constituant la base juridique nationale concernée par la mesure d'aide objet de la présente décision sont les suivants : (i) articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales (codifiant les articles 38 et suivants de la loi n° 93-122 du 29 Janvier 1993 dite « Loi Sapin »); (ii) Projet de Contrat de Concession de la Région Nord Pas-de-Calais concernant la concession des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais; (iii) délibération du conseil régional du Nord-Pas de Calais du 30 janvier 2015 ayant désigné comme concessionnaire des ports de Boulogne-sur-Mer et Calais le groupement constitué par la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Côte d'Opale, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Région Nord de France, la société Meridiam Infrastructure, et la société CDC Infrastructure, et autorisé le Président de la Région à signer le contrat et ses annexes.

2.6 Contexte concurrentiel

(26) Le trafic transmanche, notamment entre Calais et Douvres, est en croissance constante. Ainsi, le Port de Calais enregistre une hausse globale des volumes de trafic transmanche fret depuis trente ans, exception faite de la baisse induite par la sortie de SeaFrance du marché en 2012. En outre, pour l'avenir, le Port de Calais anticipe un taux de croissance annuel pour le fret de [...] % sur la période 2014-2030 et de [...] % à partir de 2030. De la même manière, le trafic transmanche passager a connu une forte progression dans la même période. Suite à la crise économique récente dans l'Union européenne, le trafic transmanche passager a baissé en 2008 et 2009, mais les prévisions d'évolution du trafic passager sur la route Calais-Douvres

restent positives avec une augmentation annuelle moyenne de [...] % jusqu'en 2030 et de [...] % après 2030.

- (27) *Trafic transmanche fret*. Les autorités françaises avancent que les principaux concurrents du Port de Calais pour le fret roulier sont Eurotunnel et le port de Dunkerque, ainsi que dans une moindre mesure Rotterdam et Hoek Van Holland. Par ailleurs, la zone de chalandise couverte par le Port de Calais s'étend aux trois-quarts à la France, l'Allemagne et le Bénélux.³ Sur ce marché, le Port de Calais jouirait d'une part de marché de 47%.
- (28) *Trafic transmanche passager*. Concernant le transport de passagers, il apparaît que ces derniers empruntent prioritairement les routes Calais-Douvres et Calais-Folkestone pour se rendre au Royaume-Uni, le *Shuttle* d'Eurotunnel constituant l'opérateur concurrent le plus important pour le Port de Calais. Sur ce marché, le Port de Calais jouirait d'une part de marché de 48%.

3 ANALYSE

3.1 Présence d'aide d'Etat

- (29) En vertu de l'article 107, paragraphe 1 du Traité sur le Fonctionnement de l'Union Européenne ("TFUE"), la qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: (i) une entreprise bénéficie (ii) d'un avantage conféré au moyen de ressources d'État, (iii) que cet avantage soit sélectif, et (iv) que la mesure en cause entraîne ou menace d'entraîner une distorsion de concurrence et une affectation des échanges entre États membres.⁴
- (30) L'analyse de l'application des dispositions de cet article portera sur: (i) les financements publics par la Région de la Phase 1 du Projet Calais Port 2015 d'un montant maximum d'EUR 270 millions courant, dont il conviendra de déduire le montant des subventions versées par l'Union européenne, et (ii) la garantie [...].

3.1.1 Sur la notion d'entreprise bénéficiaire

- (31) Le Concessionnaire est une société anonyme qui exploitera commercialement les installations du Port de Calais et ce pour le compte de la Région. Au regard des éléments repris au considérant 19, le contrat de concession répond aux conditions d'un contrat commercial où le Concessionnaire assume ses obligations et mène à bien son activité économique à ses risques et périls. Dans le cadre de ses activités, le Concessionnaire percevra les droits de port ainsi que les redevances d'usage et d'occupation perçus auprès des usagers en échange d'un droit de mouillage dans le Port de Calais. Le Concessionnaire sera donc actif sur le marché de la fourniture de services portuaires et constituera donc une entreprise. La SPD sera aussi constituée en société anonyme. Elle aura pour mission la maîtrise d'ouvrage et le financement des infrastructures prévues pour le projet Calais Port 2015. Elle percevra à ce titre la redevance SP versée par le Concessionnaire, en contrepartie de la mise à disposition des ouvrages qu'il exploite commercialement.
- (32) Les différences dans la répartition de l'actionnariat au sein du Concessionnaire et de la SPD entre des entités publiques et Méridiam Infrastructure entraînent une asymétrie dans les risques supportés par chacun des actionnaires et entre les rémunérations qu'ils peuvent en attendre. Les CCI sembleraient encourir davantage

³ Viennent ensuite la Pologne, l'Italie, l'Espagne et le Portugal, la Suisse et l'Autriche.

⁴ Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, EU:C:2006:8, point 129).

les risques d'exploitation du projet compte tenu de leur actionnariat majoritaire dans le Concessionnaire. Méridiam Infrastructure supporte indirectement les risques commerciaux, dans la mesure où les recettes que la SPD perçoit au titre de la redevance SP proviennent des revenus d'exploitation du concessionnaire. Cependant, la position de Méridiam Infrastructure en tant qu'actionnaire de la SPD et du Concessionnaire quant aux risques et rémunérations attendus ne diffère pas de celle de la CDC Infrastructure, qui est aussi une entité publique en dernier ressort, puisqu'elle est contrôlée par la CDC qui est contrôlée par l'Etat français. De même, en dernier lieu, le sort de la SPD est lié à celui du Concessionnaire puisque le succès commercial de l'exploitation du port détermine en dernier ressort la capacité du Concessionnaire pour payer la redevance SP qui permet à la SPD de faire face au service de la dette.

- (33) Cette asymétrie dans l'actionnariat et contractuelle s'explique par le fait que le Concessionnaire et la SPD interviennent chacun à des moments différents de la vie du projet, le rôle de la SPD se bornant à la maîtrise d'ouvrage pour la construction et la conclusion des financements y afférents. Ainsi, la SPD exerce une activité qui ne génère pas de recettes, hormis la redevance SP payée par le Concessionnaire, alors même qu'elle est débitrice des emprunts effectués pour financer les travaux qu'elle met ensuite à la disposition du Concessionnaire. En outre, la CDC Infrastructure et Méridiam Infrastructure contribuent au projet en mettant à sa disposition non seulement leur part de capital social dans la SPD et le Concessionnaire, mais aussi EUR [...] millions environ de dette subordonnée. Enfin, la différence dans l'actionnariat entre la SPD et le Concessionnaire reflète aussi une différence d'expertise: les chambres de commerce concernées sont les exploitants historiques des ports de Calais et Boulogne alors que la CDC Infrastructure et Méridiam Infrastructure sont des investisseurs spécialisés.
- (34) Au regard des éléments ci-dessus, et en particulier des liens contractuels unissant le Concessionnaire et la SPD, il apparaît que si la SPD peut retirer des avantages provenant du financement public, notamment sous forme de subventions pour mener à bien les missions subdéléguées par le Concessionnaire pendant la phase du projet où elle est active, ces avantages seront réputés être transmis au Concessionnaire par la mise à disposition des ouvrages que celui-ci exploitera. En effet, le Concessionnaire s'engage à verser une redevance à la SPD provenant de ses recettes d'exploitation qui permet à celle-ci d'assurer le service de la dette ayant financé l'essentiel du projet d'infrastructure que le Concessionnaire exploitera. [...].
- (35) Le Concessionnaire sera le récipiendaire des subventions et [...] de la garantie [...]. En conséquence, le Concessionnaire doit être considéré comme l'entreprise favorisée par les aides qui font l'objet de la présente décision. Des références au Concessionnaire en tant que bénéficiaire des aides notifiées dans la suite de cette décision doivent, pour autant que de besoin, être comprises comme se référant à la SPD et *vice versa*.

3.1.2 Sur l'existence d'un avantage conféré au moyen de ressources d'Etat

- (36) Les aides notifiées consistent, d'une part, en une subvention non remboursable fournie au Concessionnaire pour l'accomplissement des travaux d'extension du Port de Calais telle que décrite aux considérants 7 et 8 et, d'autre part, en une garantie [...] telle que décrite aux considérants 10 et 11.
- (37) Des subventions non remboursables ne sont pas disponibles sur les marchés financiers et confèrent donc par leur nature même un avantage à leur bénéficiaire.
- (38) En revanche, des garanties financières [...] peuvent en principe être obtenues sur le marché en échange du paiement d'une prime appropriée pour le risque couvert, dès

lors que l'exposition au risque est plafonnée, [...].

- (39) La garantie [...] fournit un avantage économique au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE [...].
- (40) L'examen des paramètres ayant servi à estimer le montant de prime correspondant à la garantie à des conditions de marché montre [...] ⁵.que l'estimation du montant de cet avantage à EUR 20 millions peut être retenue comme un maximum en l'espèce.
- (41) Il s'ensuit que le Concessionnaire qui bénéficie de la subvention et de la garantie [...] obtient des avantages non disponibles dans des conditions de marché.
- (42) Pour ce qui est de l'origine étatique de l'avantage conféré, la notion d'Etat membre inclut tous les échelons des autorités publiques, qu'il s'agisse d'une autorité nationale, régionale ou locale.⁶ Les ressources allouées au projet proviennent de l'Etat français, du département du Pas-de-Calais, de la ville de Calais, de la Communauté d'Agglomération du Calais (CAP CALAISIS) et de la Région. En outre, le Projet a été soumis par la France aux autorités européennes afin de bénéficier du soutien financier via le *Mécanisme pour l'interconnexion en Europe* («MIE»). Quelle qu'en soit l'origine, la Région recevra, centralisera et par la suite reversera au Concessionnaire l'ensemble des concours publics, sans que la somme totale dépasse EUR 270 millions.
- (43) Concernant les financements potentiellement octroyés via le MIE, les autorités françaises ne sont pas en mesure d'exercer un contrôle sur la sélection des projets à soutenir, celle-ci s'effectuant au niveau européen. La marge de manœuvre des autorités françaises se limite à choisir les projets qui seront présentés afin de bénéficier des fonds MIE.
- (44) En conséquence, le financement accordé par l'Etat français, le département du Pas-de-Calais, la ville de Calais, la Communauté d'Agglomération du Calais (CAP CALAISIS) et la Région met en jeu des ressources d'Etat et est imputable à l'Etat. Il en va de même des ressources que la Région n'encaisse pas en fournissant la garantie [...] sans la contrepartie d'une prime fixée à un prix de marché. En revanche, ni les décisions concernant l'octroi de ressources au titre du MIE ne sont imputables à la France, ni les ressources de celui-ci ne constituent de ressources d'Etat. Aussi le financement partiel par le MIE ne peut-il pas être considéré comme une aide d'Etat.

3.1.3 Sur la sélectivité des mesures notifiées

- (45) Le financement, tout comme [...], sera octroyé spécifiquement au Concessionnaire. En conséquence, l'aide revêt un caractère sélectif.

3.1.4 Sur la distorsion ou les menaces de distorsion de la concurrence et d'affectation des échanges entre Etats membres

- (46) Comme présenté dans la section 2.6 de la présente décision, le Port de Calais est en concurrence avec de nombreux ports européens et avec Eurotunnel qui offrent des services similaires de transport de fret et de passagers. Par ailleurs, les marchandises qui transitent via le Port de Calais sont destinées à être acheminées dans divers Etats membres.

⁵ [...]

⁶ Arrêt de la Cour du 14 octobre 1987, Allemagne/Commission (C-248/84 EU:C:1987:437, point 17).

- (47) Ainsi, en diminuant les coûts de financement ou d'exploitation que le Concessionnaire devrait autrement supporter dans leur intégralité, l'aide en cause est à même de renforcer la position du Concessionnaire par rapport à des concessionnaires ou d'autres ports concurrents au niveau des échanges commerciaux entre Etats membres.
- (48) En conséquence, les mesures notifiées seront à même d'entraîner des distorsions de concurrence et d'affecter les conditions des échanges entre Etats membres.

3.1.5 Conclusion sur la présence d'aide d'Etat

- (49) Eu égard aux éléments qui précèdent, la Commission conclut que les mesures notifiées constituent des aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE. Les autorités françaises ont notifié les aides avant leur octroi; elles ne seront accordées qu'après que la Commission se sera prononcée. Les aides sont donc légales.

3.2 **Appréciation de la compatibilité des mesures d'aide d'Etat**

- (50) En vertu d'une pratique constante,⁷ la compatibilité des aides d'Etat en matière d'investissements portuaires s'analyse sur la base de l'article 107, paragraphe 3, alinea c du TFUE. En effet, selon cet article, « *Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché intérieur [...] les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun* ».
- (51) Au regard des dispositions de cet article, il convient d'examiner successivement si la mesure poursuit un objectif d'intérêt commun, si elle est nécessaire et proportionnelle à l'atteinte de cet objectif ainsi que dans quel degré elle entraîne une atteinte à la concurrence et aux échanges intra-européens.

3.2.1 Objectif d'intérêt commun

- (52) Dans la pratique constante évoquée au considérant 50, la Commission a conclu que, sous certaines conditions, les aides d'Etat finançant partiellement les investissements en infrastructures portuaires satisfaisaient à un objectif d'intérêt commun de l'Union. De surcroît, en l'espèce, en vertu du Règlement 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil sur les orientations de l'Union du 11 décembre 2013 pour le développement du réseau transeuropéen de transport⁸ et le Règlement 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe⁹, Calais fait partie du réseau central de transport transeuropéen.
- (53) Aux termes du Règlement 1315/2013, le réseau central comporte des parties du réseau global présentant « *la plus haute importance stratégique pour atteindre les objectifs de développement du réseau transeuropéen de transport* »¹⁰ et regroupe « *les nœuds et chaînons du réseau transeuropéen de transport les plus importants* ».

⁷ Voir entre autres la décision de la Commission du 15 décembre 2009 dans l'affaire SA. N 385/2009 – *Financement public d'une infrastructure portuaire dans le port de Ventspils*, JO C 72 du 20.03.2010; la décision de la Commission du 2 juillet 2013 dans l'affaire SA.35418 (2012/N) – Grèce – *Extension du Port du Pirée*, OJ C 256 du 5.09.2013, p. 2; Décision de la Commission du 18 septembre 2013 dans l'affaire SA.36953 (2013/N) – Espagne – *Autorité du Port de Bahía de Cádiz*, JO C 335 du 16.11.2013, p. 1; Décision de la Commission du 27 mars 2014 dans l'affaire SA.38302 – Italie – *Port de Salerno*, JO C 156 du 23.05.2014, p.1.

⁸ JOUE L 348 du 20 décembre 2013, page 1.

⁹ JOUE L 348 du 20 décembre 2013, page 129.

¹⁰ Règlement 1315/2013, Article 6.

*d'un point de vue stratégique, en fonction des besoins en matière de circulation ».*¹¹
L'article 4 de ce règlement précise que le réseau européen « *renforce la cohésion sociale, économique et territoriale de l'Union et contribue à la création d'un espace européen unique des transports efficient et durable, qui accroît les avantages qu'en retirent les usagers et favorise une croissance qui profite à tous* ».

- (54) Au sein du réseau central de transport transeuropéen, Calais occupe une position particulière du fait de sa proximité avec le Royaume-Uni et constitue ainsi un maillon essentiel du trafic transmanche, aussi bien pour les flux de personnes que de marchandises. Le Projet viendra renforcer les capacités du port et lui permettra de répondre à l'augmentation attendue des flux, notamment pour le transport de marchandises. Il permettra en outre d'adapter le port à l'évolution des navires (accueil des nouvelles générations) et des trafics (développement du trafic de fret non accompagné, de cabotage maritime et d'acheminement ferroviaire).
- (55) En conséquence, le Projet permettra d'améliorer significativement la contribution du Port de Calais à la réalisation des objectifs de la politique européenne pour le développement du réseau transeuropéen de transport, tels qu'ils sont définis à l'article 4 du Règlement 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil. Le niveau de recettes attendu ne suffira pas à couvrir les coûts d'investissement, en dépit de hausses tarifaires prévues (considérant 64). Il est également improbable que le Concessionnaire obtienne la somme restante à des conditions de marché sans compromettre la viabilité ou la rentabilité du projet.
- (56) De même, la garantie [...]. Compte tenu des montants d'EUR [...] millions environ de dette nécessaires pour mener à bien le projet d'une part, et du fait que le Concessionnaire reste soumis aux risques d'exploitation, d'autre part, [...] cette aide apparaît elle-aussi nécessaire pour atteindre l'objectif d'intérêt commun visé. [...].
- (57) Ainsi, l'aide notifiée est-elle nécessaire à la réalisation du projet et a un effet d'incitation.
- (58) Concernant le *caractère proportionnel* de l'aide, l'intensité de l'aide d'EUR 270 millions versée sous forme de subventions s'élève à [...] % des coûts totaux du projet et à [...] % du coût des travaux en euros courants, tels que décrits et chiffrés aux considérants 6 à 8. Par ailleurs, l'avantage dont bénéficie le Concessionnaire au titre de la garantie offerte par la Région [...] à EUR 20 millions maximum. Cette intensité d'aide est nettement inférieure à celle d'autres aides dans le secteur mentionnées au considérant 50, contre lesquelles la Commission n'a pas soulevé d'objections.
- (59) Le manque à financer pour le projet tel qu'illustré au considérant 13 s'élève à EUR 291 millions. L'addition des deux types d'aides n'aboutit donc pas à un dépassement du manque à financer. En l'espèce, le cumul d'aide prévu dans la présente notification apparaît donc comme proportionnel. [...].
- (60) En tout état de cause, les autorités françaises se sont engagées à procéder à une notification distincte ultérieure de toute mesure de contribution financière qui serait versée ultérieurement et qui conduirait à un dépassement du niveau de manque à financer, tel que calculé par les autorités françaises, soit 291 millions d'euros (considérants 13 et 15). Cet engagement s'applique aussi [...]. L'engagement des

¹¹ Règlement 1315/2013, Considérant 40.

autorités françaises est de nature à permettre de vérifier, le cas échéant, [...], ainsi que tout autre financement public ultérieur non couvert par la notification.

- (61) En outre, comme il est montré au considérant 12, via le mécanisme de redevance complémentaire versée par la SPD, la Région percevrait sur les 20 dernières années du contrat de concession un montant de [...] millions d'euros constants 2015, soit EUR [...] millions de plus que le montant de l'aide. De même, le contrat prévoit un mécanisme de redevance complémentaire à verser à la Région si le résultat net du Concessionnaire excède les prévisions sur la base desquelles le projet a été décidé. La redevance complémentaire correspondra à [...]. Il en résulte que si le projet s'avère plus rentable que prévu, la Région participera aussi au succès économique du Port de Calais, pour un montant excédant de loin les aides concédées.
- (62) Dans ces conditions, et pour autant que le montant de l'aide n'excède pas le manque à financer au long de la vie du contrat, l'aide est considérée comme proportionnée, tout en ayant un caractère nécessaire.

3.2.2 Distorsion de concurrence et affectation des échanges intra-européens

- (63) Comme exposé dans la section 2.6, le trafic transmanche tant fret que passager connaîtra dans les prochaines années une croissance continue. En outre, le projet induira une hausse des tarifs portuaires afin de permettre le financement partiel des investissements effectués. La hausse tarifaire prévue sur le Port de Calais de 2015 à 2021 sera supérieure à l'inflation ([...] % en 2015, [...] % de 2016 à 2020, [...] % en 2021).
- (64) Ces deux éléments conduisent à une prévision de croissance des parts de marché du Port de Calais relativement modérée: de 48% actuellement à [...] % à moyen terme selon un scénario central pour le transport de passagers et de 47% actuellement à [...] % à moyen terme selon un scénario central pour le transport de fret. La croissance modérée de parts de marché adviendrait par ailleurs dans un marché estimé croître continuellement pour la période considérée, fournissant donc des opportunités de croissance aussi aux ports et concessionnaires concurrents.
- (65) En conséquence, l'aide n'entraînera pas de distorsion de concurrence ou d'affectation des échanges intra-européens telles qu'elles porteraient atteinte à l'intérêt commun.

3.2.3 Conclusion sur la compatibilité

- (66) Eu égard aux éléments qui précèdent, la Commission conclut que la mesure notifiée constitue une aide d'Etat compatible avec l'article 107, paragraphe 3, alinéa c du TFUE.

4 CONCLUSION

Compte tenu des éléments ci-dessus et, notamment, de l'engagement des autorités françaises de procéder à une notification distincte ultérieure de toute mesure –[...] qui conduirait à un dépassement du niveau de manque à financer estimé pour le projet, la Commission a décidé de ne pas soulever d'objections au regard de l'aide d'Etat notifiée au motif qu'elle est compatible avec le marché intérieur en vertu de l'article 107, paragraphe 3, alinéa c du TFUE.

Dans le cas où la présente lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un

délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas de demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous acceptez la communication à des tiers et la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>.

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

Commission Européenne,
Direction générale de la Concurrence
Greffe Aide d'État
B-1049 Bruxelles
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

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

Par la Commission

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission

AMPLIATION CERTIFIÉE CONFORME
Pour la Secrétaire générale,

Jordi AYET PUIGARNAU
Directeur du Greffe
COMMISSION EUROPÉENNE