



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 17.09.2015

C(2015) 6308 final

VERSION PUBLIQUE

Ce document est publié uniquement pour information.

**Objet: Aides d'Etat n° SA.41620 (2015/N) – Espagne et SA.41651 (2015/N) – France
Aide à la mise en œuvre et à l'exploitation de l'autoroute de la mer entre les
ports de Vigo/Algésiras (Espagne) et Nantes/Le Havre (France)**

Messieurs les Ministres,

1. PROCÉDURE

- (1) Par courrier électronique du 20 avril 2015 les autorités espagnoles ont notifié à la Commission la contribution espagnole aux aides d'État à la mise en œuvre et à l'exploitation de l'autoroute de la mer entre les ports de Vigo/Algésiras (Espagne) et Nantes/Le Havre (France). Ce cas a été enregistré sous le numéro SA.41620.
- (2) Par document électronique du 22 avril 2015 les autorités françaises ont notifié à la Commission la contribution française aux aides d'État à la mise en œuvre et à l'exploitation de la même autoroute de la mer. Ce cas a été enregistré sous le numéro SA.41651.
- (3) Faisant suite à la demande de la Commission du 23 juin 2015, les autorités françaises et espagnoles ont fourni des informations complémentaires par lettres du 27 juillet 2015 et du 29 juillet 2015.

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

2. DESCRIPTION DE LA MESURE NOTIFIÉE

2.1. Le contexte et objectifs de la mesure notifiée

- (4) Les autoroutes de la mer (ADM) sont partie intégrante de la Politique commune des transports de l'Union européenne mettant en avant l'importance du transport maritime en tant qu'alternative aux autoroutes terrestres. Il s'agit ainsi de désengorger les grands axes autoroutiers européens, en premier lieu les passages des massifs montagneux, de limiter la pollution et favoriser le développement durable. Des camions complets ou leurs remorques sont invitées à embarquer sur des navires pour effectuer un trajet qu'ils faisaient auparavant par la route.
- (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-T¹, les deux États ont décidé de lancer une consultation internationale via la publication d'un appel à projets au Journal officiel de la République française², au Boletín Oficial del Estado espagnol³ et au Journal officiel de l'Union européenne⁴ en avril 2007.
- (7) L'objectif concret de cette action était de réduire la congestion des routes qui traversent les Pyrénées, principalement aux passages d'Irún et de la Jonquièrre, qui ont atteint un trafic moyen journalier d'environ respectivement 8 500 et 9 500 poids lourds. En même temps, d'autres objectifs étaient poursuivis: la réduction des coûts d'entretien des axes routiers cités⁵, réduction du nombre d'accidents de la route, réduction du bruit, de la pollution et des émissions de CO₂ imputables au transport routier. Finalement, la dimension maritime du corridor Atlantique du RTE-T sera renforcée.
- (8) Les ports d'origine et de destination n'ont pas été désignés a priori. Il appartenait aux candidats de les choisir. Les ports devaient toutefois être d'importance internationale au sens du réseau transeuropéen des transports, c'est-à-dire enregistrer un volume annuel de trafic total égal ou supérieur à 1,5 million de tonnes de marchandises.
- (9) A l'issue de cette consultation, la commission intergouvernementale a présenté aux États, 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 et Gijón, opéré par la société GLD Atlantique (ci-après ADM

¹ 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 le Règlement (EC) No 1791/2006 du 1.1.2007, JO L 363 du 20.12.2006.

² Annonce n 307, du 17.04.2007, modifiée avec l'annonce n 382, du 21.04.2007.

³ BOE num. 92, 16867 du 17.04.2007.

⁴ JO 2007/S 74-090489, du 14.04.2007.

⁵ Ce sont les poids-lourds qui affectent le plus les chaussées.

«Fres Mos»), l'autre entre Nantes/Le Havre et Vigo/Alejeciras, opéré par la société Autopista del Mar Atlántica (ci-après ADM «Atlantica»).

- (11) Ces deux ADM sont régies chacune par une Convention spécifique signée lors du Sommet franco-espagnol qui s'est tenu à Madrid le 28 avril 2009, entre les États espagnol et français et chacune des sociétés d'exploitation respectives.
- (12) Un second Accord International entre l'Espagne et la France a été conclu en juillet 2010 à travers lequel les deux États se sont accordés sur la programmation des aides d'État destinées aux deux ADM sélectionnées, pour un montant maximum de 30 millions d'euros chacune, à apporter à parts égales par les deux États signataires.
- (13) L'ADM «Fres Mos» a obtenu l'autorisation de la Commission européenne pour une aide au démarrage en janvier 2010⁶, et a été lancée en septembre de la même année.

2.2. Bénéficiaire (nouveau exploitant de l'ADM «Atlantica»)

- (14) Par rapport à l'ADM «Fres Mos», l'ADM «Atlantica» visée par la présente notification a subi un important retard.
- (15) L'ADM «Atlantica» a été conçue comme une amélioration et une extension d'un service maritime préexistant entre les ports de Vigo et de Nantes – une ligne maritime exploitée pour le compte de GEFCO⁷/PSA destinée à permettre les approvisionnements et la distribution de véhicules de l'usine de PSA à Vigo. L'objectif était d'augmenter la capacité de la liaison maritime Nantes-Vigo, principalement grâce à l'apport d'un navire additionnel pour capter à la fois les trafics additionnels qui empruntent aujourd'hui l'itinéraire routier ou qui seraient susceptibles de l'emprunter.
- (16) Au moment où la société d'exploitation de l'ADM «Atlantica» a été choisie et où la Convention correspondante a été signée, le Groupe Acciona Transmediterránea, son principal actionnaire, était également la compagnie maritime en charge du service existant entre Nantes et Vigo. Le Groupe Acciona Transmediterránea a cependant perdu son contrat avec GEFCO/PSA fin 2010, ce qui a entraîné la retraite de la compagnie du projet «Atlantica».
- (17) Le retrait du projet de la société d'exploitation ADM «Atlantica» suite à sa perte du contrat GEFCO/PSA a été largement relayé par la presse tant en France qu'en Espagne, permettant à toute partie intéressée de manifester son intérêt pour la reprise éventuelle de la Convention.
- (18) En 2012, un nouveau contrat a été signé par GEFCO/PSA avec le Groupe Logistique Suardíaz. Dans le même temps, le Groupe Logistique Suardíaz a formulé une offre pour l'exploitation du service Atlantique, se substituant ainsi à Acciona Transmediterránea sur la base de la clause de cession dans la Convention d'exploitation signée avec la société d'exploitation ADM «Atlantica».
- (19) Le seul bénéficiaire des aides d'État est la nouvelle société d'exploitation «Suardíaz Atlántica S.L », créée en tant qu'opérateur de l'ADM «Atlantica». Le Groupe Logistique Suardíaz détient 99% des actions, le reste du capital étant détenu par les Autorités Portuaires de Vigo, Bahía de Algésiras, Nantes/Saint Nazaire et Le Havre.

⁶ C(2010) 156 final. Aide d'État N 573/2009 - France et Aide d'État N647/2009 - Espagne. Aide pour la mise en marche et l'exploitation de l'autoroute de la Mer entre le Port de Saint-Nazaire (France) et le Port de Gijón (Espagne).

⁷ GEFCO - opérateur logistique du Groupe PSA.

- (20) Le transfert des droits et obligations entre ADM «Atlantica» et «Suardíaz Atlántica S.L.», a été signé dans un contrat de droit espagnol daté du 23 juin 2014. L'accord des États pour la cession de la Convention à Suardíaz Atlántica a été signifié à ADM «Atlantica» par courrier conjoint des chefs de délégation de la Commission inter-gouvernementale daté du 28 juillet 2014.

2.3. Sélection du projet dans le cadre du programme «Marco Polo II»

- (21) Afin de bénéficier d'une subvention communautaire et être éligible aux aides d'État 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'État complétant le financement communautaire pour le lancement des autoroutes de la mer⁸ (ci-après "la Communication sur les aides complémentaires"), le projet «Atlantica» a été déposé par Grupo Logístico Suardiaz S.L au titre de l'appel à projets 2013 du programme établi par le Règlement (CE) no 1692/2006⁹ (ci-après le programme "Marco Polo II"). Par décision de la Commission du 2 juin 2014, prise sur la base de l'article 9 du règlement no 1692/2006¹⁰, le projet a été sélectionné comme bénéficiaire du programme avec une subvention communautaire s'élevant à 3.000.000 euros¹¹.
- (22) 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 28.640.649 euros pendant les 5 premières années d'exploitation du service.

2.4. Modalités du projet

- (23) Comme expliqué ci-dessus, le bénéficiaire exploite déjà un service maritime entre Nantes et Vigo avec 2 départs hebdomadaires. C'est une ligne franco-espagnole, lancée en 1974 - un service pérenne créé pour les besoins du groupe automobile français, notamment de transporter vers la France les véhicules neufs produits en Espagne par PSA.
- (24) L'objectif du projet est d'augmenter la capacité de la liaison maritime Nantes-Vigo, principalement grâce à l'apport, dans un premier temps, d'un nouveau navire entre les deux ports, avec des connexions possibles avec les ports d'Algeciras et du Havre. De plus, le navire du service existant va être adapté de manière à pouvoir utiliser au mieux la capacité disponible pour capter le trafic routier visé.
- (25) Le projet subventionné ciblera deux principaux types de cargaisons:
- les semi-remorques impliqués dans l'import/ export de machines et de pièces industrielles, les produits alimentaires (lait, viande, poisson, légumes, etc.), les produits en acier et des matières premières: le granit et d'ardoise, les produits chimiques et les matières dangereuses. Les cargaisons lourdes seront transférées dans les remorques Mafi pour maximiser la capacité de chargement du navire.

⁸ JO C 317 du 12.12.2008, p. 10.

⁹ 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 améliorer les performances environnementales du système de transport de marchandises (Marco Polo II); JO L 328 du 24.11.2006, p. 1.

¹⁰ Modifié par le Règlement (CE) No 923/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 16 septembre 2009 OJ L266 du 9.10.2009, p.1.

¹¹ Contrat No MP/2013/009/ATLANTICA.

- les équipements surdimensionnés et surpondérés: les machines et les produits finis qui peuvent être transportés sur des roues mais qui, du fait soit de leur taille ou de leur poids, dépassent le maximum autorisé pour la circulation routière conventionnelle.
- (26) Les aides vont permettre d'introduire une troisième rotation hebdomadaire sur la liaison maritime Nantes-Vigo dès le début du projet et de proposer la quatrième rotation dès que les taux de remplissage seront satisfaisants (normalement - vers mi-2017).
 - (27) Il est estimé qu'au cours des 5 prochaines années, au moins 81 000 remorques seront transportées sur l'ACM «Atlantica» grâce au projet d'aide.
 - (28) Le marché visé comprend le nord du Portugal, la Galice (Espagne), la région du nord-ouest de la France, le Benelux et le sud de l'Allemagne. Il y a actuellement 160.000 camions dans ce corridor. Les volumes cibles représentent entre 5% et 15% du marché estimé.
 - (29) Les transporteurs se verront proposer d'embarquer et de débarquer les remorques à Nantes et Vigo. Il s'agit du trafic non-accompagné: les chauffeurs ne sont donc pas du voyage et se contenteront d'amener les remorques au port de départ et d'autres conducteurs les réceptionneront à l'arrivée. Cela demande une réorganisation des transporteurs, mais présente également des avantages. Les conducteurs ne sont, par exemple, pas immobilisés à bord pendant la durée de la traversée, soit 36 heures, et peuvent multiplier les acheminements de camions sur une zone plus restreinte.
 - (30) Les petits et moyens transporteurs ont deux principales difficultés pour se lancer dans le transport intermodal RORO¹². Les deux sont liées au fait que leur semi-remorque est détachée du tracteur lors la montée à bord, ce qui les laisse avec une tête de tracteur inactive et la nécessité de collaborer avec partenaires de confiance une fois que le navire arrive au port de destination pour prendre soin de leur cargaison. De ce fait, Suardiaz sera prêt à louer des semi-remorques à des nouveaux clients pour essayer l'ADM «Atlantica».
 - (31) Les prix du service vont être déterminés en tenant compte des difficultés d'adaptation décrites ci-dessus, ainsi que des opérations de chaîne logistique additionnelles dans chaque port (tracteur jockey, personnel, etc.) pour assurer que coûts finaux restent compétitifs.
 - (32) Les États en cause (France et Espagne, ci-après «les États») 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 5 ans. L'aide sera progressivement réduite sur l'ensemble de la période de financement public.
 - (33) Enfin, d'après le plan d'affaires du projet, avec un taux de remplissage croissant, à la 6ème année d'exploitation, le service deviendra économiquement viable.
 - (34) Seuls les coûts liés aux flux des trafics additionnels qui empruntent aujourd'hui l'itinéraire routier ou qui sont susceptibles de l'emprunter seront éligibles¹³. Sauf

¹² Type de navire *Roll-On, Roll-Off* sur lequel on charge et décharge les colis transportés sur une plateforme roulante. Ils sont distincts des navires de charge habituels où les produits sont chargés à la verticale par des grues.

¹³ Aux fins de l'évaluation au regard du droit des aides d'État, le volume du trafic de référence qui ne serait pas éligible aux fins de l'aide est fixé à 8000 équivalents de camions à remorque. Cela correspond au transport des volumes pour lesquels l'utilisation des services Suardiaz sur la route

dans le cas de frais spécifiques liés au projet subventionné¹⁴, l'allocation des autres coûts (notamment coûts de service) sera faite sur la base d'allocation de coûts basée sur les critères objectifs et vérifiables¹⁵.

- (35) L'ensemble des mesures étatiques et des subventions Marco Polo pour la mise en service et l'exploitation de l'autoroute de la mer ne dépassera 35% des coûts opérationnels pour une durée maximale de 5 ans.
- (36) Selon le plan d'affaires, l'aide au démarrage sera limitée à 26.798.387 euros y compris 3.000.000 euros au titre du programme Marco Polo II, selon les modalités établies par le contrat signé entre Grupo Logistico Suardiaz, S.L et l'Agence exécutive Innovation & Réseaux de l'Union européenne (ci-après « INEA »).
- (37) Dans la convention signée le 28 avril 2009 il est prévu que la société bénéficiaire communique chaque année aux autorités des États 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.
- (38) De plus, les États se sont engagés à réaliser un bilan de fin de période sur le dispositif d'aide à l'issue des 5 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 a bien été respectée.
- (39) La convention de mise en œuvre et d'exploitation n'emporte en outre aucun droit d'exclusivité au bénéfice de la société Grupo Logistico Suardiaz, S.L pour l'exploitation du service d'autoroute de la mer entre Nantes et Vigo. Les États s'engagent toutefois à ne subventionner aucune autre autoroute de la mer dont le tronçon principal coïnciderait avec le service subventionné.

2.5. Base légale nationale

- (40) 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 Vigo (Espagne) entre, d'une part, la République française et le Royaume d'Espagne, et, d'autre part, la Société Grupo Logistico Suardiaz, S.L. est le document juridique principal gérant les modalités du projet.

2.6. Autres services de transport maritime existants ou futurs

- (41) Aucun service de fret de chemin de fer n'existe dans la zone géographique ciblée par le projet d'aide.
- (42) Selon les États, les aides ne vont pas porter préjudice aux autres autoroutes de la mer:

2.6.1. L'ADM «Fres Mos»

- (43) Les États ont indiqué qu'il n'existe pas d'autoroutes de la mer directement concurrentes avec les destinations d'origine, concernées par le projet «Atlantica». Le deuxième projet sélectionné par les États dans le cadre de l'appel à projets «Fres

Atlantica est stable – notamment le transport des 48.000 véhicules légers fabriqués dans l'usine de Vigo.

¹⁴ Entre autre - coûts de l'audit, promotion du service et consultation.

¹⁵ Par exemple, allocation prorata en fonction des revenus générées.

Mos»¹⁶ porte sur une liaison entre différents ports: Nantes et Gijón. L'arrière-pays du port de Gijón et Vigo ne se chevauchent pas. L'arrière-pays de Vigo comprend la région de la Galice et le nord du Portugal, avec une distance moyenne de 75 km du port de Vigo. La distance par la route de Vigo à Gijón est de 405 km. En outre, le service d'«Atlantica» concerne le trafic non accompagné¹⁷ sur les navires de type RORO tandis que le service proposé sur l'ADM «Fres Mos» s'adresse au trafic accompagné sur les navires de type ROPAX¹⁸.

2.6.2. *Ferrol-Radicatel maritime service*

- (44) Il y avait un service de transport maritime à courte distance du port espagnol de Ferrol au port français de Radicatel (Seine) offrant un départ toutes les deux semaines. Selon les États les distorsions de concurrence ne sont pas à craindre puisque ce service, depuis Mars 2014, ne s'arrête plus en France et était un service dédié à l'industrie du papier.

2.6.3. *Bilbao-Zeebrugge*

- (45) Le service entre Bilbao (Espagne) et Zeebrugge (Belgique), opéré par la société Transfennica et s'adressant aussi au trafic non-accompagné a cessé en décembre 2014. En tout cas l'arrière-pays des ports concernés (y compris Vigo et Bilbao) ne se chevauchent pas)

2.7. **Cumul**

- (46) Selon les informations fournies par les États, l'aide notifiée ne sera pas cumulée avec d'autres financements publics, à l'exception de la subvention Marco Polo susmentionnée d'une valeur maximale de 3.000.000 euros.

3. **APPRECIATION DE L'AIDE**

3.1. **Existence d'aide**

- (47) 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.

3.1.1. *Présence de ressources d'État*

- (48) 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.

3.1.2. *Avantage économique sélectif*

- (49) Dans le cadre de la mesure proposée, «Suardiaz Atlántica S.L.», recevra des subventions. L'entreprise bénéficiaire voit ainsi réduire ses coûts, qu'elle aurait

¹⁶ Pour le moment – suspendu.

¹⁷ Trafic non accompagné: Seule la semi-remorque effectue le trajet en train ou en bateau.

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

normalement dû supporter intégralement. La Commission conclut dès lors que la mesure confère un avantage économique à l'entreprise bénéficiaire.

- (50) Le bénéficiaire de la mesure est une seule entreprise du secteur maritime, ce qui confère un caractère sélectif à la mesure.

3.1.3. *Distorsion de la concurrence et effets sur le commerce dans l'Union européenne*

- (51) 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'aide¹⁹. 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 libéralisés²⁰.
- (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 tiers²¹ 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.

3.1.4. *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. Ce qui confirme le point de vue des États dans leur notification.

3.2. **Compatibilité de l'aide**

- (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.
- (56) C'est dans ce contexte que la Commission encourage le développement des autoroutes de la mer.
- (57) Les ADM ont été incluses dans le Livre Blanc sur les Transports adopté en 2001²² par la Commission européenne, et incorporées par la suite comme projet prioritaire n° 21 au Réseau Transeuropéen de Transports (RTE-T) dans la version de l'année

¹⁹ 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.

²⁰ 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.

²¹ JO L 378 du 31.12.1986, p. 1.

²² COM(2001) 370 final « La politique européenne de transports à l'horizon 2012 : l'heure de la vérité »

2004²³. De plus, le programme Marco Polo II²⁴ distingue spécifiquement les ADM parmi les actions éligibles à ses financements²⁵.

- (58) Aujourd'hui, les ADM sont également reconnues tant dans le Livre Blanc sur les Transports en vigueur²⁶, adopté en 2011, où elles sont identifiées comme faisant partie intégrante du « réseau de base » (point 53 de l'alinéa relatif à «un réseau de mobilité européenne»), que dans la dernière révision du règlement RTE-T approuvée en décembre 2013²⁷, dans laquelle elles sont considérées comme la «dimension maritime» de ce réseau.
- (59) 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 de l'EU. La Commission considère l'article 107, paragraphe 3 sous c) TFUE, comme la base juridique appropriée applicable dans le cas d'espèce.
- (60) 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 maritime²⁸ (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".
- (61) 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.
- (62) 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.

²³ Décision 884/2004/CE JO L 167 du 30.4.2004, JO L 201 du 7.6.2004, qui modifie la 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.

²⁴ Règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 24 octobre 2006 qui établit le deuxième programme Marco Polo pour l'octroi d'aide financière communautaire afin d'améliorer l'impact environnemental du système de transport de marchandise (Marco Polo II). Dans ce règlement, sont identifiées diverses actions parmi lesquelles figurent les Autoroutes de la Mer, avec pour objectif de «*transférer de manière directe une partie du transport routier de marchandises au transport maritime de courte distance ou à une combinaison de transport maritime de courte distance avec d'autres modes de transport dans laquelle le trajet par route soit le plus court possible* », avec pour exemple, le passage par les Pyrénées.

²⁵ Article 5.1.b du règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement Européen et du Conseil du 24 octobre 2006

²⁶ COM (2011) 144 final du 28 mars 2011. « *Feuille de route vers un espace européen de transport : pour une politique de transports compétitive et durable* ».

²⁷ Règlement (CE) 1315/2013 du Parlement Européen et du Conseil, du 11 décembre 2013, sur les orientations de l'Union pour le développement du Réseau Transeuropéen de Transport, et dérogeant la Décision n°66/2010/UE (JOUE L 348/001, 20.12.2013).

²⁸ JO C 13 du 17.1.2004, p. 3.

3.2.1. *L'aide s'adresse à des armateurs au sens de l'article 1er du règlement (CEE) no 4055/86 pour les navires battant pavillon d'un État membre*

- (63) La Commission observe que la société bénéficiaire est ressortissante de l'Union européenne et que les navires utilisés sur l'ADM «Atlantica» sont enregistrés dans le registre espagnol²⁹ (chapitre 10, quatrième alinéa des Orientations maritimes précise que la Commission pourra approuver une aide à condition qu'elle s'adresse à des armateurs au sens de l'article 1^{er} du règlement (CEE) no 4055/86 pour les navires battant pavillon d'un État membre).

3.2.2. *L'aide doit avoir une durée qui ne dépasse pas cinq ans et doit avoir pour objet le financement d'un service maritime reliant des ports situés sur le territoire des États membres*

- (64) En effet, la Commission note que le projet sous examen concerne l'acheminement de marchandises par mer entre des ports situés sur le territoire de deux États membres, notamment La France et l'Espagne. Il s'agit donc de transport maritime à courte distance au sens des Orientations maritimes.

- (65) La durée du financement public est de 5 ans ce qui correspond à la durée maximale de cinq ans prévue par les règles en vigueur (chapitre 10, quatrième alinéa, premier tiret des Orientations maritimes tel que modifié par le point 8 de la Communication sur les aides complémentaires).

3.2.3. *Le service doit être de nature à permettre que des transports de marchandises effectués par route soient en tout ou en partie effectués par voie maritime, sans détournement de transport maritime contraire à l'intérêt commun*

- (66) Comme expliqué ci-dessus, les aides vont promouvoir le transfert du fret de la route vers la mer. Les aides ne vont pas porter préjudice aux autres autoroutes de la mer, y compris les autoroutes suspendues pour le moment (notamment Nantes-Gijón, Bilbao-Zeebrugge, Ferrol-Radicatel) étant donné que les types de services rendus sont différents ou/et les arrière-pays des ports de départ ne se chevauchent pas (voir aussi section 2.6 ci-dessus). 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.

3.2.4. *L'aide doit viser la mise en œuvre d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli, concernant une nouvelle route, ou l'amélioration des services sur une route existante, la même ligne ne pouvant pas faire l'objet de plus d'un projet financé et ce dernier ne pouvant pas être reconduit, prorogé ou répété*

- (67) La Commission prend note que le service proposé fait l'objet d'un projet détaillé, ayant un impact environnemental préétabli concernant l'amélioration des services sur une route existante (en doublant la capacité). En effet, L'opérateur a établi l'impact environnemental et social du projet, selon la méthode du programme Européen Marco Polo II (voir aussi section 2.3 ci-dessus). De plus, les États se sont engagés à ne pas financer un autre projet sur la même route, ni reconduire, proroger

²⁹ Navires Suar Vigo and Bouzas.

ou reproduire le projet. Les conditions inscrites au chapitre 10, quatrième alinéa, troisième tiret des Orientations maritimes sont par conséquent remplies.

3.2.5. *L'aide doit avoir pour objet de couvrir les coûts d'exploitation du service en question à concurrence de 35%*

- (68) La Commission note que les aides nationales auxquelles s'ajoute le financement Marco Polo ne vont pas dépasser 35% 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.
- (69) La Commission rappelle que la convention signée le 28 avril 2009 pour la mise en œuvre du projet «Atlantica» prévoit que l'aide nationale et le financement communautaire ne doivent en aucun cas dépasser 35 % des coûts éligibles.
- (70) Enfin, la Commission rappelle que la convention signée le 28 avril 2009 prévoit que la société exploitante communique chaque année aux États membres les dépenses réelles correspondant aux coûts éligibles, ces dépenses étant justifiées par des factures et autres documents probants.
- (71) Les États 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.

3.2.6. *L'aide pour la mise en œuvre du projet doit être accordée sur la base de critères transparents appliqués de façon non discriminatoire vis-à-vis des armateurs établis dans la Communauté*

- (72) La Commission reconnaît que les deux États 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* en avril 2007 ainsi qu'aux journaux officiels nationaux. Les critères de sélection et les objectifs ont été préalablement définis et portés à la connaissance des candidats.
- (73) En outre, le retrait du projet de la société d'exploitation «Autopista del Mar Atlántica S.L.» en 2012 avant le lancement du service a été largement relayé par la presse, permettant à toute partie intéressée de manifester son intérêt pour la reprise éventuelle du service. Seule Grupo Suardiaz a manifesté son intérêt pour la reprise du service.
- (74) Ainsi la Commission conclut que le chapitre 10, quatrième alinéa, cinquième tiret des Orientations maritimes est respecté.

3.2.7. *Le service faisant l'objet du projet doit être de nature à être commercialement viable après la période durant laquelle il est éligible à l'aide publique*

- (75) La Commission observe également que le service est de nature à être commercialement viable à partir de la 6ème 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 sixième année d'exploitation. Ceci est en conformité avec le chapitre 10, quatrième alinéa, sixième tiret des Orientations maritimes.

3.2.8. *L'aide ne doit pas être cumulée avec des compensations de service public (obligations ou contrats).*

- (76) 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.
- (77) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut 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 remplis par la mesure en cause.
- (78) La Commission conclut que la mesure est compatible avec le marché intérieur.

4. DECISION

- (79) 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 TFUE.
- (80) Dans le cas où cette 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 une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers du texte intégral de la décision dans la langue faisant foi et avec sa publication sur le site Internet suivant: <http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/index.cfm>
- (81) Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à:

Commission européenne
Direction générale de la Concurrence
Greffes Aides d'État
1049 Bruxelles
Belgique
Numéro de télécopie: +32 2 296 12 42
Stateaidgreffe@ec.europa.eu

Veillez croire, Messieurs les Ministres, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission,

Margrethe VESTAGER
Membre de la Commission