

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 25 août 2011

concernant l'aide d'État C 39/09 (ex N 385/09) — Lettonie — Financement public d'infrastructures portuaires dans le port de Ventspils

[notifiée sous le numéro C(2011) 6043]

(Le texte en langue lettone est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2011/784/UE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 108, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les parties intéressées à présenter leurs observations conformément aux dispositions précitées ⁽¹⁾,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) Par notification électronique du 26 juin 2009, la Lettonie a notifié, conformément à l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE), une mesure relative au financement public de la construction d'infrastructures portuaires dans le port de Ventspils.
- (2) Par lettre du 15 décembre 2009, la Commission a informé la Lettonie de sa décision d'ouvrir, à l'égard d'une partie de la mesure, la procédure formelle d'examen prévue à l'article 108, paragraphe 2, du TFUE.
- (3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure (ci-après dénommée «la décision d'ouverture») a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* ⁽²⁾. La Commission a invité les parties intéressées à présenter leurs observations.
- (4) La Commission n'a reçu aucune observation de la part des parties intéressées. Par lettres des 16 mars, 7 avril, 12 avril et 14 avril 2010, les autorités lettones ont présenté leurs observations sur la décision d'ouverture.
- (5) Par lettres des 21 septembre 2010, 22 décembre 2010 et 18 mars 2011, la Commission a demandé des renseignements complémentaires sur la mesure. Les autorités lettones ont communiqué les renseignements demandés dans leurs lettres des 8 octobre 2010, 20 janvier 2011, 22 mars 2011 et 31 mars 2011.

- (6) Plusieurs réunions ont également eu lieu entre les services de la Commission et les autorités lettones. Ces réunions ont été précédées et suivies de la communication de renseignements complémentaires par les autorités lettones.

2. DESCRIPTION

2.1. LE PROJET

- (7) Le projet a pour objectif d'améliorer les infrastructures portuaires. Il se compose des sous-projets suivants, dont la réalisation est prévue entre 2010 et 2014:
 - a) construction d'un terminal pour le vrac sec;
 - b) construction du quai n° 35;
 - c) construction du quai n° 12;
 - d) reconstruction du brise-lames nord;
 - e) dragage du bassin du port;
 - f) construction de voies d'accès ferroviaire;
 - g) rénovation des jetées d'amarrage pour les navires de l'autorité portuaire;
 - h) consolidation des rives du chenal.

2.2. LE CHAMP D'APPLICATION DE LA PRÉSENTE DÉCISION

- (8) Dans sa décision du 15 décembre 2009 ⁽³⁾, la Commission considérait qu'il n'était pas nécessaire de déterminer si le financement public du brise-lames, de la consolidation des rives du chenal et de la rénovation des jetées d'amarrage pour les navires de l'autorité portuaire comportait des éléments d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE au niveau de l'autorité portuaire, puisqu'une telle aide serait compatible avec le marché intérieur.

⁽¹⁾ JO C 62 du 13.3.2010, p. 7.⁽²⁾ Voir la note de bas de page n° 1.⁽³⁾ Voir la note de bas de page n° 1.

(9) En ce qui concerne le financement public du dragage et des voies d'accès ferroviaire, la Commission a considéré qu'il comportait des éléments d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE et déclaré l'aide au niveau de l'autorité portuaire compatible avec le marché intérieur.

(10) En ce qui concerne le financement public du nouveau terminal et des deux quais, la Commission a considéré qu'il comportait des éléments d'aide au niveau de l'autorité portuaire et elle a conclu que l'aide octroyée à l'autorité portuaire était compatible avec le marché intérieur.

(11) Le terminal pour le vrac sec et les deux quais seront exploités par des opérateurs privés. À cet effet, l'autorité portuaire conclura des contrats de concession avec des prestataires de services portuaires pour une durée de trente-cinq ans. L'attribution de ces contrats de concession se fera sans appels d'offres. La redevance de concession due par les prestataires de services portuaires retenus a été fixée à l'avance, sur la base d'une évaluation réalisée par un expert indépendant.

(12) Dans sa décision du 15 décembre 2009, la Commission exprimait des doutes quant à l'absence d'éléments d'aide d'État dans cette redevance de concession. Compte tenu des informations disponibles à l'époque, la Commission était dans l'impossibilité de tirer une conclusion sur le caractère d'aide du financement public au niveau des trois concessionnaires des infrastructures propres à un utilisateur.

(13) La Commission a également reconnu que les nouvelles infrastructures seront accessibles aux utilisateurs finals à des conditions non discriminatoires.

(14) En conséquence, la procédure formelle d'examen porte seulement sur les éléments d'aide potentiels au niveau des concessionnaires.

2.3. LES CONTRATS DE CONCESSION

2.3.1. LE TERMINAL POUR LE VRAC SEC

(15) L'autorité portuaire entend attribuer le contrat de concession relatif à l'exploitation du nouveau terminal à [...] (*). À l'heure actuelle, cette entreprise effectue des opérations de manutention de marchandises sur le territoire loué par l'autorité portuaire à [...], en vertu d'un contrat de sous-location conclu avec [...].

(16) Selon les informations fournies par les autorités lettones, [...] prévoit d'étendre ses activités et d'utiliser à cet effet la totalité du territoire loué, et envisage donc de mettre fin au contrat de sous-location.

(17) L'autorité portuaire a décidé de construire un nouveau terminal et ensuite d'attribuer la concession à [...], de façon à ce que [...] puisse poursuivre ses activités dans le port.

2.3.2. LE QUAI N° 35 POUR LE FRET LIQUIDE

(18) Selon les informations fournies par les autorités lettones, le rétablissement de la capacité de fret liquide dans le port de Ventspils dépend de cet emplacement, en particulier en raison des contraintes liées à la profondeur requise pour accueillir des navires de transport de fret liquide d'un tonnage approprié.

(19) La totalité des terrains adjacents est actuellement louée à [...]. Les autorités lettones ont l'intention d'attribuer le contrat de concession relatif à l'exploitation de ce nouveau quai à [...], car ce dernier a manipulé du fret liquide dans le port et, dès lors, dispose déjà de l'équipement nécessaire au transbordement de ce type de fret, notamment des systèmes d'extinction d'incendies.

2.3.3. LE QUAI N° 12 POUR LE FRET GÉNÉRAL ET EN VRAC

(20) L'un des utilisateurs de ce quai sera une filiale de [...], qui a l'intention d'établir, sur le territoire du port, une usine de modules de construction, sur la base d'un bail foncier à long terme conclu avec l'autorité portuaire. Les modules de construction seront transportés vers les marchés d'exportation par navires rouliers.

(21) Le transport des modules de l'usine au quai se fera par chemin de fer et par route, sur le territoire du terminal universel n° 2, exploité par [...]. À cette fin, un accord trilatéral sera conclu, après la construction du quai, entre [...], [...] et l'autorité portuaire.

(22) Selon les informations fournies par les autorités lettones, [...] et [...] sont les seuls opérateurs potentiels du quai n° 12. L'autorité portuaire avait initialement l'intention d'attribuer la concession à [...].

2.4. MOTIFS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE FORMELLE D'EXAMEN EN CE QUI CONCERNE LA NATURE D'AIDE DE LA MESURE AU NIVEAU DES CONCESSIONNAIRES

2.4.1. EXISTENCE D'UNE AIDE D'ÉTAT

(23) Dans sa décision d'ouverture, la Commission était initialement d'avis que les critères permettant de conclure que l'autorité portuaire s'était comportée comme un investisseur privé lors de la fixation des redevances de concession dues par les futurs concessionnaires n'étaient pas totalement remplis.

(*) Information couverte par le secret professionnel.

- (24) La Commission avait des doutes tant au sujet de la méthode appliquée pour fixer les redevances de concession qu'au sujet de l'indépendance de l'évaluation réalisée par l'expert.

2.4.1.1. Les méthodes appliquées par l'autorité portuaire pour fixer les redevances de concession

- (25) L'expert indépendant qui a évalué les redevances de concession a appliqué deux méthodes différentes, à savoir la méthode comparative et celle fondée sur le revenu. En ce qui concerne le quai pour le fret liquide, l'expert n'a appliqué que la seconde méthode.
- (26) Pour ce qui est de la méthode comparative, la Commission a observé qu'elle reposait principalement sur des contrats en vigueur dans le même port. C'est la raison pour laquelle elle a exprimé des doutes quant à sa fiabilité. La Commission a relevé qu'une telle comparaison ne saurait être convaincante dès lors que rien n'indique qu'une redevance de concession axée sur le marché est payée conformément aux contrats utilisés comme références. Elle a relevé, en outre, que l'analyse avait été effectuée au regard des trois mêmes contrats de concession tant en ce qui concerne le terminal pour le vrac sec qu'en ce qui concerne le quai n° 12, prévu pour le fret général et en vrac, en dépit du fait que lesdits terminaux présentent des caractéristiques sensiblement différentes.
- (27) Pour ce qui est de la méthode fondée sur le revenu appliquée dans l'évaluation, la Commission a observé qu'elle ne reflétait pas la totalité du coût de l'investissement dans les cas du terminal pour le vrac sec et du quai n° 12.

2.4.1.2. L'indépendance de l'évaluation réalisée par l'expert

- (28) La Commission a relevé qu'une décision prise dès mars 2006 par l'autorité portuaire montrait la résolution du port d'attribuer, à l'issue des travaux de construction, la concession d'exploitation du quai n° 35 à [...]. La méthode de calcul des redevances de concession, reposant sur les mêmes principes que l'évaluation indépendante, y est détaillée. C'est la raison pour laquelle la Commission a exprimé des doutes quant à l'indépendance de l'évaluation en tant que telle.

2.4.1.3. Conclusion

- (29) La Commission a considéré que le financement public de la construction du terminal et des deux quais semblait être de nature à procurer un avantage économique aux opérateurs des infrastructures en question et, partant, à constituer une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

2.4.2. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

- (30) La Commission estimait initialement que toute aide octroyée aux concessionnaires constituerait une aide au fonctionnement visant à les libérer des coûts qu'ils auraient normalement dû supporter. Selon la jurispru-

dence de la Cour de justice de l'Union européenne, une telle aide au fonctionnement est, en principe, incompatible avec le marché intérieur ⁽⁴⁾.

3. OBSERVATIONS PRÉSENTÉES PAR LA LETTONIE

3.1.1. LES CONCESSIONNAIRES

- (31) Les autorités lettones maintiennent que l'autorité portuaire a choisi les trois opérateurs en s'appuyant sur des considérations objectives et que ceux-ci représentent le choix le plus viable pour l'exploitation des nouvelles infrastructures.

3.1.1.1. Le terminal pour le vrac sec

- (32) L'autorité portuaire a l'intention d'attribuer la concession d'exploitation du terminal pour le vrac sec à [...], qui a pour activité principale le transbordement de bois. Les autorités lettones expliquent que la présence de [...] dans le port est essentielle en raison de l'importance particulière des exportations de bois dans cette région.

- (33) Comme il est expliqué ci-dessus, [...] fournit actuellement des services de manutention de marchandises sur le territoire loué par l'autorité portuaire à [...], en vertu d'un contrat de sous-location conclu avec [...]. Étant donné que [...] a l'intention d'étendre ses activités et d'utiliser la totalité du territoire loué, l'autorité portuaire a pris, en octobre 2005, une résolution relative à la construction d'un nouveau terminal et à l'attribution à [...] de la concession se rapportant à son exploitation (voir l'annexe I).

- (34) Les autorités lettones maintiennent que la décision d'attribuer le contrat de concession à cet opérateur est fondée exclusivement sur des considérations commerciales objectives. À cet égard, elles soulignent que [...] représente l'option la plus réaliste pour l'exploitation du terminal, car elle dispose déjà de l'équipement nécessaire à la manutention de vrac sec. En outre, aucun autre concessionnaire potentiel n'a manifesté d'intérêt pour l'exploitation du terminal pour le vrac sec. Les autorités lettones indiquent qu'il est dans l'intérêt de l'autorité portuaire d'entamer des pourparlers avec toutes les parties potentiellement intéressées, notamment parce qu'une partie importante des terrains portuaires est encore inutilisée.

- (35) [...] a déjà transbordé dans le port plus de [...] mille m³/an et s'est donc constitué un solide réseau d'affaires. L'autorité portuaire considère que cette entreprise sera en mesure de maintenir ce volume de fret et que, par conséquent, elle offrira les garanties nécessaires en ce qui concerne la récupération de l'investissement consenti par l'autorité portuaire.

3.1.1.2. Le quai n° 35

- (36) Ce quai remplacera la jetée n° 1, qui était utilisée pour le transbordement de marchandises liquides dangereuses. Cette jetée, aujourd'hui vétuste, ne peut plus servir à la manutention de marchandises. Comme il est expliqué ci-dessus, le rétablissement de la capacité de fret liquide

⁽⁴⁾ Arrêt dans l'affaire T-459/93, Siemens/Commission, Recueil 1995, p. II-1675, point 48. Voir aussi, en ce sens, l'arrêt du 8 juillet 2010 dans l'affaire T-396/08, Freistaat Sachsen et Land Sachsen-Anhalt/Commission, points 46 à 48, et l'arrêt dans l'affaire C-156/98, Allemagne/Commission, Recueil 2000, p. I-6857, point 30.

dans le port de Ventspils est lié à ce lieu particulier en raison des exigences de sécurité et des contraintes résultant de la profondeur requise pour des navires de transport de fret liquide d'un tonnage approprié.

- (37) Les autorités lettones indiquent que l'attribution de la concession d'exploitation du quai n° 35 à une autre entreprise n'est pas possible dans la pratique, en raison précisément de l'emplacement particulier des infrastructures en cause dans le port. À l'heure actuelle, la totalité du territoire portuaire adjacent est louée à [...] (voir l'annexe II).
- (38) Elles ajoutent qu'à l'instar de [...], [...], qui a déjà manipulé du fret liquide dans le port de Ventspils, dispose de tout l'équipement nécessaire au transbordement de fret liquide, ce qui revêt une grande importance pour l'exploitation du quai.

3.1.1.3. Le quai n° 12

- (39) L'objectif du projet est d'accroître la capacité de débarquement de fret général. Les autorités lettones expliquent que la décision de construire ce quai est liée au bail foncier à long terme conclu avec une filiale de [...], qui a l'intention d'établir, sur le territoire du port, une usine de modules de construction. Le transport des modules de construction vers les marchés d'exportation ne peut se faire que sur des navires rouliers.
- (40) Les autorités lettones soulignent toutefois qu'avant la conclusion du bail avec [...], l'autorité portuaire a participé à plusieurs appels d'offres organisés par des commissionnaires de transport et les concessionnaires potentiels du quai n° 12, tels que [...], mais sans succès.
- (41) Selon les informations fournies par les autorités lettones, le transport des modules de l'usine au quai peut uniquement se faire par chemin de fer et par route, sur le territoire du terminal universel n° 2, exploité par [...]. À cette fin, un accord trilatéral sera conclu, après la construction du quai, entre [...], [...] et l'autorité portuaire.
- (42) Les autorités lettones indiquent, par ailleurs, qu'il n'existe que deux opérateurs potentiels du quai, à savoir [...] et [...]. Dans les observations présentées dans le cadre de la procédure formelle d'examen, les autorités lettones ont précisé que la concession d'exploitation du quai serait attribuée à [...].
- (43) Étant donné que la seule manière de transporter les modules de construction de l'usine au quai n° 12 consiste à traverser le territoire loué à [...] (voir l'annexe III), l'autorité portuaire considère que [...] constitue la solution la plus réaliste.
- (44) En outre, les autorités lettones soulignent que la surface de la parcelle portuaire adjacente au quai n'est pas adaptée au stockage de fret. Aussi est-il nécessaire d'assurer des liaisons fiables avec d'autres parties du port où le stockage est possible.

- (45) Les autorités lettones indiquent également que, compte tenu à la fois de sa localisation et de ses paramètres techniques, le quai desservira des commissionnaires de transport établis sur un territoire dont la superficie pourra atteindre 12 ha, indépendamment du type de fret manipulé.

3.1.2. L'ÉVALUATION RÉALISÉE PAR L'EXPERT

- (46) Chacun des contrats de concession relatifs à des infrastructures propres à un utilisateur a fait l'objet d'une évaluation distincte. Les autorités lettones maintiennent que ces évaluations ont été réalisées dans le respect des normes lettones et internationales d'évaluation.
- (47) En ce qui concerne la méthode employée, les autorités lettones soulignent que, vu la localisation et les caractéristiques des ports de Riga et de Liepāja, l'évaluation comparative (la «méthode comparative») est totalement fiable. Les redevances de concession versées par les prestataires de services opérant dans ces ports ont été communiquées par les autorités portuaires elles-mêmes et peuvent donc être considérées comme fiables.
- (48) Les autorités lettones considèrent que les évaluations révisées, fondées sur une analyse du cash-flow, devraient également dissiper les doutes de la Commission quant à leur indépendance.
- (49) En conséquence, la Commission examinera ci-après dans le détail la méthode employée par l'expert pour fixer les redevances de concession.

3.1.2.1. Le terminal pour le vrac sec

- (50) L'évaluation repose sur les deux méthodes exposées ci-dessous.
- Méthode comparative
- (51) L'évaluation comparative a porté sur trois contrats considérés comme comparables dans le port de Ventspils. L'expert a appliqué des coefficients correcteurs pour définir une redevance de concession appropriée. Les facteurs suivants ont été pris en considération: l'époque et les conditions de la conclusion du contrat, la localisation, la description des quais, la superficie louée, l'état technique des terminaux et l'accessibilité des équipements.
- (52) La redevance de concession ainsi calculée s'élève à [...] EUR/m²/an. La redevance de concession fixée par l'évaluateur s'élève à [...] EUR/m²/an.
- Méthode fondée sur le revenu
- (53) La méthode fondée sur le revenu sert à apprécier si la valeur actualisée des recettes futures permet de couvrir intégralement le coût total de l'investissement (y compris les coûts liés à la zone de chargement, aux travaux de dragage et aux voies d'accès ferroviaire) et prévoit des perspectives financières pour une période de 25 ans. Les recettes et coûts estimés sont corrigés par un taux d'actualisation de 7,5 %, correspondant au niveau du risque d'investissement.

- (54) L'évaluation indépendante a tenu compte des recettes tirées des droits et redevances portuaires, ainsi que des recettes tirées de l'utilisation des terrains et infrastructures portuaires. Le coût total de l'investissement a été pris en considération.
- (55) Sur la base des différents niveaux de volume de fret, la valeur actuelle nette (VAN), le taux interne de rendement (TIR) et le rapport coût/avantages (RCA) se rapportant aux redevances de concession sont estimés entre [...] EUR/m² et [...] EUR/m²/an. Les indicateurs financiers justifient une redevance de concession d'au moins [...] EUR/m²/an pour un volume moyen de fret de [...] tonnes/an et d'au moins [...] EUR/m²/an pour un volume moyen de fret de [...] tonnes/an. Si ce volume moyen excède [...] tonnes/an, la redevance de concession peut être minimale.
- (56) Comme le volume moyen de fret estimé s'élève à [...] tonnes/an, l'évaluateur indépendant a conclu qu'il était justifié de fixer la redevance annuelle de concession entre [...] EUR et [...] EUR/m².
- (57) Eu égard aux deux méthodes exposées ci-dessus, l'évaluateur indépendant a fixé la redevance de concession à [...] EUR/m²/an.
- (58) Le tableau figurant ci-dessous présente les indicateurs financiers du projet, compte tenu de la redevance de concession qui en résulte.

Volume de fret de [...] tonnes, redevance de concession de [...] EUR/m²/an, taux d'actualisation de 7,5 %, taux de croissance de 2,28 %

Indicateur	Sans la dotation du Fonds de cohésion	Avec la dotation du Fonds de cohésion
TIR	[...] %	[...] %
VAN	[...]	[...]

- (59) En conséquence, l'évaluation réalisée par l'évaluateur indépendant a confirmé l'adéquation du montant de la redevance de concession calculé de la manière exposée ci-dessus, à savoir [...] EUR/m²/an.

3.1.2.2. Le quai n° 35

- (60) La *méthode fondée sur le revenu* fournit des perspectives financières pour une période de vingt-cinq ans. Les recettes et dépenses prévues ont été corrigées par le même taux d'actualisation de 7,5 %, correspondant au niveau de risque de l'investissement.
- (61) L'évaluation indépendante a tenu compte des recettes tirées des droits et redevances portuaires, ainsi que des recettes tirées de l'utilisation des terrains et infrastructures portuaires. Le coût total de l'investissement a été pris en considération.

- (62) Sur la base des différents niveaux de volume de fret, la valeur actuelle nette (VAN), le taux interne de rendement (TIR) et le rapport coût/avantages (RCA) se rapportant aux redevances de concession sont estimés entre [...] et [...] EUR/an. Les indicateurs financiers justifient une redevance de concession supérieure à [...] EUR/an pour un volume de fret estimé à [...] tonnes/an et supérieure à [...] EUR/an pour un volume de fret estimé à [...] tonnes/an. Si le volume de fret est supérieur, la redevance de concession peut être minimale.
- (63) Compte tenu de la période d'amortissement de 30 ans des quais en eaux profondes, l'évaluateur indépendant a fixé la valeur de la redevance de concession à [...] EUR/an, c'est-à-dire à 1/30 du coût d'investissement du quai, travaux de dragage exclus.
- (64) Le tableau figurant ci-dessous présente les résultats financiers du projet pour un volume annuel de fret de [...] tonnes, compte tenu d'une redevance de concession de [...] EUR/an. Le calcul a pris en considération le coût total de l'investissement, travaux de dragage inclus.

Volume de fret de [...] tonnes, redevance de concession de [...] EUR/an, taux d'actualisation de 7,5 %, taux de croissance de 2,28 %

Indicateur	Sans la dotation du Fonds de cohésion	Avec la dotation du Fonds de cohésion
TIR	[...] %	[...] %
VAN	[...]	[...]

- (65) En conséquence, l'évaluateur a fixé la redevance de concession à [...] EUR/an (au lieu de [...] EUR/an, comme prévu initialement).

3.1.2.3. Le quai n° 12

- (66) L'évaluation est fondée sur deux méthodes, la méthode comparative et la méthode fondée sur le revenu.

Méthode comparative

- (67) Dans un premier temps, le contrat de concession a été comparé à trois contrats considérés comme comparables dans le port de Ventpils. Compte tenu des particularités et des caractéristiques des infrastructures faisant l'objet de ces trois contrats, l'évaluateur a appliqué des coefficients correcteurs pour définir une redevance de concession appropriée. Les facteurs suivants ont été pris en considération: l'époque et les conditions de la conclusion de la transaction, la localisation, la description des quais, la superficie louée, l'état technique des infrastructures et l'accessibilité des équipements.
- (68) La redevance de concession ainsi calculée s'élève à [...] EUR/m²/an. La redevance de concession a été fixée à [...] EUR/m²/an.

Méthode fondée sur le revenu

(69) La méthode fondée sur le revenu, utilisée pour apprécier si la valeur actualisée des recettes futures permet de couvrir intégralement le coût total de l'investissement (y compris les coûts liés aux travaux de dragage et aux voies d'accès ferroviaire), prévoit des perspectives financières pour une période de vingt-cinq ans. Les recettes et coûts estimés ont été corrigés par un taux d'actualisation de 7,5 %, correspondant au niveau de risque de l'investissement.

(70) L'évaluation indépendante a tenu compte des recettes tirées des droits et redevances portuaires, ainsi que des recettes tirées de l'utilisation des terrains et infrastructures portuaires. Le coût total de l'investissement a été pris en considération, financement public inclus.

(71) Sur la base des différents niveaux de volume de fret, la valeur actuelle nette (VAN), le taux interne de rendement (TIR) et le rapport coût/avantages (RCA) se rapportant aux redevances de concession sont estimés entre [...] EUR/m² et [...] EUR/m²/an. L'évaluateur indépendant a conclu que les indicateurs financiers justifient (la VAN est positive) une redevance de concession d'au moins [...] EUR/m²/an pour un volume de fret estimé à [...] tonnes/an et d'au moins [...] EUR/m²/an pour un volume de fret estimé à [...] tonnes/an.

(72) Sur la base d'un volume estimé à [...] tonnes/an, l'évaluateur a conclu qu'il était justifié de fixer la redevance de concession à au moins [...] EUR/m²/an.

(73) Eu égard aux résultats des deux méthodes exposées ci-dessus, l'évaluateur indépendant a fixé la redevance de concession à [...] EUR/m²/an.

(74) Le tableau figurant ci-dessous présente les indicateurs financiers du projet, compte tenu de la redevance de concession qui en résulte.

Volume de fret de [...] tonnes, redevance de concession de [...] EUR/m²/an, taux d'actualisation de 7,5 %, taux de croissance de 2,28 %

Indicateur	Sans la dotation du Fonds de cohésion	Avec la dotation du Fonds de cohésion
TIR	[...] %	[...] %
VAN	[...]	[...]

(75) En conséquence, l'évaluation réalisée par l'évaluateur indépendant a confirmé l'adéquation du montant de la redevance de concession calculé de la manière exposée ci-dessus, à savoir [...] EUR/m²/an.

3.1.3. LES REDEVANCES DE CONCESSION

(76) Sur la base des évaluations réalisées par l'évaluateur indépendant, les autorités lettones ont décidé de fixer les redevances de concession comme suit:

Concessionnaire	Infrastructures	Évaluation indépendante (par an)	Redevance de concession (par an)
[...]	Terminal pour le vrac sec	[...] EUR	[...] EUR
[...]	Quai n° 35	[...] EUR	[...] EUR
[...]	Quai n° 12	[...] EUR	[...] EUR

4. APPRÉCIATION

4.1. EXISTENCE D'UNE AIDE

(77) Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

(78) Les critères définis à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE sont cumulatifs. Dès lors, pour déterminer si la mesure notifiée constitue une aide d'État au sens de cette disposition, toutes les conditions précitées doivent être remplies. Plus précisément, le soutien financier doit:

- être accordé par un État membre ou au moyen de ressources d'État;
- favoriser certaines entreprises ou certaines productions;
- fausser ou menacer de fausser la concurrence;
- affecter les échanges entre États membres.

4.1.1. AVANTAGE ÉCONOMIQUE

(79) Selon la jurisprudence de la Cour ⁽⁵⁾, les concessionnaires ne bénéficient d'aucun avantage lorsqu'un investisseur privé, dans des circonstances similaires, aurait fixé la redevance de concession au même niveau.

(80) La Commission fait observer d'emblée qu'en l'espèce, les redevances de concession ont été fixées à l'avance, en s'appuyant sur des évaluations distinctes réalisées par un expert indépendant. Les autorités lettones ont apporté la preuve que cet expert dispose de qualifications et d'une expérience suffisantes.

(81) Comme indiqué ci-dessus, l'évaluateur indépendant a comparé les redevances de concession ainsi calculées avec les redevances fixées dans le cadre de trois contrats considérés comme comparables dans le port de Ventspils. Compte tenu des particularités et des caractéristiques des infrastructures faisant l'objet de ces contrats, l'expert indépendant a eu recours à des coefficients correcteurs pour fixer une redevance de concession appropriée.

⁽⁵⁾ Arrêt dans les affaires jointes C-328/99 et C-399/00, Italie et SIM 2 Multimedia/Commission, Recueil 2003, p. I-4053.

- (82) La Commission n'est toutefois pas en mesure de déterminer, sur la base des informations disponibles, si les contrats pris comme références ont fait l'objet d'appels d'offres, ni s'il existe à l'heure actuelle des éléments indiquant que les redevances de concession versées au titre desdits contrats peuvent être considérées comme le prix du marché.
- (83) Eu égard à ce qui précède, la Commission considère que l'évaluation comparative n'est pas suffisamment fiable et, partant, ne saurait suffire à exclure la possibilité que les concessionnaires bénéficient d'un avantage.
- (84) Selon la seconde méthode employée par l'évaluateur indépendant, les redevances de concession et les autres recettes de l'autorité portuaire devraient assurer la récupération du coût de l'investissement relatif aux infrastructures et un certain taux de rendement dans 25 ans. L'autorité portuaire a décidé de fixer les redevances de concession se rapportant au terminal pour le vrac sec [...] EUR/m² au lieu de [...] EUR/m²/an) et au quai n° 35 [...] EUR au lieu de [...] EUR/an) à des niveaux sensiblement plus élevés que les valeurs recommandées par l'expert. Aussi le rendement réel escompté par l'autorité portuaire est-il sensiblement supérieur à la valeur calculée par l'expert.
- (85) En conséquence, la Commission conclut que les redevances de concession et les autres revenus de l'autorité portuaire permettront à celle-ci de récupérer le coût total de l'investissement relatif aux infrastructures, y compris les coûts liés aux travaux de dragage et aux voies d'accès ferroviaire, et de réaliser des bénéfices conformes à ceux qu'exigerait un investisseur privé.
- (86) La Commission fait observer, en outre, que rien n'indique en l'espèce que l'autorité portuaire a fixé les redevances de concession à un niveau qui n'accroîtrait pas ses revenus.
- (87) Qui plus est, l'inclusion de clauses de révision permet une révision périodique des redevances de concession.
- (88) Eu égard à ce qui précède, la Commission considère qu'on peut conclure en l'espèce que les redevances de concession fixées de la manière exposée ci-dessus ne procurent aucun avantage exorbitant aux concessionnaires des infrastructures propres à un utilisateur.
- (89) La présente décision ne préjuge aucunement d'une éventuelle analyse complémentaire de la Commission quant au respect des règles de l'Union en matière de marchés publics ou à d'autres principes généraux du TFUE.

4.1.2. CONCLUSION

- (90) La Commission considère que le financement public des infrastructures propres à un utilisateur dans le port de Ventspils ne procure pas d'avantage économique au niveau des concessionnaires et, partant, que la mesure ne place pas les prestataires de services retenus dans une position concurrentielle plus favorable que les entreprises qui sont en concurrence avec eux.
- (91) Il est de jurisprudence constante que, pour qu'une mesure soit qualifiée d'aide d'État, toutes les conditions prévues à l'article 107, paragraphe 1, du TFUE doivent être remplies⁽⁶⁾. Dès lors qu'elle ne comporte aucun avantage économique pour les futurs concessionnaires, la mesure mise en œuvre par les autorités lettones ne remplit pas de façon cumulative les conditions requises pour qu'une mesure soit considérée comme une aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

5. CONCLUSION

- (92) Eu égard aux considérations qui précèdent, la Commission conclut que le financement public de la construction des infrastructures propres à un utilisateur dans le port de Ventspils ne contient aucun élément d'aide d'État au niveau des concessionnaires.
- (93) La présente décision ne porte que sur les aspects relatifs aux aides d'État et est sans préjudice de l'application d'autres dispositions du TFUE, notamment en ce qui concerne les concessions de services,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État que la Lettonie envisage d'accorder à l'autorité du port de Ventspils en ce qui concerne la construction du terminal pour le vrac sec, du quai n° 12 et du quai n° 35 ne contient aucun élément d'aide d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

La mise en œuvre de cette mesure est par conséquent autorisée.

Article 2

La République de Lettonie est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 25 août 2011.

Par la Commission

Joaquín ALMUNIA

Vice-président

⁽⁶⁾ Arrêts dans les affaires jointes C-278/92, C-279/92 et C-280/92, Espagne/Commission, Recueil 1994, p. I-4103, point 20; et dans l'affaire C-482/99, France/Commission, Recueil 2002, p. I-4397, point 68.

EMPLACEMENT ACTUEL ET NOUVEL EMPLACEMENT DU TERMINAL POUR LE VRAC SEC

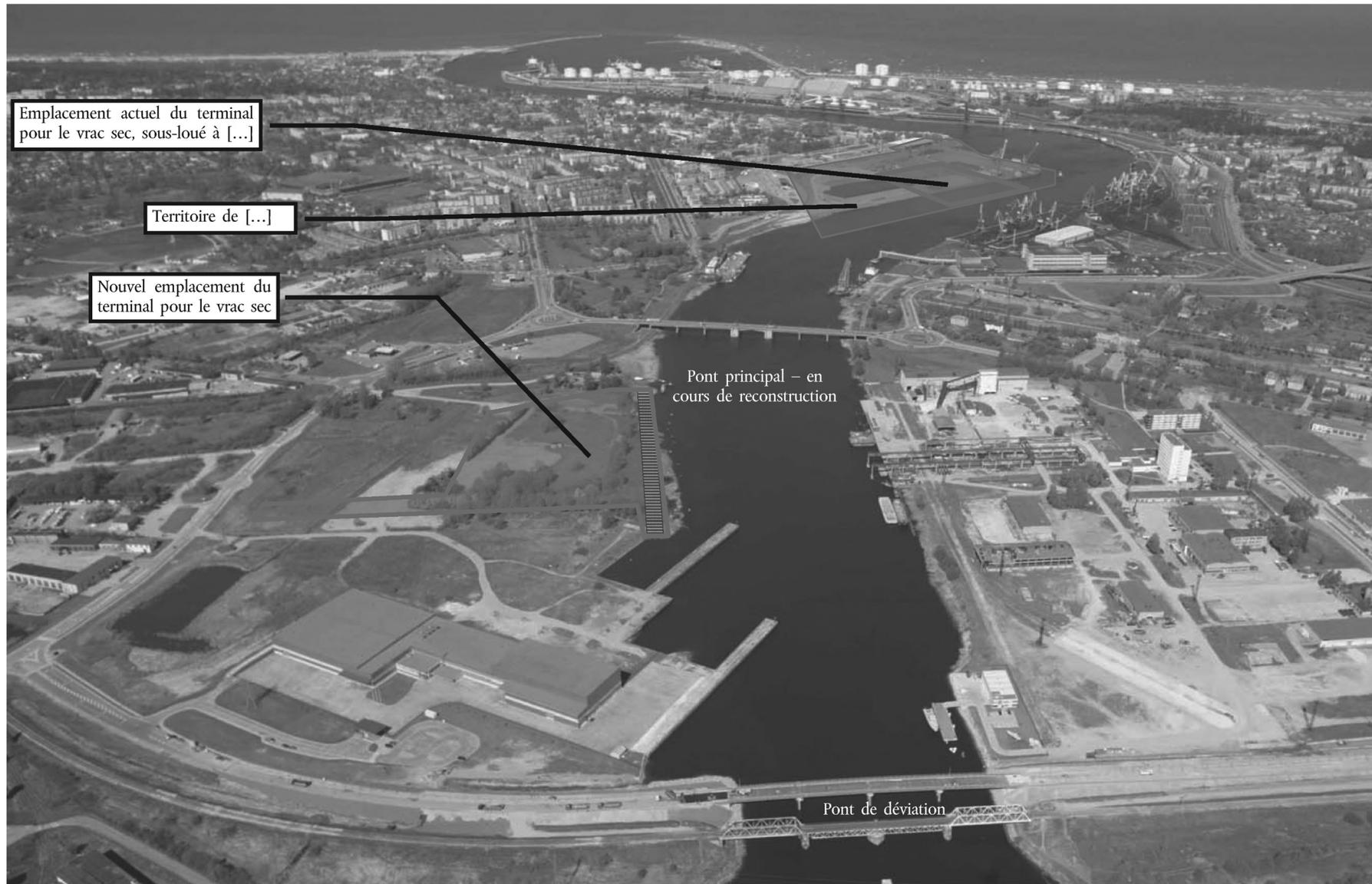


SCHÉMA DU TERRITOIRE LOUÉ À [...] (Y COMPRIS LE QUAI N° 35 EN PROJET)

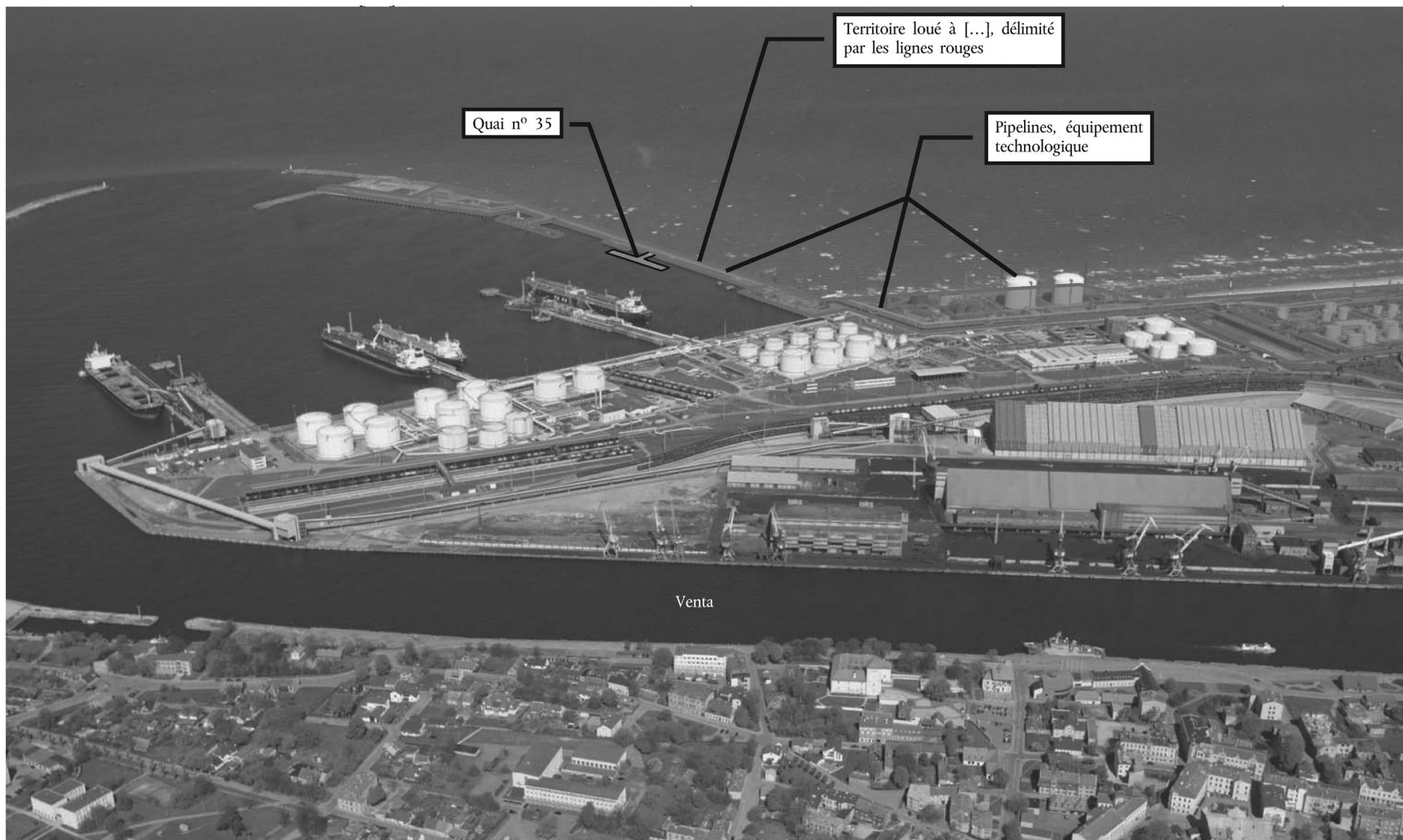


SCHÉMA DU TRANSPORT DES MODULES DE CONSTRUCTION DU TERRITOIRE LOUÉ PAR [...] AU QUAI N° 12

