

**AUTOROUTE/S DE LA MER**  
**ENTRE L'ESPAGNE ET LA FRANCE SUR LA FAÇADE**  
**ATLANTIQUE - MANCHE - MER DU NORD**

**REGLEMENT DE CONSULTATION**

## PREAMBULE

Les gouvernements français et espagnol sont convaincus de la nécessité de favoriser la mise en service de une ou plusieurs Autoroutes de la Mer (ci-après « ADM ») qui aient pour objectif d'offrir une solution complémentaire au transport par route des marchandises à travers les Pyrénées.

Cette initiative s'inscrit dans le couloir de l'autoroute de la mer d' Europe de l'Ouest reliant le Portugal et l'Espagne, via l'arc atlantique avec la Mer du Nord et la Mer d'Irlande, qui fait partie des « Projets prioritaires dont les travaux devraient commencer avant 2010 », conformément aux dispositions du point 21 de l'Annexe III de la Décision n°884/2004 du Parlement Européen et du Conseil, du 29 avril 2004, modifiant la Décision n°1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du Réseau transeuropéen de transports (ci-après « RTE-T »).

Aux fins du présent appel à projets, le terme « Autoroute de la Mer » désigne une offre de transport intermodal de porte à porte permettant un transfert modal significatif par la concentration de flux de marchandises sur des itinéraires maritimes, sans distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun. Ce service de transport maritimo-terrestre international est principalement dédié au transport de fret intracommunautaire. Il consiste en l'amélioration de liaisons maritimes existantes ou en la création de nouvelles qui présentent un rapport qualité/coût élevé et qui sont viables à terme, régulières et fréquentes.

Dans ce cadre, la République Française et le Royaume d'Espagne (ci-après les « Etats ») ont conclu un accord international le 03 juillet 2006 sous forme d'échange de lettres (ci-après « l'Accord »). Dans cet accord, les Etats ont décidé de constituer une Commission Intergouvernementale (ci-après « CIG »), chargée d'élaborer une proposition de sélection des projets et, donc, de l'organisation, de la réalisation et du suivi du processus de sélection de ces mêmes projets.

L'Accord est entré en vigueur le 03 juillet 2006. Il a été publié en France dans le Journal officiel par le décret n°2007-514 du 04 avril 2007 et en Espagne dans le *Boletín Oficial del Estado* (Bulletin officiel de l'Etat) n°265 du 06 novembre 2006.

Conformément aux dispositions de l'Accord, et 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 Réseau transeuropéen de transport, les Etats ont décidé de lancer une consultation via la publication d'un appel à projets dans le Journal officiel de la République française (BOAMP), dans le *Boletín Oficial del Estado* de l'Etat espagnol et dans le Journal Officiel de l'Union Européenne. A l'issue de cette consultation, la CIG proposera aux deux Etats une proposition de sélection d'offres d'ADM.

L'objet de l'appel à projets est d'accorder une subvention des Etats à ou aux candidats retenus, qui pourra être complétée, le cas échéant, par une subvention communautaire dans le cadre du programme Marco Polo II.

Afin de permettre la compatibilité entre la Communication de la Commission C (2004) 43 - Directives communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (2004/C 13/03) et le Règlement (CE) n° 1692/2006 du Parlement Européen et du Conseil, du 24 octobre 2006, établissant le programme Marco Polo II, deux options sont proposées aux candidats:

- 1ère option : les États accordent une subvention limitée à un pourcentage maximal de 35% des coûts éligibles pour une durée de 5 années, conformément au Programme Marco Polo II. Dans cette option, les aides d'État sont conditionnées par l'autorisation préalable de la Commission Européenne sur la base de la notification qu'effectueront les États en ce sens.
- 2ème option : les États accordent une subvention limitée à un pourcentage maximal de 30% des coûts d'exploitation du service pour une durée de 3 années, conformément aux Directives communautaires sur les aides d'État au transport maritime.

Dans le cas où les Etats conviendraient de sélectionner une ou plusieurs ADM, dans la mesure où des raisons économiques ou techniques le justifieraient, cette décision devra être adoptée via un accord international (ci-après « le Deuxième Accord ») dont l'approbation sera soumise aux instances compétentes des deux Etats. Une convention (ci-après la « Convention ») sera ensuite conclue entre les Etats et la (les) société(s) constituée(s) par le(s) Candidat(s) retenu(s) (ci-après « la Société exploitante »).

Cette Convention précisera les modalités d'octroi des subventions de la part des Etats, les droits et obligations respectifs des Etats et de la Société exploitante, ainsi que ses modalités d'exécution. La Convention aura une durée minimum de 7 ans.

# 1. OBJET ET PORTÉE DE L'APPEL A PROJETS

## 1.1 Définitions

1. Autoroute de la Mer : conformément aux dispositions de l'article 1 de l'Accord, c'est une offre de transport intermodal porte à porte permettant un transfert modal significatif par la concentration de flux de marchandises sur des itinéraires maritimes, sans distorsion de concurrence contraire à l'intérêt commun. Ce service de transport maritimo-terrestre international est principalement dédié au transport de fret intracommunautaire. Il consiste en l'amélioration de liaisons maritimes existantes ou en la création de nouvelles qui présentent un rapport qualité/coût élevé et soient viables à terme, régulières et fréquentes.

Aux fins du présent appel à projets, la ou les ADM devra/devront relier des ports espagnols et français de catégorie A du réseau transeuropéen de transport et le service maritime devra être effectué par des bateaux sous pavillon communautaire.

L'(Les) ADM pourra(ont) inclure des tronçons de cabotage national. Elle(s) pourra(ont) par ailleurs être prolongée(s) vers d'autres ports de pays membres de l'Union Européenne et pourront être connectées avec des ports de pays tiers, sans que ces prolongements ou connexions ne puissent faire l'objet des Subventions des États prévues dans le Règlement de consultation.

2. Tronçon principal : partie d'une ADM qui relie des ports espagnols et français, grâce à un service maritime qui génère un report modal significatif. Une ADM peut avoir un ou plusieurs tronçons principaux.

3. Port de Catégorie A : port maritime d'importance internationale dont le volume annuel de trafic total est égal ou supérieur à 1,5 millions de tonnes de marchandises ou 200 000 passagers qui, sauf impossibilité, est connecté avec des éléments terrestres du Réseau Transeuropéen de Transport. Il est toutefois rappelé que le présent appel à projets a pour objet le développement d'un service de transport de marchandises.

4. Etats : autorités compétentes de France et d'Espagne pour désigner conjointement les candidats sélectionnés et conclure la Convention.

5. Candidat : Entité, avec ou sans personnalité juridique, qui présente une offre d'ADM, en réponse au présent appel à projets.

6. Société exploitante : société ou entité commerciale prévue dans l'offre présentée par le candidat retenu et dont l'objet exclusif est l'exploitation de l'ADM, objet de la Convention.

7. Subventions des Etats : financement que pourront accorder les Etats, directement ou indirectement, à la société exploitante pour la partie du service d'ADM correspondant au(x) tronçon(s) principal(aux) du service, en incluant, le cas échéant, des investissements auxiliaires, à l'exception des prolongements ou des connexions vers des ports d'autres pays.

8. Convention : document définitif que devront signer les Etats et la Société exploitante (ci-après dénommés « les Parties ») et qui définira la relation contractuelle existant entre eux. Cette

Convention comportera dans son objet l'octroi de Subventions des Etats et les droits et obligations des États et de la Société exploitante et, en particulier, le respect des conditions convenues entre les Parties.

9. Commission Intergouvernementale (CIG): organisme à composition paritaire, constitué de deux délégations désignées par la France et l'Espagne, selon les termes de l' Accord du 3 juillet 2006.

## **1.2 Objet de l'Appel à projets**

1. L'objet du présent appel à projets est de permettre à la CIG de proposer aux Etats la sélection d'une ou plusieurs ADM entre la France et l'Espagne. Ceux-ci pourront choisir une ou plusieurs ADM si des raisons techniques ou économiques le justifient.

2. Ce choix sera effectué par les Etats après proposition de la CIG créée par l'Accord et à l'issue de la négociation menée par la CIG avec les Candidats pré-sélectionnés.

3. Le respect des critères d'éligibilité au règlement « Marco Polo II »<sup>1</sup> et à ses consultations annuelles ainsi que la conformité aux encadrements relatifs au RTE-T<sup>2</sup> en vigueur au moment du dépôt de la candidature seront également des conditions indispensables pour la sélection des Candidats.

4. Les Etats concluent une Convention avec la(les) Société(s) exploitante(s) issue(s) des Candidat(s) sélectionné(s). Ils feront figurer dans chaque Convention les conditions d'octroi des subventions des Etats à la Société exploitante, ainsi que l'ensemble des obligations relatives à l'exploitation de l'ADM.

5. En vertu de l'article 12 bis des orientations RTE-T, les Etats pourront proposer l'/les autoroute(s) de la mer sélectionnée(s) pour être intégrée(s) au réseau RTE-T.

## **1.3 La Convention**

1. La Convention est le document définitif que devront signer les États et la Société exploitante (ci-après dénommés « les Parties ») et qui définira la relation contractuelle existante entre ces mêmes Parties. Cette Convention comportera dans son objet l'octroi de Subventions des Etats et les droits et obligations des Etats et de la Société exploitante.

Elle précisera en particulier :

---

<sup>1</sup> Règlement (CE) n°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 »), et abrogeant le règlement (CE) n°1382/2003

<sup>2</sup> Les Etats entendent par encadrement relatif au RTE-T :

- Règlement (CE) n°2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens modifié en dernier lieu par le règlement (CE) n°1156/2005 du 6 juillet 2005;
- La décision n° 884/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, par laquelle il est porté modification de la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du Réseau Transeuropéen de Transport,
- « Autoroutes de la mer – Article 12 bis des orientations RTE-T ; Vade-mecum publié avec l'appel à propositions RTE-T 2005 » (ci-après « le Vade-mecum »)
- ainsi que nouveau règlement financier pour le RTE-T approuvé par le Conseil le 12 décembre 2006,

- i) L'ensemble des obligations de la Société exploitante relatives à l'exploitation de l'ADM et notamment ses engagements sur les caractéristiques du service (fréquence, qualité et volume) ;
- ii) Les modalités financières des Subventions des Etats à la Société exploitante (conditions de versement, montant, durée, échéancier) ;
- iii) Les conséquences du non-respect des obligations de la Convention, et notamment le régime applicable au remboursement de la subvention reçue et les éventuelles sanctions applicables ;
- iv) Les garanties que devra présenter la Société exploitante.

2. La Convention aura une durée minimum de 7 ans, comptée à partir de la date de sa signature. Les Candidats pourront proposer dans leur offre une durée supérieure. Cependant, les Subventions des Etats qu'obtiendra(ont) la(les) Société(s) exploitante(s) en vertu du présent appel à projets ne pourront dépasser les délais fixés dans les différents régimes d'aides en vigueur qui lui(leur) sont applicables.

3. La ou les Société(s) exploitante(s) devra(ont) apporter une garantie de trafic. De plus, elle(s) devra(ont) garantir le financement de l'/des ADM préalablement à la signature de la Convention. A cette fin, le(s) Candidat(s) devra/devront produire les attestations de sa/leur part, accompagnées de tous les documents probants, permettant d'établir l'accord de principe des garants, de la Banque européenne d'investissement (BEI) ou de toute autre institution de crédit ou financière, et de ses actionnaires, en vue de la mise en place des financements. Ces garanties devront être fournies dans un délai maximum de 30 jours à partir de l'information faite au(x) Candidat(s) de la signature du Deuxième Accord.

4. La Société exploitante devra s'engager à mettre en service et à exploiter l'ADM dans les conditions figurant dans la Convention jusqu'à la fin de la période de validité de la Convention. Le non-respect de cette condition impliquera le remboursement de tout ou partie des Subventions des Etats octroyées au titre de la Convention, ainsi que, le cas échéant, l'application des sanctions correspondantes, comme le prévoit le Cadre de la Convention.

5. Les Etats exerceront le contrôle de l'exécution de la Convention. Ils pourront déléguer cette tâche à un organisme de leur choix.

#### **1.4 Étapes de mise en service et exploitation du service**

1. La mise en service et l'exploitation de l'ADM devra avoir lieu dans un délai maximum d'un an à compter de la signature de la Convention par les Parties. Sans préjudice de cela, les Candidats pourront proposer un délai inférieur, ce délai constituant un critère d'évaluation des offres .

2. La Société exploitante devra respecter les différents paramètres et critères de qualité établis dans la Convention à compter de la mise en service de l'ADM.

## **2. CONDITIONS DE L'APPEL A PROJETS**

### **2.1 Règles générales**

1. Les informations fournies par les Candidats dans leurs offres seront considérées comme faisant partie intégrantes de ces mêmes offres. La CIG assurera la confidentialité des informations reçues des Candidats qu'elle ne communiquera qu'aux entités auxquelles elle fera appel pour le jugement des offres et qui seront soumises aux mêmes obligations de confidentialité.
2. Le présent Règlement de Consultation devra être accepté dans son intégralité par les Candidats, sans réserve ni condition, en l'incluant, dûment signé et paraphé, dans l'enveloppe A de leur offre.
3. Les Candidats s'engagent à ne pas divulguer à des tiers, avec lesquels ils n'entendent pas contracter, le contenu de leurs offres jusqu'à la dernière des dates suivantes : la date de publication au *Boletín Oficial del Estado* espagnol (Bulletin officiel de l'Etat) de l'Accord par lequel est autorisée la signature de la Convention avec la Société exploitante, ou la date de publication de cette Convention dans le Journal Officiel de la République Française (BOAMP) ou la date de publication de cette convention au Journal Officiel de l'Union européenne.
4. Les Etats se réservent le droit de modifier les dispositions du Règlement de consultation, y compris le Cadre de la Convention, jusqu'à la date limite fixée pour la remise des offres, cette date pouvant éventuellement être reportée pour permettre la prise en compte de ces modifications.

Les Candidats disposeront d'un délai minimum d'un mois à compter de la date de notification de ces modifications pour présenter leurs offres sur la base du dossier modifié.

La modification des dispositions du Règlement de consultation, du Cadre de la convention, et de ses annexes ne confère aucun droit aux Candidats, pas plus qu'elle ne pourra donner lieu à indemnisation des Candidats.

## **2.2 Composition et forme des candidatures**

1. Conformément aux dispositions de l'article 12(a)4(b) des Orientations Communautaires pour le Développement du Réseau transeuropéen de Transport, les Candidats devront être constituées au moins par :
  - une compagnie maritime,
  - un opérateur ou une Autorité Portuaire gestionnaire du terminal du port français de Catégorie A impliqué,
  - un opérateur du terminal du port espagnol de catégorie A impliqué.
2. Les Candidats pourront regrouper d'autres acteurs complémentaires parmi lesquels des armateurs, des transporteurs routiers ou ferroviaires, des entreprises de logistique, des chargeurs, des sociétés d'autoroutes, des commissionnaires de transport, des établissements financiers ou des autorités portuaires espagnoles dans les conditions prévues au point 4 du présent article.
3. Pour permettre d'évaluer les offres des Candidats de façon adéquate, la composition des candidatures devra rester identique durant toute la procédure. Elle ne pourra être modifiée par ajout ou suppression d'un de ses membres, jusqu'à la signature de la Convention. Par la suite, la

composition de la Société exploitante et ses modifications éventuelles seront réglementées conformément aux dispositions de la Convention.

4. Avant la signature de la Convention et à cette fin, le Candidat devra créer une société sous la forme d'une société commerciale (« la Société exploitante »). Son actionnariat devra être réparti entre tous les membres de la candidature selon les modalités qui auront été définies dans l'offre. Dans le cas où il y aurait un opérateur privé du port français, la participation de l'Autorité portuaire française resterait facultative.

Dans le cas où l'Autorité Portuaire française intégrerait la Société exploitante, l'Autorité Portuaire espagnole pourrait également l'intégrer, dans la mesure où les modalités de cette participation seraient explicitées dans l'offre.

Dans tous les cas, la participation de l'ensemble des entités publiques ne pourra excéder 10%.

5. Le siège social de la Société exploitante devra être en France ou en Espagne.

### **2.3 Participation à l'appel à projets des Autorités Portuaires gestionnaires de terminal**

1. La participation de toute Autorité portuaire à la consultation se fera sur une base transparente et non discriminatoire, et ce, en particulier dans l'hypothèse où plusieurs groupements concurrents auraient retenu une même Autorité portuaire.

2. Le refus d'une Autorité portuaire de participer à l'offre d'un ou plusieurs Candidat(s) devra être dûment justifié. Dans le cas contraire, la CIG se réserve le droit de déclarer non recevable l'offre du groupement à laquelle ladite autorité portuaire participerait.

3. Les autorités portuaires devront par ailleurs indiquer :

(i) leur soutien de principe au projet,

(ii) leur capacité d'accueil du service ou, le cas échéant, la nature et les conditions de réalisation, notamment le coût de l'investissement et la tarification de la mise à disposition de l'infrastructure, les procédures réglementaires et le calendrier de réalisation des aménagements nécessaires,

(iii) la tarification appliquée pour l'utilisation des équipements fournis par l'autorité portuaire pour l'exploitation de l'ADM, conformément à la réglementation en vigueur.

### **2.4 Participation d'entités à plus d'une offre**

Toutes les entités auxquelles se réfèrent les points 1 à 2 de l'article 2.2 du paragraphe 2 pourront faire partie de plus d'une offre.

### **2.5 Exclusivité**

1. Les Etats pourront lancer de nouveaux appels à projets d'ADM ou accorder d'autres Subventions publiques selon la législation en vigueur.
2. Nonobstant ce qui précède, pendant la durée de la convention, les Etats ne pourront pas subventionner une autre ADM dont le ou les tronçons principaux coïncide(nt) avec ceux de(s) ADM sélectionnée(s) par le présent appel à projets.
3. En aucun cas, l'octroi de la Subvention des Etats ne suppose l'octroi d'un droit d'exclusivité à la Société exploitante sur l'exploitation du service objet de la Convention.

## **2.6 Documents de l'appel à projets**

1. Les documents mis à la disposition de chacun des Candidats peuvent contenir des informations confidentielles. Dans ce cas, les Candidats s'engagent à n'utiliser ni révéler le contenu de ces documents à des fins étrangères à celles du présent appel à projets.

2. Les documents sont composés des éléments suivants :

(i) Le Règlement de consultation ;

(ii) Le Cadre de la Convention et ses annexes :

a) Le Cadre de la Convention doit obligatoirement être respecté par les candidats.

b) Les Candidats devront compléter les stipulations du Cadre de la Convention aux endroits indiqués entre crochets et soulignés.

Les documents complémentaires devront être entièrement rédigés sous forme contractuelle, claire et sans équivoque. En aucun cas, ces informations complémentaires ne pourront être assujetties à des hypothèses, des postulats ou des considérations des candidats ; dans ce cas, elles seraient considérées comme non écrites.

Le Cadre de la Convention complété par le Candidat constituera le Projet de Convention.

c) Les candidats ne pourront pas amender le Cadre de la Convention, sauf s'ils y sont expressément autorisés. Toute modification, directe ou indirecte, implicite ou expresse des stipulations du Cadre de la Convention sera considérée comme non écrite.

Nonobstant, les candidats pourront indiquer dans un document indépendant les éléments du Cadre de la Convention dont la modification permettrait d'optimiser leur offre, sans que ces éléments ne soient pris en compte dans l'évaluation de leur offre ni n'engagent en aucune manière les Etats. Cependant, les Candidats resteront liés par ces modifications.

En tout cas, ces propositions précises et limitées ne pourront avoir pour effet de modifier les principes fondamentaux du Cadre de la Convention et elles seront indiquées de manière précise, sous leur rédaction contractuelle correspondante.

- (iii) La Communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (2004/C 13/03);
- (iv) La décision 2002/610/CE de la Commission Européenne du 30 janvier 2002 relative au « régime d'aides que la France a prévu d'instaurer en faveur de la création de nouvelles lignes de transport maritime à courte distance »;
- (v) Règlement (CE) n°2236/95 du Conseil du 18 septembre 1995, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié par le Règlement (CE) n°1655/1999 du Parlement européen et du Conseil du 19 juillet 1999 qui modifie le Règlement (CE) n°2236/95 et par le Règlement (CE) n°807/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 qui modifie le Règlement (CE) n°2236/95 ;
- (vi) Décision n°1346/2001/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 mai 2001 modifiant la décision n°1692/96/CE en ce qui concerne les ports maritimes, les ports de navigation intérieure et les terminaux intermodaux ainsi que le projet n°8 à l'annexe III,
- (vii) La décision n° 884/2004 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004, portant modification de la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du Réseau Transeuropéen de Transport , ainsi que « Motorways of the Sea, art. 12A of the TEN-T Guidelines, a vademecum issued in conjunction with the call for proposals TEN-T 2004 Autoroutes de la mer – Article 12 bis des orientations RTE-T ; Vade-mecum publié avec l'appel à propositions RTE-T 2005 » (ci-après « le Vade-mecum »);
- (viii) Le règlement (CE) n°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 »), et abrogeant le règlement (CE) n°1382/2003;
- (ix) Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées, document n°4, mai 2006, Ministerio de Fomento & Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer;

Cette liste pourra être complétée ou amendée par les Etats et/ou la CIG en tant que de besoin dans les conditions décrites au point 4 de l'article 2.1 du paragraphe 2<sup>a</sup> du présent Règlement de consultation.

## **2.7 Régime économique et financier**

### **2.7.1 Subventions des Etats**

(i) Les États pourront octroyer une Subvention au(x) Candidat(s) sélectionné(s) selon les termes prévus à l'article 1 et conformément à leurs régimes d'aides en vigueur, autorisés par la Commission européenne. Cette subvention pourra être complétée, le cas échéant, par un concours communautaire au titre du programme Marco Polo II.

Les Candidats peuvent présenter pour une même offre technique l'une ou l'autre, ou les deux options suivantes. Pour chacune des options présentées les candidats devront fournir le plan économique-financier correspondant.

1ère option :

Les Etats apportent une subvention dans les limites d'un taux de 35% maximum des dépenses éligibles et d'une durée de 5 ans définies par le règlement (CE) n°1692/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 établissant le deuxième programme « Marco Polo ». Dans cette option, les aides d'Etats sont conditionnées par leur approbation préalable par la Commission européenne sur la base de la notification qui lui sera faite par les Etats en ce sens.

2ème option :

Les Etats apportent une subvention dans les limites d'un taux de 30% maximum des coûts d'exploitation du service et d'une durée de 3 ans définies par la Communication C(2004) 43 de la Commission – Orientations communautaires sur les aides d'Etat au transport maritime (2004/C 13/03).

(ii) Le montant maximal de la subvention sera de 15 millions d'euros pour chaque ADM, en ce qui concerne l'apport de l'État espagnol. Concernant l'apport de l'Etat français, le budget 2007 de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) inclut la programmation de 41 M€ pour l'ensemble des ADM et pour l'aide au démarrage de lignes maritimes courte distance. La participation des deux États devra être équilibrée.

(iii) L'appel à projets s'inscrit dans le cadre des RTE-T et en respecte les critères de sélection. En conséquence, les Candidats devront démontrer que leur offre se conforme aux encadrements du réseau transeuropéen (RTE-T) et au programme Marco Polo II.

(iv) Les Subventions des Etats ne peuvent en aucun cas avoir pour but ou pour effet de générer des profits cumulés, directs ou indirects, de la Société exploitante pendant la période de subvention au-delà d'un niveau de rémunération raisonnable.

(v) Le paiement de la subvention pourra s'effectuer sous forme fractionnée, en fonction du rythme d'exécution de la Convention souscrite et dans le respect des dispositions nationales et communautaires régissant les aides.

Il pourra être stipulé dans la Convention que la Société exploitante perçoit le premier versement de la subvention des Etats avant la mise en service de l'ADM, afin qu'elle

puisse faire face aux frais qui découlent de la mise en fonctionnement du service. Le montant de ce premier versement sera déterminé en fonction du montant total de la subvention qui sera attribuée par les Etats.

En tout cas, le paiement de la première échéance de la Subvention des Etats ne pourra avoir lieu avant le déblocage de 100% du capital social de la Société exploitante.

(vi) Le montant prévisionnel du coût du service correspondant au(x) tronçon(s) subventionné(s) présenté par le Candidat dans son offre servira de référence pour la détermination du montant de la subvention. Les Candidats devront de plus démontrer qu'après la période de subvention, leur offre permet d'atteindre l'équilibre économique d'exploitation du service d'ADM.

Il ne sera pas admissible que le candidat augmente le montant du coût estimé du service en fonction du montant de la subvention des Etats.

Les candidats présenteront dans leur offre le plan économique-financier de l'ADM sur 10 années d'exploitation.

(vii) Les candidats présenteront dans leurs offres, en euros constants et euros courants, une proposition de montant total de la subvention, des Etats et de chaque autre financeur public, qu'ils sollicitent en détaillant l'impact de la TVA (coût total avec TVA et coût total sans TVA), ainsi qu'une proposition de programmation annuelle de versement de la subvention.

(viii) Indépendamment de la durée de la Convention proposée par les Candidats, la durée de versement de la subvention ne saura excéder la durée maximale prévue dans les textes d'encadrement communautaires. En tout cas, ce délai ne pourra être supérieur au délai d'exploitation de l'ADM prévu dans la Convention.

## **2.7.2 Conditions économiques et financières des candidatures**

### **(i) Fonds propres**

Les fonds propres seront constitués par le capital social de la Société exploitante et les ressources apportées par ses actionnaires, lesquels sont subordonnés à toutes les obligations financières de la Société exploitante.

Le montant des fonds propres ne saurait être inférieur à six pour cent (6%) du montant total, le cas échéant, du coût de construction ou d'acquisition des bateaux et des coûts relatifs aux travaux portuaires à la charge de la Société exploitante, jusqu'à la date de mise en service, calculés par les Candidats et appréciés par les Etats. Lorsque la Société exploitante n'est pas l'acquéreur des navires, le montant de fonds propres ne saurait être inférieur à 6% du montant total des frais de location des navires sur la durée de la convention et des coûts relatifs aux travaux portuaires à la charge de la Société exploitante, jusqu'à la date de mise en service, calculés par les Candidats et évalués par les États.

Le montant minimal des fonds propres prévus ci-dessus devra être libéré au plus tard à la date de signature de la Convention.

Par ailleurs, le montant de fonds propres devra être augmenté afin de permettre également de couvrir les résultats nets négatifs cumulés éventuellement prévus par le candidat.

(ii) Dette financière

Le candidat sélectionné devra obtenir les financements complémentaires indispensables pour faire face aux éventuels investissements et à l'ensemble des dépenses de toutes nature liés à la création et à l'exploitation de l'ADM. La structure et les principales modalités de financement prévues doivent être décrites par les Candidats dans un document annexé au projet de Convention.

La Convention ne pourra être signée qu'une fois le financement de son objet assuré par le candidat finalement retenu comme la Société exploitante pressentie conformément aux modalités indiquées au point 3 de l'article 1.3.

### **3 CRITERES ET PONDERATION DE L'EVALUATION DES OFFRES**

#### **3.1 Le volume de trafic reporté (30%)**

##### **3.1.1 Calcul du volume de trafic reporté**

Le volume de trafic reporté est fondé sur le niveau minimum de fret attendu chaque année, exprimé en tonnes-kilomètres et en équivalents poids lourds ou semi-remorques (PL) sur la durée de la Convention, afin d'évaluer la contribution au report modal.

Les données qui seront prises en compte pour l'évaluation de ce critère sont les suivantes :

- Tonnes\*km
- Nombre de poids lourds ou de semi-remorques, désignés sous l'abréviation (PL)

Pour l'évaluation de ce critère, seuls seront pris en compte, exclusivement, les trafics captés à l'itinéraire routier.

L'évaluation des tonnes\*km sera faite par différence des valeurs correspondantes aux scénarii suivants :

- a) scénario « sans ADM » : tonnes\*km transportées par route susceptibles d'être reportées sur l'ADM, dans l'hypothèse où celle-ci n'est pas mise en service.
- b) scénario « avec ADM » : tonnes\*km pré-/post-acheminées par route à l'ADM, dans l'hypothèse où celle-ci est en service.

### **3.1.2 Seuil minimum**

Les candidatures ne pourront en tout état de cause pas être jugées recevables si les trafics minimaux calculés selon la méthode définie au § ci-dessus ne sont pas supérieurs à un seuil de trafic annuel indiqué dans le tableau suivant :

Année d'exploitation	1	2	3	4	Année 5 à 10	Total sur 5 ans	Total sur 10 ans
Trafic annuel en nombre PL pour chaque année d'exploitation	25 000	50 000	75 000	100 000	100 000	350 000	850 000

### 3.2 Qualité du projet (35%)

L'évaluation de la qualité du projet tiendra compte des paramètres suivants:

1. Le nombre de ports associés au projet en Espagne. Ce paramètre est prépondérant dans le jugement de ce critère.
2. un ensemble d'autres critères contribuant à l'appréciation de la qualité du projet:
  - a) Délai de mise en service, ce délai ne pouvant excéder un an après la signature de la Convention par les Parties.
  - b) Capacité et qualité des pré- et post-acheminements des trafics, tenant compte en particulier de l'acheminement du fret par mode massifié (maritime, ferroviaire ou fluvial)
  - c) Fréquence du service, exprimée en nombre de départs par semaine et par sens. Le seuil minimum à atteindre est de 4 départs par semaine et par sens au début de l'exploitation de l'Autoroute de la mer, puis de 7 départs par semaine et par sens deux ans après la mise en service de l'ADM.
  - d) Qualité des services et des installations portuaires,
  - e) Qualité des communications terrestres des ports,
  - f) Systèmes télématiques d'information globale (suivi des véhicules et des marchandises en temps réel et par positionnement géographique), de gestion administrative et le cas échéant de gestion des contrats,
  - g) Contrôle de la chaîne des transports, ainsi que l'intégration du projet dans le développement du Réseau Transeuropéen de Transport.

### 3.3 Performances économiques et financière (35%)

Il sera tenu compte:

1. d'une part du niveau de subvention demandé aux Etats exprimé en euros constants de l'année 2007, hors TVA, dans le but de minimiser celle-ci, des mécanismes de réduction de cette subvention, qui seront décrits par le Candidat à l'article 18 du projet de Convention, dans le cas où les performances seraient supérieures aux prévisions ainsi que des contributions demandées aux autres entités publiques
2. d'autre part de la crédibilité de la Candidature, basée sur la composition de la candidature et sur la viabilité économique et commerciale du service.

La composition de la candidature est jugée sur :

- a. les garanties professionnelles et financières du Candidat et son aptitude à assurer la continuité du service,
- b. la démonstration de l'engagement des clients potentiels des services (lettres d'intention, etc.),
- c. la cohérence entre les niveaux d'engagement exprimés et la composition du groupement.

La viabilité économique et commerciale du service est jugée sur :

- a. la robustesse du modèle économique du service (niveau des fonds propres, engagement des partenaires financiers, disponibilités financières et garanties pour financer la construction et répondre aux éventuels dépassements de coûts et de délais et aux difficultés d'exploitation),
- b. la robustesse économique de la composition de la Candidature et de chacun des membres,
- c. la viabilité du service à la fin de durée d'octroi de la subvention.

## **4. CARACTERISTIQUES ET CONTENU DES OFFRES**

### **4.1 Règles générales**

Les offres des Candidats et tous les documents joints présentés devront être libellés intégralement en français et en espagnol.

Les Etats, la CIG et les groupes de travail que cette dernière constituera peuvent choisir, le cas échéant, de façon à prévenir toute incohérence, entre les versions française et espagnole, la version qu'ils estiment pertinente. Les candidats ne pourront pas exiger la prévalence de l'une ou l'autre version.

### **4.2 Contenu de l'offre**

Les offres des Candidats devront contenir, au minimum, les éléments suivants et ceux destinés à permettre l'évaluation selon les critères définis à l'article 3 du présent Règlement de consultation :

#### **4.2.1. Le projet de Convention**

Les candidats complèteront le cadre de la Convention aux endroits indiqués. Le projet de Convention ainsi obtenu constituera un élément de l'offre.

#### **4.2.2. Enveloppe A- Règlement de consultation et Résumé de l'offre**

### **(i) Règlement de consultation**

Les candidats devront confirmer leur acceptation du présent Règlement de consultation via son renvoi, paraphé et signé. Toute offre présentée dans le cadre du présent Appel à projets impliquera la pleine et entière acceptation, sans réserve ni limitation, de l'ensemble des dispositions du présent Règlement.

### **(ii) Résumé de l'offre**

Les candidats devront inclure dans leur proposition un résumé de l'offre. Ce document, de 15 pages au maximum, doit comporter les éléments suivants :

- a. Brève présentation des aspects qualitatifs de l'offre (qualité des services offerts - maritimes et portuaires -, conséquences sur l'environnement et autres caractéristiques qui exigent une attention particulière).
- b. Régime juridique d'acquisition, le cas échéant, et d'exploitation des bateaux (construction, affrètement, achat sur le marché de l'occasion, etc.), mode de gestion des bateaux et pavillon des bateaux.
- c. Brève description de la politique tarifaire et brève présentation des offres tarifaires proposées.
- d. Prévision de trafic/objectif de répartition modale
- e. Coût d'exécution du projet Autoroute de la Mer et montant de la subvention sollicitée auprès des Etats et des autres financeurs publics, exprimé en euros constants et courants, sans et avec TVA, et échéance des paiements.
- f. Principaux aspects économiques et financiers et, notamment, description de la structure et des principales modalités de financement prévues.
- g. Tout autre aspect de son offre que le candidat souhaite mettre en relief.

### **4.2.3. Enveloppe B - Présentation des entreprises constituant le Candidat, organisation de la Société exploitante et contrats**

#### **(i) Présentation des entreprises constituant le Candidat**

Conformément aux dispositions de l'article 14(a)4(b) des Orientations Communautaires pour le développement du Réseau Transeuropéen de Transport et à celles de l'article 2.2, les candidatures concurrentes devront comprendre au minimum :

- a. une compagnie maritime

- b. un opérateur ou une Autorité Portuaire gestionnaire du terminal d'un port français de catégorie A
- c. un opérateur du terminal d'un port espagnol de catégorie A

Les candidats feront figurer dans leur offre :

- a. Une brève présentation de l'ensemble des membres constituant le Candidat
- b. Une déclaration sur l'honneur relative à la régularité de la situation des membres constituant le Candidat, au regard de leurs obligations fiscales et sociales, ainsi que sur l'honorabilité des personnes physiques qui garantissent la direction effective et permanente de ces entreprises. A cet effet, ils présenteront des certificats d'antécédents pénaux en France et en Espagne et un document équivalent dans le domaine régi par la législation des transport, du droit commercial, du droit du travail, ou dans le cas de transport de marchandises soumis aux procédures douanières, par la législation douanière.
- c. Tous les documents qui permettent de prouver que les membres constituant le Candidat ont la capacité financière suffisante pour garantir la continuité du projet. En particulier, les comptes de résultat et bilans annuels des 3 derniers exercices ou de tous les exercices en cas de création de moins de 3 ans) devront nécessairement être inclus. Dans ce dernier cas, la ou les sociétés-mères devront présenter les comptes de résultat et bilans annuels des 3 derniers exercices.
- d. Tous les documents qui permettent de confirmer que les entreprises constituant le Candidat ont les capacités techniques et opérationnelles pour mener à bien le projet.
- e. Les Candidats devront joindre à leur offre un document qui présente les différentes expériences des membres le constituant dans le cadre de projets similaires, ainsi que le curriculum vitae de chacune des personnes responsables de la mise en oeuvre du projet.
- f. Tous les documents ayant trait à la personnalité juridique de chacun des membres constituant le Candidat.
- g. L'engagement des Candidats sur la sincérité, l'exactitude et la complétude des informations fournies.
- h. Engagement des membres constituant le candidat et de leur société-mère de répondre solidairement de toutes les obligations attachées à l'opération.

**(ii) Organisation de la Société exploitante**

- a. La Société exploitante devra être constituée avant la signature du Deuxième Accord. Les candidats devront fournir l'état de la situation, l'organigramme et les informations sur les apports de personnel, de moyens matériels et les contributions des différents actionnaires, ainsi que le projet de Statuts.

- b. Composition de l'actionnariat de la Société exploitante, y compris la répartition de la fonction attribuée à chacun des membres du Candidat. La composition du candidat ne pourra être modifiée conformément aux dispositions du point 3 de l'article 2.2 du paragraphe 3 du présent Règlement de consultation.
- c. Le cas échéant, les principes et les principales conditions du pacte des actionnaires de la Société exploitante et, s'il existe, le pacte en lui-même.
- d. Les fonctions et les relations contractuelles des différents participants (actionnaires de la société, bailleurs de fonds, prestataires, etc.) ainsi qu'une description précise de la fonction occupée par chacun dans le projet d'Autoroute de la Mer.

**(iii) Représentant de la candidature**

Les candidats incluront dans leur offre :

- a. Le nom et les coordonnées de la personne qui interviendra en tant que représentant du Candidat.
- b. Tous les documents qui permettent d'apporter la preuve de l'octroi des pouvoirs de la part des différents membres de la candidature au représentant de cette même candidature.
- c. Les documents qui accèdent la personnalité juridique de chacun des membres de la candidature.

**4.2.4. Enveloppe C - Documents techniques**

L'offre devra comprendre l'ensemble des documents mentionnés ci-après :

**(i) Objectifs de report modal**

L'offre devra inclure les prévisions de report modal de marchandises de la route vers la mer.

Les candidats indiqueront le volume de marchandises transportées chaque année du plan économique-financier. Ils estimeront les éléments suivants de la demande :

- a. Volume annuel de fret transporté en :
  - Tonnes,
  - tonnes\*km,
  - équivalents PL\*km,
  - équivalents PL
- b. Pourcentage de chacun des éléments précédents par rapport au corridor pertinent, tenant compte de l'affectation des origines-destinations

Les candidats estimeront le volume de marchandises transportées par l'ADM en distinguant les

trafics qui sont captés sur les chaînes de transport exclusivement routières.

Les candidats estimeront le volume annuel de tonnes\*km et de PL\*km captées de la route suivant les scénarii suivants :

- a. scénario « sans ADM » : parcours totaux des marchandises et de véhicules qui sont transportés par route, susceptibles d'être reporté sur l'ADM
- b. scénario « avec ADM » : parcours totaux des marchandises et des véhicules sur des tronçons de route d'accès à l'ADM et parcours totaux des marchandises et des véhicules transportés par les services maritimes, en précisant, dans ce cas les données pour chacun des tronçons principaux de l'ADM et pour les éventuels prolongements et connexions.

Les candidats évalueront les bénéfices sociaux et environnementaux suivant la méthodologie retenue par le programme Marco Polo dans sa consultation 2006. Le calcul est fondé sur une comparaison entre les coûts externes liés aux scénarii "sans ADM" et "avec ADM".

Les candidats devront fournir les études de trafic à partir desquelles ils ont effectué les évaluations. Ces études devront identifier :

- a. le(s) segment(s) objectif(s) du marché du transport de marchandises (type de marchandises, et détail des marchandises dangereuses, etc.) ;
- b. la clientèle potentielle du service (lettres d'intention des transporteurs routiers, etc.) ;
- c. les candidats détailleront le planning prévu pour le déploiement du service décrit par l'évolution des taux de remplissage.

## **(ii) Caractéristiques des navires**

Les candidats détailleront le nombre et les caractéristiques des navires qui serviront pour la réalisation de l'ADM, en particulier, pour les tronçons principaux pendant la durée de la convention.

- a. Nombre de navires
- b. Fiche sur chaque navire, intégrant les éléments suivants garantis pendant la durée de la convention :
  - Vitesse maximale des navires
  - vitesse commerciale prévisionnelle du service,
  - capacité de chargement,
  - possibilité d'embarquer des marchandises dangereuses,
  - possibilité d'embarquer des marchandises à température contrôlée.

Le pavillon sera nécessairement communautaire.

## **(iii) Services maritimes**

#### **a. Fréquence**

La fréquence minimum exigible sera de quatre départs par semaine et par sens au début de l'exploitation de l'ADM et jusqu'à deux ans après la mise en service. A partir de ce moment, elle sera de 7 départs par semaine et par sens. Une fréquence supérieure à ce minimum sera valorisée dans les critères de sélection de l'offre.

#### **b. Régularité du service**

- Présentation des itinéraires, détaillés selon les trajets de navigation, manœuvre et séjour au port, calendrier et horaires de chacun des services
- Détail des mesures prises pour garantir la régularité du service et les possibles mécanismes d'indemnisation
- Plan de secours pour garantir la continuité du service en cas d'avarie d'un ou plusieurs navires.

#### **c. Solution technique et juridique**

Les candidats devront inclure dans leur offre :

- un mémoire décrivant la ou les solutions techniques choisies pour l'exploitation des navires et leur viabilité juridique.
- Les principes et les principales conditions des différents contrats que les candidats prévoient d'approuver pour l'exploitation des navires (exemple, ceux relatifs au financement, à la construction ou à l'affrètement des navires, aux tâches d'entretien des différentes installations, etc.).
- L'analyse juridique de la réglementation applicable, dans chaque cas, aux contrats mentionnés, en particulier, en matière des règles de concurrence en y incluant les garanties de leur bonne application.

#### **d. Régime social et juridique du personnel d'exploitation des navires**

Les candidats devront préciser les moyens humains nécessaires, directement ou non, pour assurer l'exploitation du service d'Autoroute de la mer. En particulier, il détailleront le régime social et juridique de chaque catégorie de personnel notamment le personnel d'exploitation des navires.

#### **(iv) Services et installations portuaires**

L'offre comportera un mémoire sur les points suivants :

##### **a. L'accès maritime et les conditions de maintien. Les terminaux portuaires**

Les points suivants devront être précisés :

- Caractéristiques physiques (localisation, quai, superficies disponibles, etc.)
- Organisation des flux (signalisation, zones affectées au stationnement, circulation, temps d'attente, etc.)
- Caractéristiques des installations (rampe, etc.)

Elle distinguera en particulier les infrastructures et équipements existants des travaux à réaliser nécessaires pour mettre en œuvre le projet. Le calendrier et les modalités de prise en charge financière de ces travaux d'infrastructures et de superstructure seront précisées. De même, le mémoire détaillera les procédures relatives à ces réalisations.

En particulier, le Candidat devra préciser les éléments suivants:

#### **b. L'organisation de la manutention des marchandises**

Le mémoire relatif à l'organisation de la manutention des marchandises comportera avant tout les aspects suivants :

- Organisation des opérations de traction
- Gestion des différents flux (accompagnés et non accompagnés, remorques et grues)
- Rendement des opérations de chargement et de déchargement

#### **c. Prestation de services concernant le navire**

Le mémoire relatif à ces services abordera les points suivants :

- Existence de priorité dans la prestation de ces services
- Remorquage
- Pilotage
- Lamanage

#### **d. Les mesures prévues en ce qui concerne la sécurité et la sûreté**

Le mémoire relatif à ces mesures comprendra des indications sur :

- L'existence de terminaux fermés
- Le système de garde

- Le système d'accès et d'identification des véhicules
- Les conditions de sûreté

Dans tous les cas, ces mesures seront soumises à la réglementation internationale et communautaire en matière de sécurité et de sûreté, ainsi que dans chacun des pays, la réglementation qui s'y applique.

#### **e. Mode d'occupation des infrastructures portuaires**

Les candidats devront fournir un mémoire juridique qui décrive les relations entre la Société exploitante du service d'Autoroute de la Mer et les Autorités Portuaires.

Dans ce cadre, les candidats devront également préciser les engagements des Autorités portuaires relatifs à :

- leur soutien de principe au projet,
- leur capacité d'accueil du service ou, le cas échéant, la nature et les conditions de réalisation, notamment le coût de l'investissement et la tarification de l'infrastructure, les procédures réglementaires et le calendrier de réalisation des aménagements nécessaires,
- La tarification appliquée pour l'utilisation des équipements fournis par l'autorité portuaire pour l'exploitation de l'Autoroute de la mer, conformément à la réglementation en vigueur.

Les candidats devront également spécifier les éventuelles modifications ou implications que pourrait entraîner le projet au niveau des installations portuaires, en se référant notamment aux droits pré-existants liés à l'éventuelle occupation de ces mêmes installations.

#### **(v) Accès terrestres des ports**

L'offre comportera un mémoire avec les caractéristiques des accès terrestres aux ports qui devra détailler les points:

- Le niveau de service des infrastructures d'accès (capacité, vitesse moyenne, saturation, etc.)
- Les éventuelles traversées urbaines

#### **(vi) Système télématique d'information global et contrôle de la chaîne de transport**

L'offre comportera une note descriptive dans laquelle les candidats présenteront le système d'information global et les moyens de contrôle de la chaîne de transport qu'ils proposent.

Cette note portera avant tout sur les aspects suivants :

- Justification de l'existence d'une offre « porte à porte », grâce à une direction intégrée et centralisée des services.
- Présentation de la qualité de la gestion des procédures et du système d'échange d'informations appliqué.
- Description du système de responsabilité et du régime d'assurances (identification numérique des avaries, etc.)
- Déroulement des inspections et des contrôles: existence d'une Convention (contrat) entre les ports pour garantir la coordination.
- Recours à la ligne régulière douanière
- Qualité des informations fournies par le système d'informations à la clientèle, relatives notamment à la traçabilité et au suivi

**(vii) La qualité des pré-/post-acheminements des trafics**

L'offre détaillera les modes envisagés de pré- et post-acheminement des marchandises, en indiquant quelles seront les infrastructures de transport utilisées à cet effet.

**(viii) Les effets sur la concurrence**

L'offre comportera une note fournissant des informations sur les points suivants :

- Services de transport existants entre les ports concernés y compris leur hinterland;
- Impact que le service d'ADM aurait sur ces services;
- Risques de diminution du trafic d'autres ports, terminaux ou prestataires de service, ou démonstration que le service d'ADM prend en charge uniquement du trafic nouveau ou provenant de la route;
- Description des conditions d'accessibilité aux infrastructures à subventionner pour tous les utilisateurs et démonstration de l'absence de discrimination.

Il est rappelé que l'éligibilité des offres suppose de se conformer au programme Marco Polo II et aux encadrements du réseau transeuropéen de transport.

**(ix) Délais de mise en service**

L'offre comportera une justification des délais prévus par les candidats pour la mise en service dans le respect des conditions fixées au présent Règlement de consultation.

**4.2.5. Enveloppe D - Documents économiques et financiers**

Les éléments financiers seront exprimés en euros constants et courants et en identifiant l'impact de la TVA, *i.e.* avec et sans TVA.

L'offre devra comporter les documents suivants :

**(i) Étude de viabilité économique et financière de l'offre d'Autoroute de la Mer.**

Les Candidats devront effectuer une étude rigoureuse sur la viabilité économique et financière du projet qui tienne compte notamment des perspectives de trafic et des engagements en matière de chargement.

**(ii) Charges liées au service**

L'ensemble des dépenses nécessaires pour atteindre les objectifs du projet devra être détaillé de manière spécifique.

Les Candidats devront faire la distinction entre les charges qui correspondent à l'exploitation des tronçons (tronçon(s) principal(aux), tronçon(s) de cabotage national) de l' ADM et celles qui correspondent aux extensions du service vers d'autres ports dans n'importe quel autre pays, les charges correspondant aux extensions du service étant exclues de la subvention.

Les Candidats devront détailler les charges correspondant à l'exploitation de chaque tronçon qu'il soit tronçon principal ou tronçon de cabotage national.

**(iii) Description de la politique tarifaire**

Cette description englobera une présentation des offres tarifaires proposées aux clients du service d'autoroute de la mer.

**(iv) Sources de financement**

Les Candidats devront détailler les différentes sources de financement du projet, et préciser le montant total de la subvention qu'ils sollicitent auprès des Etats.

Ils distingueront les différentes sources de financements publics qu'ils prévoient de réunir pour le financement de leur offre (Etats, collectivités territoriales, fonds européens, etc.).

Le montage financier présenté par le Candidat et permettant d'assurer la viabilité à moyen terme du service sera nécessairement incorporé à la Convention entre les Etats et la Société exploitante, sous forme d'Annexe à cette même Convention.

**(v) Fonds propres**

S'agissant de fonds propres au sens du paragraphe 2.7 précédent, l'offre devra intégrer les informations suivantes :

- Le Capital social et sa répartition, ainsi que la part qu'il représente de l'investissement total prévu.
- La politique de distribution des dividendes.
- Le montant et les conditions des prêts subordonnés à consentir par les actionnaires.

## **(vi) Dette financière**

Les offres des Candidats préciseront :

- a) Le(s) type(s) de financement prévu(s)
- b) La structure et les principales modalités des emprunts prévus

Le candidat sélectionné devra obtenir les financements complémentaires indispensables pour faire face aux investissements et à l'ensemble des frais de toutes natures liés à la création et à l'exploitation de l'ADM. La structure et les principales modalités de financement prévues doivent être décrites par les candidats dans un document inséré à titre d'annexe de la Convention.

## **(vii) Subvention**

Les candidats présenteront dans leur offre, exprimée en euros constants et euros courants, une proposition du montant total, hors et avec TVA, de la subvention qu'ils demandent, ainsi que l'échéance détaillée des paiements.

En ce qui concerne les dépenses susceptibles d'être subventionnées par les Etats dans le cadre du présent Règlement, les Candidats devront respecter les dispositions en vigueur auxquelles renvoie l'article 2.7.1, parmi lesquelles le Vademecum.

## **(viii) Situation financière de l'Exploitant :**

L'analyse de la situation financière de l'Exploitant devra préciser notamment :

- Le pourcentage minimum que représenteront ses fonds propres par rapport au total des ressources mobilisées pour le projet d'Autoroute de la Mer.
- Le ratio de couverture de la dette pour chaque année de la Convention

## **(ix) Modèle financier**

Les Candidats devront remettre avec leurs offres un CD-Rom du modèle financier sous forme informatique compatible avec les systèmes et les programmes utilisés couramment ainsi qu'avec Open office. Une version papier doit être annexée à l'offre.

Ils incluront dans leur offre le plan économique et financier résultant de l'application du modèle financier.

Le modèle et le plan seront élaborés sur une base trimestrielle pour la période d'études et, si tel est le cas, de construction des navires et des installations portuaires et semestrielle pour la période d'exploitation.

Le modèle devra être accompagné d'un manuel d'utilisation qui précise comment lire et utiliser les données ligne par ligne, précisant les éventuels liens entre les données et permettant d'effectuer des « tests de sensibilité ».

Les Candidats s'engagent à répondre avec clarté, sincérité et diligence, le cas échéant par écrit, à toute demande d'explication ou d'éclaircissement de la part de la CIG sur la construction et le fonctionnement du modèle financier et du plan.

Les Candidats devront également présenter un manuel dans lequel seront détaillées toutes les hypothèses utilisées pour la construction du modèle, les sources, s'il s'agit d'hypothèses tirées d'études publiques, et les justifications des choix effectués pour le cas de base et les analyses de sensibilité.

Les principales hypothèses seront :

- a) les hypothèses macro économiques,
- b) les hypothèses financières,
- c) les données et traitements comptables et fiscaux,
- d) le trafic,
- e) les recettes,
- f) les frais d'investissement et de renouvellement,
- g) les coûts d'exploitation, d'entretien,
- h) la politique de distribution des dividendes.

Les principaux résultats seront :

- a) Le taux de rentabilité interne (TRI) du projet,
- b) le taux de rentabilité des fonds propres,
- c) la valeur actuelle nette du cash flow du projet,
- d) le ratio dette/fonds propres,
- e) le ratio annuel de couverture de la dette sur la durée de la Convention,
- f) le ratio annuel de couverture de la dette sur la durée des prêts
- g) la date du premier versement des dividendes
- h) les dates des premiers et derniers remboursements des prêts.

Le modèle et le plan incluront :

- a) le bilan,
- b) le compte de résultats,
- c) les sources et emplois des fonds,
- d) le tableau de financement,
- e) les dépenses d'investissement et de renouvellement,
- f) les tests de sensibilité.

Les candidats devront fournir des analyses de sensibilité pris individuellement dans un ou plusieurs cas pour pouvoir juger la robustesse du projet. Les cas défavorables de diminution du trafic et d'augmentation des coûts seront combinés. Les cas les plus favorables seront aussi analysés.

Les candidats devront fournir au minimum les tests de sensibilité suivantes :

- a) variation du niveau de trafic annuel au moment de la mise en service de plus ou moins 20%
- b) variation du taux annuel d'évolution du trafic prévu pendant la durée de la Convention de plus ou moins 2 points
- c) variation des coûts de construction ou d'acquisition des navires de plus ou moins 20%
- d) variation des coûts d'exploitation de plus ou moins 20%
- e) variation des taux d'intérêt de plus ou moins 2 points.

Les résultats de ces tests devront être clairement expliqués dans un tableau de synthèse.

Les candidats pourront choisir librement leurs hypothèses macroéconomiques de simulation financière, en précisant et, le cas échéant, en justifiant leur choix.

Définitions :

- a) Ratio annuel de couverture de la dette = (cash flow disponible pour le service de la dette) / (intérêts + principal de la dette) ;
- b) Ratio de couverture de la dette sur la vie du prêt = (valeur actualisée nette du cash flow disponible pour le service de la dette, généré pendant la vie du prêt / (principal du prêt restant à rembourser), à chaque date de calcul ;
- c) Cash flow disponible pour le service de la dette = (revenu) - (frais d'exploitation + coûts d'entretien + impôts + autres coûts + coûts d'investissement) ± (variation du besoin en fonds de roulement) ;
- d) TRI du projet = taux d'actualisation qui égalise la valeur actuelle des flux à recevoir et à payer (coûts d'exploitation, impôts, dépenses d'investissement et de renouvellement) ± (variation du besoin en fonds de roulement) sur la durée de la Convention ;
- e) TRI des fonds propres = taux d'actualisation qui égalise la valeur actuelle des flux à recevoir (dividendes, frais financiers) et à payer (capital social et avances d'actionnaires) par les actionnaires sur la durée de la Convention

#### **(x) Assurances**

Les offres décriront les principales caractéristiques (niveau de couverture, risques couverts, franchise, etc.) des assurances (en particulier, les assurances de dommages et de responsabilité civile) que les Candidats prévoient de souscrire.

#### **4.3 Délai de validité des offres**

Le délai de validité des offres est de 500 jours calendaires à partir de la date limite de leur présentation.

### **5.EVALUATION, ANALYSE DES OFFRES ET PROCESSUS DE DECISION**

#### **5.1 . Règles générales**

##### **5.1.1. Présentation des offres**

Les offres seront envoyées à chacune des adresses suivantes :

En Espagne:

Puertos del Estado  
Avenida del Partenon, 10 - 4<sup>a</sup> planta  
Campo de las Naciones  
28042 MADRID - ESPAÑA

En France:

Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer  
Direction générale de la mer et des transports  
Direction des transports maritimes, routiers et fluviaux  
Mission du transport intermodal de marchandises  
La Grande Arche – Paroi Sud  
92055 LA DEFENSE CEDEX – France

Chaque envoi doit parvenir dans un colis fermé et scellé ou sous une double enveloppe scellée. Sur l'enveloppe intérieure doit figurer le texte suivant :

« Appel à projets "autoroute de la mer sur la façade Atlantique" - ne pas ouvrir par le service de courrier»

Les offres seront envoyées en 4 exemplaires sur papier et 4 exemplaires électroniques, *support CD*, dans chacune des deux langues (français et espagnol).

Les offres seront envoyées aux adresses indiquées contre récépissé ou bien par lettre recommandée avec accusé de réception aux adresses mentionnées. Elles devront parvenir à destination avant le 3 septembre 2007 à 14h00.

Les enveloppes qui arriveraient en retard et dont l'accusé de réception serait postérieur à la date et à l'heure limites fixées antérieurement ne seront pas acceptées. Les Candidats concernés seront informés par la CIG par courrier de la non-acceptation de leur offre.

Les Candidats sont tenus de s'assurer que les offres sont envoyées en Espagne ET en France aux adresses précisées dans le présent règlement et qu'elles sont envoyées dans un délai permettant d'arriver avant l'échéance. La CIG et/ou les Etats ne peuvent être tenus responsables pour les envois qui ne sont pas adressés correctement ou pour des offres envoyées en plusieurs parties qui ne seraient pas clairement identifiées pour permettre à la CIG ou ses représentants de les rassembler. Si nécessaire, les Candidats doivent être en mesure de présenter une preuve d'envoi.

### **5.1.2. Organisme d'évaluation**

La CIG sera l'organisme compétent pour conduire la procédure d'appel à projets dans toutes ses phases jusqu'à la proposition de sélection adressées aux Etats.

La CIG, nonobstant, pourra se faire assister pour toutes, ou partie, des fonctions suivantes :

- Admission des offres
- Evaluation des projets
- Présélection des offres.

De même, pour l'exécution de sa mission, la CIG bénéficiera de la collaboration des Administrations des États. Si elle le juge utile, elle pourra créer des groupes de travail et/ou recourir à des organismes ou experts de son choix, et en particulier à des participants à la chaîne de transport maritimo-terrestre, à condition toutefois que ces intervenants ne soient liés en aucune façon avec l'un ou l'autre des Candidats.

La CIG ou les groupes de travail que celle ci désigne pourra/pourront se réunir toutes les fois qu'ils le jugeront nécessaire, avec les Candidats qui auront présenté une offre. La CIG ou les groupes de travail pourront, indépendamment des réunions, demander par écrit aux candidats toute information ou éclaircissements qu'ils désirent. Les offres des candidats désigneront à cet effet les personnes qui peuvent être contactées.

Le processus à quelque stade que ce soit ne confère aucun droit au(x) Candidat(s), pas plus qu'il ne pourra donner lieu à indemnisation en cas d'interruption quelle qu'en soient la cause et/ou le moment auprès de quelque instance que ce soit.

## **5.2 Procédure d'attribution de l'appel à projets**

### **5.2.1 Admission des offres**

Si l'offre ne remplit pas les conditions formelles ou de documentation établies dans le présent règlement, la CIG pourra demander au Candidat qu'il la complète dans un délai maximal non prorogeable de 10 jours calendaires, en lui indiquant que s'il ne le fait pas sa proposition serait refusée.

### **5.2.2 Instruction. Phase de présélection**

La CIG se chargera d'examiner les offres reçues et de présélectionner un ou plusieurs candidats. A cette fin, la CIG effectuera d'office toutes les démarches qu'elle jugera nécessaires en vue de la détermination, de la prise de connaissance et de la vérification des données en vertu desquelles doit être formulée la présélection.

La CIG pourra également considérer qu'aucune des offres présentées ne réunit les normes de qualité demandées par l'appel à projets et proposer par conséquent aux Etats de déclarer l'appel à projets infructueux.

La décision de présélection sera susceptible de recours auprès de la CIG, dont la décision pourra être contestée près le Tribunal de Résolution des Conflits auquel il est fait référence à l'article 5.3.

### **5.2.3. Négociation**

La CIG pourra engager des négociations avec le ou les ~~(s)~~-candidat(s) présélectionné(s).

La CIG se réservera le droit d'entamer des négociations avec un ou plusieurs candidats différents, qui resteront, en tout cas, soumis aux dispositions du présent Règlement (durant le délai de validité des offres).

A tout moment, il pourra être mis fin à la phase de négociations avec un ou plusieurs candidats.

### **5.2.4. Proposition de sélection**

A l'issue de la phase de négociation, la CIG proposera une sélection de un ou plusieurs projets aux Etats ou leur proposera de déclarer cette phase infructueuse.

### **5.2.5. Attribution de l'appel à projets**

Dans le cas où les Etats conviendraient de sélectionner un ou plusieurs Candidats, cette décision devrait faire l'objet d'un accord international dont l'approbation sera soumise à autorisation des instances compétentes.

La ou les Convention(s) sera(seront) ensuite signée(s) par les Etats et chacune des Société exploitantes.

### **5.2.6. Informations complémentaires**

Afin d'obtenir les informations complémentaires nécessaires en cours d'élaboration de l'offre, les Candidats devront faire parvenir, au plus tard 60 jours calendaires avant la date limite de présentation des offres, une demande par écrit en espagnol et en français, sous forme de lettre recommandée avec accusé de réception, aux adresses suivantes :

En Espagne,  
Puertos del Estado  
Avenida del Partenon 10 – 4<sup>a</sup> planta  
Campo de las Naciones  
28042 MADRID - ESPAÑA

En France,  
Ministère des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer  
Direction générale de la mer et des transports  
Direction des transports maritimes routiers et fluviaux

Mission du transport intermodal de marchandises  
Arche Sud  
92055 La Défense – France

Avec la mention « Appel à projets “autoroute de la mer sur la façade Atlantique” ».

Les questions posées par les candidats et les réponses apportées seront remises en temps voulu à l'ensemble des candidats sous forme anonyme; ces réponses seront considérées comme faisant partie intégrante du présent Règlement de consultation à titre d'élément interprétatif.

### **5.3 Tribunal de Résolution des Conflits**

Il est constitué un Tribunal de Résolution des Conflits, ci-après dénommé le Tribunal, en qualité d'organe compétent pour résoudre les réclamations que pourraient formuler les Candidats dans le processus de sélection ou les Exploitants, face aux décisions de la CIG, des Etats ou des entités qu'ils auront déléguées.

Le Tribunal sera composé de la manière suivante :

- (i) Chacun des Gouvernements désignera un membre du tribunal dans un délai de un mois à partir de la formulation de la réclamation. Le réclamant aura le droit de désigner un membre du Tribunal dans un délai de un mois à partir de la formulation de la réclamation.
- (ii) Les deux membres désignés par les Gouvernements nommeront le Président du tribunal, ressortissant d'un pays tiers, en accord avec celui désigné par le réclamant dans les conditions définies au i). Faute d'accord dans un délai d'un mois, le Président sera désigné selon la procédure prévue aux alinéas iii), iv) et v) suivants du présent chapitre.
- (iii) Si l'une des nominations devait ne pas avoir été effectuée dans les délais fixés antérieurement, une partie pourra, en l'absence de tout autre accord, demander au Président de la Cour de Justice des Communautés Européennes de procéder à la nomination nécessaire.
- (iv) Si le Président de la Cour de Justice des Communautés Européennes était ressortissant de l'un des deux États, ou s'il s'avérait inhabilité pour d'autres raisons, les nominations seraient demandées aux Présidents de Salle de ce Tribunal, par ordre d'ancienneté.
- (v) Si ces derniers étaient ressortissants de l'un des deux Etats ou s'ils s'avéraient eux aussi inhabilités, les nominations seraient effectuées par le Juge du Tribunal le plus ancien qui ne soit ressortissant d'aucun des deux Pays et qui ne soit pas inhabilité pour d'autres raisons.

La procédure obéira aux règles générales suivantes :

- (i) les Parties pourront convenir librement de la procédure. A défaut d'accord, les membres du Tribunal pourront retenir la procédure qu'ils estimeront appropriée.
- (ii) Le Tribunal décidera à la majorité des voix. Les membres ne pourront pas s'abstenir. Le Président du Tribunal aura une voix prépondérante en cas d'égalité. Le Tribunal pourra, à la

demande de l'une des Parties, interpréter ses propres décisions. Les décisions du Tribunal arbitral seront définitives et obligatoires pour les Parties.

(iii) Chaque Partie paiera les frais du membre du Tribunal désigné par elle ou en son nom et elle partagera à parts égales les frais du Président; les autres frais de la procédure seront payés sous la forme que déterminera la tribunal.

#### **5.4 Contrôle**

Les Etats ou les entités à qui ils auront délégué ce pouvoir vérifieront, dans les termes fixés par le Règlement de consultation de l'appel à projets, la justification adéquate de l'application de la subvention, ainsi que l'exercice de l'activité et le respect des dispositions prévues dans l'offre de la candidature ou des candidatures sélectionnées. Les modalités de suivi et de contrôle de l'exécution de la Convention seront définies dans la Convention.

#### **5.5 Interprétation et réglementation applicable**

Les Etats ou les entités à qui ils auront délégué ce pouvoir seront compétents pour l'interprétation de la Convention. Ils fonderont leur interprétation sur le présent Règlement de consultation, sur la Convention signée par les Parties, sur l'Accord et ses éventuelles modifications ultérieures, ainsi que sur le texte du deuxième accord.

L'interprétation effectuée sera susceptible de recours auprès du Tribunal de Résolution des Conflits dans un délai d'un mois. Le Tribunal fondera son jugement conformément au cadre juridique indiqué précédemment.