

## STAATLICHE BEIHILFE — FRANKREICH

## Beihilfe C 24/02 (ex N 635/01) — „La Française de mécanique SA“

## Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag

(2002/C 102/15)

(Text von Bedeutung für den EWR)

Mit Schreiben vom 27. März 2002, das nachstehend in der verbindlichen Sprachfassung abgedruckt ist, hat die Kommission Frankreich ihren Beschluss mitgeteilt, wegen der vorerwähnten Beihilfe das Verfahren nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.

Die Kommission fordert alle Beteiligten zur Stellungnahme zu den Beihilfen, derentwegen die Kommission das Verfahren einleitet, innerhalb eines Monats nach dem Datum dieser Veröffentlichung an folgende Anschrift auf:

Europäische Kommission  
Generaldirektion Wettbewerb  
Registratur Staatliche Beihilfen  
B-1049 Brüssel  
Fax (32-2) 296 12 42.

Alle Stellungnahmen werden Frankreich übermittelt. Jeder, der eine Stellungnahme abgibt, kann unter Angabe von Gründen schriftlich beantragen, dass seine Identität nicht bekannt gegeben wird.

## ZUSAMMENFASSUNG

Die französischen Behörden meldeten am 1. Oktober 2001 gemäß Artikel 88 Absatz 3 EG-Vertrag bei der Kommission ein Beihilfevorhaben zugunsten von „La Française de mécanique SA“ (im Folgenden „FM“) für ein Motorenwerk in Douvrin (Nord — Pas-de-Calais) an. Bei FM handelt es sich um eine gemeinsame Tochter der französischen Automobilkonzerne PSA (50 %) und Renault (50 %).

Das angemeldete Vorhaben betrifft die Herstellung der zweiten Generation von Direkteinspritzungsdieselmotoren der „DV“-Familie: DV4 umfasst das gesamte Spektrum der Motorenpalette (von 1,4- bis 2,7-Liter-Versionen). Das erste Modul, das hergestellt werden soll, betrifft den DV4-1,4-Liter-Motor mit 8 und 16 Ventilen. Das Investitionsprogramm erstreckt sich über einen Zeitraum von sieben Jahren von Januar 1999 bis Dezember 2005.

An diesem Vorhaben sind PSA und Ford beteiligt, die im September 1997 eine Übereinkunft zur gemeinsamen Entwicklung und Vermarktung einer neuen Familie von Direkteinspritzungsdieselmotoren („common rail“) unterzeichnet haben.

FM fungiert als Subunternehmer der Kooperation von PSA und Ford und liefert Motoren an diese beiden Kfz-Hersteller.

Das angemeldete Vorhaben betrifft die Errichtung neuer Produktionsanlagen für die Motorenkomponenten und eine neue flexible Fertigungsstraße, auf der täglich 2 500 Motoren des DV4-1,4-Liter-Modells hergestellt werden können.

Durch dieses Vorhaben erhöht sich die Kapazität des Werks um 575 000 Motoren/Jahr. Parallel zu dieser Kapazitätsausweitung für DV4-Motoren wird die Herstellung der größeren DJ/DK-Motoren in Douvrin eingestellt, und die Herstellung von Benzin- und Dieselmotoren der Modelle TU/TUD mit geringerem Hubraum reduziert. Das DV4-Motorenprojekt ist für FM mit der Schaffung von 600 neuen Arbeitsplätzen und der Erhaltung von 200 Arbeitsplätzen verbunden.

PSA und Ford beabsichtigen, einen Nominalbetrag von 329,1 Mio. EUR (ohne FuE-Aufwendungen in Höhe von 168,6 Mio. EUR, die von PSA gesondert getragen werden) zu investieren, von denen 281,1 Mio. EUR von den französischen Behörden als beihilfefähige Investitionskosten eingestuft wurden. Die geplante Beihilfe beläuft sich nominal auf 5,48 Mio. EUR, von denen die Hälfte von den französischen Behörden im Rahmen des „PAT“-Programms geleistet wird, während die andere Hälfte aus EFRE-Mitteln finanziert wird. Die Beihilfeintensität betrage demnach 1,95 % Bruttosubventionsäquivalent.

Die Kommission hat Douvrin (Region Nord — Pas-de-Calais) gemäß der Fördergebietskarte 2000—2006 als Fördergebiet nach Artikel 87 Absatz 3 Buchstabe c) EG-Vertrag mit einem Förderhöchstsatz von 20 % für Regionalbeihilfen anerkannt.

Nach Auskunft der französischen Behörden ist das Vorhaben standortunabhängig und es wurden Alternativstandorte in Dagenham (VK), Köln (D) und Valencia (E) im Rahmen der Kooperation zwischen PSA und Ford als tragfähige Alternative in Erwägung gezogen.

Die Kommission stellt fest, dass Frankreich keine Kosten-Nutzen-Analyse zum Vergleich der Kosten des Standorts Douvrin mit denen der angegebenen Vergleichsstandorte vorgelegt hat.

FM ist in der Kraftfahrzeugindustrie tätig. Aus diesem Grunde muss die Beihilfe nach dem Gemeinschaftsrahmen für staatliche Beihilfen in der Kfz-Industrie gewürdigt werden <sup>(1)</sup>.

Gemäß Ziffer 3.2.a) dieses Gemeinschaftsrahmens muss der Beihilfeempfänger die Notwendigkeit der Regionalbeihilfe eindeutig anhand der Tatsache nachweisen können, dass er für sein Vorhaben über einen rentablen Alternativstandort verfügt. Wenn also kein anderer neuer oder bereits vorhandener Standort im Rahmen der Gruppe die fragliche Investition aufnehmen kann, wäre das Unternehmen gezwungen, sein Projekt auch ohne Beihilfe in dem einzig vorhandenen Werk durchzuführen.

Die französischen Behörden haben behauptet, dass die Fordwerke in Dagenham (VK), Köln (D) und Valencia (E) ein wirtschaftlich realistischer Alternativstandort zu Douvrin wären. Die Kommission bezweifelt, dass das Projekt standortunabhängig ist, und fragt sich insbesondere, ob einer der Alternativstandorte tatsächlich im Rahmen dieses Vorhabens als rentabler Alternativstandort zu Douvrin in Betracht gezogen worden ist.

#### WORTLAUT DES SCHREIBENS

„La Commission souhaite informer la France que, après avoir examiné les informations transmises par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

#### 1. PROCÉDURE

1. Par lettre du 1<sup>er</sup> octobre 2001, les autorités françaises ont notifié un plan visant à accorder des aides à finalité régionale à la Française de mécanique SA (ci-après dénommée «FM»). La Commission a demandé un complément d'informations le 5 novembre 2001, que les autorités françaises ont communiqué le 29 janvier 2002, après l'envoi d'un rappel le 22 janvier 2002.
2. Le délai légal de deux mois dont dispose la Commission pour prendre une décision expire le 29 mars 2002.

#### 2. DESCRIPTION DU PROJET

##### Société et projet

3. FM est une filiale commune détenue à 50/50 par les groupes automobiles français PSA et Renault. Le projet notifié porte sur la production de la deuxième génération de moteurs diesel à injection directe (DV): le DV4 couvre toute la gamme de cylindrées (de la version 1,4 litre à la version 2,7 litres). Le premier module à être construit concerne le moteur DV4 1,4 litre à 8 et 16 soupapes.

4. Ce projet voit la participation de PSA et de Ford, qui ont conclu un accord en septembre 1997 pour le développement et la commercialisation en commun d'une nouvelle famille de moteurs diesel à injection directe (*common rail*).
5. FM sera sous-traitant dans le cadre de la coopération PSA-Ford: la société livrera les moteurs à Ford et à PSA, mais l'interface se fera *via* PSA qui sera facturée par FM pour la totalité de la production, PSA refacturant à Ford le nombre de moteurs qui lui seront livrés. Il n'y a pas d'articulation avec Renault, bien que ce constructeur soit coactionnaire de FM avec PSA. Les autorités françaises confirment que PSA et Renault SA ont des comptes séparés au sein de FM, ce qui signifie que Renault ne bénéficiera pas de l'aide envisagée en faveur de FM.
6. Le projet notifié concerne l'installation de nouvelles chaînes de production pour des éléments du moteur et d'une nouvelle chaîne d'assemblage flexible d'une capacité de 2 500 moteurs par jour pour le modèle DV4 1,4 litre. Grâce à ce projet, la capacité de l'usine sera augmentée de 575 000 moteurs par an. Parallèlement à la montée en puissance des moteurs DV 4, la production des plus gros moteurs diesel DJ/DK sera arrêtée à Douvrin et la production des moteurs essence et diesel pour petites cylindrées TU/TUD décroîtra. Le projet de moteurs DV4 représente par FM la création de 600 nouveaux emplois et le maintien de 200 emplois.
7. Le programme d'investissement pour toute la gamme DV4 s'étale sur une période de sept années, qui va de janvier 1999 à décembre 2005. Le programme relatif au premier module développé sur le site de Douvrin couvre une période de trois ans, d'octobre 2000 à septembre 2003.
8. Selon les autorités françaises, le projet est mobile et des sites de substitution viables ont été envisagés par PSA-Ford à Dagenham (Royaume-Uni), Cologne (Allemagne) et Valence (Espagne).

#### Base légale; investissement et montants des aides

9. PSA-Ford entend investir un montant nominal de 329,1 millions d'euros (sans compter les dépenses de recherche-développement, d'un montant de 168,6 millions d'euros, qui sont supportées par PSA séparément), dont 281,1 millions ont été considérés par les autorités françaises comme des investissements susceptibles de bénéficier d'une aide.
10. L'aide envisagée se chiffre, en valeur nominale, à 5,48 millions d'euros, dont la moitié serait apportée par les autorités françaises dans le cadre du dispositif «PAT» et la seconde moitié serait accordée au titre d'un financement FEDER. L'intensité d'aide serait donc de 1,95 % en équivalent subvention brut.
11. Douvrin (Nord — Pas-de-Calais) est une région relevant de l'article 87, paragraphe 3, point c), pour laquelle le plafond d'aide régionale a été fixé à 20 % en équivalent subvention net pour la période 2000-2006.

<sup>(1)</sup> ABl. C 279 vom 15.9.1997, S. 1.

12. La base légale de l'autorisation du PAT (Prime d'aménagement du territoire) est la décision *ad hoc* de la Commission du 17 juillet 2000 [SG (2000)\*D/105033] (N 782/A/99).

### 3. APPRÉCIATION DE L'AIDE

13. Conformément à l'article 6, paragraphe 1, du règlement n° 659/1999 du Conseil, la décision d'ouvrir la procédure récapitule les éléments pertinents de fait et de droit, inclut une évaluation préliminaire, par la Commission, de la mesure proposée visant à déterminer si elle présente le caractère d'une aide, et expose les raisons qui incitent à douter de sa compatibilité avec le marché commun.

14. À ce stade de la procédure, la Commission estime que la mesure constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE. Cette mesure serait financée par l'État ou au moyen de ressources d'État; en outre, vu qu'elle représente une partie significative du financement du projet, elle est susceptible de fausser la concurrence au sein de la Communauté en conférant à FM un avantage par rapport aux autres sociétés ne recevant pas d'aides. Enfin, le marché des véhicules automobiles se caractérise par des échanges intensifs entre les États membres. De toute évidence, la mesure constitue une application individuelle d'un régime approuvé; elle doit cependant être notifiée, conformément à l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, en application des règles de procédure relatives applicables en matière d'aides d'État.

15. L'article 87, paragraphe 2, du traité CE énumère certains types d'aides qui sont compatibles avec le traité CE. Étant donné la nature et l'objectif de l'aide, ainsi que l'implantation géographique de l'entreprise, les points a), b) et c) ne sont pas applicables au projet en question. L'article 87, paragraphe 3, prévoit d'autres formes d'aides pouvant être considérées comme compatibles avec le marché commun. La Commission observe que le projet est situé à Douvrin, qui peut bénéficier d'un soutien au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), avec un plafond régional de 20 %.

16. L'aide en question est accordée à la Française de mécanique SA, qui produit et assemble des moteurs. L'entreprise fait donc partie du secteur de l'automobile au sens de l'encadrement communautaire des aides d'État dans le secteur automobile (ci-après dénommé «l'encadrement») <sup>(2)</sup>.

17. Selon l'encadrement, les aides que les pouvoirs publics envisagent d'accorder à un projet individuel dans le cadre d'un régime d'aide autorisé en faveur d'une entreprise exerçant ses activités dans le secteur automobile doivent être notifiées préalablement à leur octroi sur la base de l'article 88, paragraphe 3, du traité si au moins un des deux seuils suivants est franchi: i) le montant total du projet est au moins égal à 50 millions d'euros ou ii) le montant brut total des aides d'État et des aides provenant des instruments communautaires pour le projet est au moins égal à 5 millions d'euros.

18. Tant le coût total du projet que le montant des aides dépassent les seuils de notification. Par conséquent, en notifiant les aides qu'elles envisagent d'accorder à la Française de mécanique SA, les autorités françaises ont satisfait aux exigences de l'article 88, paragraphe 3, du traité.

19. L'encadrement dispose que la Commission veille à ce que les aides accordées soient à la fois nécessaires à la réalisation du projet et proportionnées à la gravité des problèmes à résoudre. Le respect de ces deux aspects de proportionnalité et de nécessité s'avère obligatoire pour que la Commission autorise une aide d'État dans le secteur automobile.

20. Selon le point 3.2 a) de l'encadrement, pour démontrer la nécessité d'une aide régionale, la société bénéficiaire de l'aide doit prouver de manière claire qu'elle possède une alternative économiquement viable pour l'implantation de son projet. Si aucun autre site industriel, nouveau ou préexistant, n'était susceptible, au sein du groupe, d'accueillir l'investissement en question, l'entreprise serait contrainte de mettre en œuvre son projet dans l'unique usine d'accueil possible, même en l'absence d'aide. En conséquence, aucune aide régionale ne peut être autorisée pour un projet qui n'est pas géographiquement mobile.

21. Afin d'apprécier la mobilité du projet, la Commission exige que lui soient communiquées toutes les pièces justificatives susceptibles de démontrer l'existence d'une alternative économiquement viable pour l'implantation dudit projet. Il convient notamment de lui transmettre dans la mesure du possible des études relatives au lieu final d'installation du site.

22. La Commission observe qu'il ressort des documents internes communiqués à ce jour que le groupe PSA-Ford a réalisé, entre septembre 1998 et novembre 1998, une première comparaison de la faisabilité technique et de l'investissement nécessaire faisant intervenir trois autres sites. Ces documents ne prouvent toutefois pas que des sites aient été envisagés en lieu et place de Douvrin. La Commission relève que la documentation fournie laisse dans l'ombre des aspects importants pour déterminer si l'un quelconque des trois sites aurait pu concrètement héberger le projet. La Commission doute par conséquent que les sites de Dagenham, de Cologne ou de Valence aient été considérés comme des alternatives viables à celui de Douvrin pour le projet en question.

23. Premièrement, l'étude d'implantation qui a abouti au choix de Douvrin n'a pas été transmise, bien qu'une demande dans ce sens ait été formulée par la Commission. Dans une lettre datée du 29 janvier 2002, les autorités françaises font toutefois référence à plusieurs études internes de nature à démontrer que des sites alternatifs avaient été envisagés (par exemple, l'analyse réalisée en octobre 1998 afin de comparer les usines de Dagenham, de Cologne et de Valence ou encore la décision de début 2000 faisant de Dagenham et de Douvrin les deux sites d'implantation viables pour le projet).

<sup>(2)</sup> JO C 279 du 15.9.1997 et JO C 258 du 9.9.2000, p. 6.

24. Deuxièmement, la présentation des trois usines Ford en tant que sites alternatifs pose problème dans la mesure où ces usines sont détenues à 100 % par le groupe Ford, ce qui en fait des solutions très différentes par rapport au site FM de Douvrin, lequel est une entité «indépendante» détenue en commun par PSA et Renault. Dans le scénario notifié, FM fait fonction de sous-traitant pour la production des moteurs développés par PSA et Ford. La société est donc rémunérée sur la base du nombre de moteurs fabriqués. La Commission s'interroge sur les arrangements qui auraient été conclus entre Ford et PSA si les moteurs avaient été produits dans une usine Ford et non pas dans une entreprise commune Ford-PSA.
25. Troisièmement, les autorités françaises affirment que Valence comptait au nombre des sites alternatifs dans le cadre de l'étude relative au projet. La Commission souhaiterait obtenir des précisions spécifiques sur la question de savoir si Valence aurait été en mesure d'accueillir le projet de production de moteurs compte tenu des investissements qui y ont été réalisés récemment pour la production d'autres types de moteurs <sup>(3)</sup>.
26. Quatrièmement, la Commission a des doutes quant à la chronologie de la décision d'implanter le projet à Douvrin, en particulier en ce qui concerne les contacts entre PSA-Ford et les autorités françaises avant la décision finale de la société d'implanter le projet sur le site français.
27. Enfin, et en liaison avec ce qui précède, il n'est pas établi de façon certaine que les sites alternatifs aient sérieusement été pris en considération. Un communiqué de presse publié par PSA le 29 septembre 1998 pour annoncer l'accord de coopération avec Ford précise sans ambiguïté que le projet sera réalisé sur le site de Douvrin, sans indiquer que des sites alternatifs étaient alors encore envisagés <sup>(4)</sup>.
- S'il est logique et conforme à la pratique courante que, au nombre des conditions fixées au moment de la signature d'un accord aussi important, il y ait eu un accord sur l'emplacement du site de production, cela montre aussi que la décision de ne pas choisir l'un des trois sites alternatifs avait déjà été prise avant septembre 1998, soit donc bien avant que d'aide ne soit demandée à la fin de 1999.
28. Les aides régionales poursuivant des objectifs de modernisation et de rationalisation, qui ne sont généralement pas mobiles, ne sont pas autorisées dans le secteur automobile. Cependant, une extension ou une transformation entraînant un changement radical des structures de production sur le site existant pourrait bénéficier d'une aide à finalité régionale. La Commission a des doutes quant à la qualification qu'il s'agissait d'un projet d'extension (ce qui suppose des machines et des équipements complètement neufs) ou d'un projet de transformation. En outre, la Commission doit vérifier que le projet envisagé n'inclut pas d'éléments de modernisation, laquelle ne peut absolument pas bénéficier d'une aide quelconque.
29. Selon le point 3.2 c) de l'encadrement, la Commission s'assure que la mesure d'aide prévue est proportionnée aux problèmes régionaux qu'elle doit contribuer à résoudre. Pour cela, la méthode de l'analyse coûts/bénéfices (ci-après dénommée «l'ACB») est utilisée.
30. Dans une lettre du 1<sup>er</sup> octobre 2001, les autorités françaises affirment ne pas juger nécessaire de procéder à une ACB en l'espèce, en application du point 3.2 c) de l'encadrement. Selon l'encadrement, l'ACB n'est pas requise par la Commission si l'intensité des aides régionales envisagées est inférieure ou égale à 20 % du plafond régional et dans la mesure où les cartes régionales pour la période 2000-2006 prévoient des plafonds plus bas que les cartes en vigueur pour les années 1994-1999. La Commission observe toutefois que, même si le plafond pour la région de Douvrin est effectivement supérieur avec les nouvelles cartes (20 %) qu'avec les anciennes (15 %), une analyse coûts/bénéfices est nécessaire si l'intensité de l'aide régionale envisagée dépasse 10 % du plafond régional. Aussi la Commission estime-t-elle qu'une ACB ne serait pas nécessaire afin de prouver la proportionnalité de l'aide si l'intensité d'aide est inférieure à 10 % du plafond régional. La Commission note que la France n'a pas communiqué d'ACB comparant les coûts de l'implantation à Douvrin et ceux d'une implantation dans les sites alternatifs indiqués.
31. La Commission observe que les informations transmises à ce jour ne suffisent pas pour calculer l'intensité d'aide du projet, en particulier en ce qui concerne les coûts admissibles.
32. Premièrement, la Commission observe que, alors même qu'elle a demandé à recevoir une présentation détaillée des coûts considérés par les autorités françaises comme admissibles, aucune ventilation ne lui a été communiquée. De même, alors que la Commission a demandé à obtenir une présentation complète ventilant les investissements de la rubrique «outillage des fournisseurs» (en indiquant le type d'investissement, le lieu d'implantation, le nom du fournisseur et le montant des investissements respectifs), seul le montant global de ces coûts lui a été communiqué, sans qu'il soit précisé si ces coûts avaient été inclus ou non dans la base des coûts admissibles. Par conséquent, la Commission doute si tous ces aspects ont été pris en compte.

<sup>(3)</sup> À savoir des investissements relatifs à la production de moteurs I4 à Valence et à la concentration des moteurs Zetec.

<sup>(4)</sup> «Jean-Martin Folz, président de PSA Peugeot Citroën, et Jacques Nasser, président de Ford Automotive Operations, viennent de décider de développer en coopération une nouvelle famille de petits moteurs diesel. Les deux constructeurs réuniront leurs moyens pour développer une famille de moteurs de petite cylindrée dotée des meilleures technologies diesel en particulier l'injection directe common rail. Afin d'atteindre les très ambitieux objectifs de faible émission de CO<sub>2</sub> que se sont fixés les constructeurs européens, cette nouvelle génération de moteurs sera particulièrement efficace en émission, en consommation comme en performance, tout en améliorant l'agrément de conduite. L'équipe-projet chargée du développement de ces moteurs sera basée au centre d'études de PSA Peugeot Citroën à la Garenne-Colombes avec un objectif de développement en 2,5 ans. Le moteur sera produit dans l'usine de Douvrin où il succédera à la gamme de moteurs TUD, qui équipent actuellement les Peugeot 106 et Citroën Saxo. Les deux partenaires partageront l'ensemble des coûts qui sont estimés à environ 2 milliards de francs.»

33. Deuxièmement, tandis que FM est le demandeur et le bénéficiaire de l'aide, les autorités françaises ont confirmé que c'est bien PSA qui est propriétaire des nouveaux investissements d'un montant de 297,8 millions d'euros qui seront réalisés à FM sous les rubriques «usine et machines» et «équipement» spécialisé. FM sera propriétaire des investissements qu'elle effectuera dans les bâtiments prévus pour le projet, d'un montant évalué à 12,7 millions d'euros. Aussi la Commission doute-t-elle que les investissements d'un montant de 297,8 millions d'euros prévus par PSA, qui correspondent à ces deux catégories, puissent être pris en considération pour la détermination de la base des «coûts admissibles». La Commission a par conséquent des doutes concernant l'identité du bénéficiaire de l'aide et de la société qui supporte les coûts de l'investissement, afin de déterminer si l'aide est proportionnée aux investissements.
34. Troisièmement, la Commission note que le montant des investissements jugés admissibles n'est pas le même dans la lettre de notification (281,1 millions d'euros) et dans les documents d'accompagnement (329,1 millions d'euros). La Commission doute que seuls les coûts admissibles aient été pris en considération dans les documents d'accompagnement et dans le calcul de l'intensité d'aide et, partant, que l'intensité de 1,95 % qui y est indiquée soit correcte.
35. Afin d'éclaircir ce point, la Commission a besoin d'éléments d'information supplémentaires concernant le montant exact des coûts admissibles et le calendrier y relatif.
- #### 4. DÉCISION
36. Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission, agissant dans le cadre de la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE, enjoint à la France de lui fournir dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente tous les documents, informations et données nécessaires pour apprécier la compatibilité de l'aide. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose.
37. La Commission demande à vos autorités de transmettre immédiatement une copie de la présente lettre au destinataire potentiel de l'aide.
38. La Commission souhaite rappeler à la France que l'article 88, paragraphe 3, du traité CE a un effet suspensif, et attire votre attention sur l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, qui dispose que toute aide illégale peut être récupérée auprès de son bénéficiaire.“
-