

## STAATLICHE BEIHILFE — FRANKREICH

**Aufforderung zur Abgabe einer Stellungnahme gemäß Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag zur Beihilfe C 34/03 (ex N 728/02) — CMR, Reparaturwerft Marseille — Frankreich**

(2003/C 188/02)

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

Mit Schreiben vom 13. Mai 2003, 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  
J-70, 4/151  
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**

Im Juli 2001 ging die in Marseille (Frankreich) angesiedelte Schiffsreparaturwerft Compagnie Marseillaise de Réparations (nachfolgend „CMdR“) in Konkurs. Im Jahr 2002 wurde die CMdR durch den Konkursverwalter an das neu gegründete Unternehmen CMR veräußert, das als neues Rechtssubjekt zur Übernahme der Schiffsreparaturtätigkeit in Marseille gegründet wurde.

Im November 2002 meldete Frankreich seine Absicht, dem Unternehmen CMR Beihilfen in Höhe von 3,49 Mio. EUR aus Mitteln der Staatsregierung und der regionalen und lokalen Gebietskörperschaften zu gewähren. Die fünf Anteilseigner von CMR, darunter der Geschäftsführer, werden weitere 2,44 Mio. EUR bereitstellen. Nach Auskunft Frankreichs belaufen sich die Investitionskosten für Umstrukturierung, Instandsetzung, Bestandsaufnahme und Schulungsmaßnahmen auf 3,9 Mio. EUR.

Frankreich ist der Auffassung, dass CMR gemäß den Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten<sup>(1)</sup> („Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen“) als Unternehmen in Schwierigkeiten angesehen werden kann, da es Altlasten von CMdR übernommen hat.

Angesichts der Tatsache, dass das Unternehmen CMR im Schiffbau tätig ist, wird die Beihilfe gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1540/98<sup>(2)</sup> des Rates („Schiffbaubeihilfenverordnung“) gewürdigt. Die Kommission stellt fest, dass Frankreich das Un-

ternehmen CMR mit Mitteln aus unterschiedlichen staatlichen Quellen zu unterstützen beabsichtigt. Aus der Sicht Frankreichs sollte die Kommission die Beihilfe als Umstrukturierungsbeihilfe ansehen, da CMR sich aufgrund der von CMdR geerbten strukturellen Probleme in Schwierigkeiten befindet.

Nach Artikel 5 der Schiffbaubeihilfenverordnung können Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von im Schiffbau tätigen Unternehmen ausnahmsweise als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden, wenn sie mit den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen in Einklang stehen. Im Sinne dieser Leitlinien kommt ein Unternehmen für Umstrukturierungsbeihilfen in Betracht, wenn es nicht in der Lage ist, seine Schwierigkeiten mit eigenen finanziellen Mitteln oder mit finanzieller Unterstützung seiner Anteilseigner oder Gläubiger zu überwinden.

Im Rahmen der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen sind neu gegründete Unternehmen jedoch nicht beihilfefähig, und zwar auch dann nicht, wenn ihre anfängliche Finanzsituation prekär ist. Dies gilt insbesondere für neue Unternehmen, die aus der Abwicklung oder der Übernahme der Vermögenswerte eines anderen Unternehmens hervorgegangen sind.

Die Kommission betrachtet CMR als neu gegründetes Unternehmen. CMR hat zu Beginn seiner Geschäftstätigkeit zwar die Vermögenswerte, die laufenden Aufträge und die Anstellungsverträge von CMdR übernommen, jedoch offensichtlich nicht seine Schulden. Daher zweifelt die Kommission an der Beihilfefähigkeit von CMR im Sinne der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen.

<sup>(1)</sup> ABl. C 368 vom 23.12.1994, zuletzt geändert durch ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2.

<sup>(2)</sup> ABl. L 202 vom 18.7.1998, S. 3.

Selbst wenn CMR für eine Umstrukturierungsbeihilfe in Betracht käme, bestünden weiterhin Zweifel in Bezug auf die Erfüllung der Voraussetzungen der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen.

Ebenso erscheint es unwahrscheinlich, dass die angemeldete Beihilfe aufgrund anderer Ausnahmen bzw. Freistellungsbestimmungen des EG-Beihilferechts als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen werden kann.

#### WORTLAUT DES SCHREIBENS

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur l'aide/la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

#### I. Procédure

- (1) Par lettre enregistrée le 18 novembre 2002, la France a notifié à la Commission son intention d'aider financièrement le chantier de réparation navale Compagnie Marseillaise Réparation («CMR»). L'affaire a été enregistrée sous le numéro N 728/02. Par lettre du 13 décembre 2002, la Commission a demandé des questions complémentaires concernant la notification, auxquelles la France a répondu par lettre du 6 mars 2003.

#### II. Description

##### 1) Le bénéficiaire

- (2) L'affaire concerne la reprise de l'activité du chantier de réparation navale en faillite, la Compagnie Marseillaise de Réparations («CMdR») par la CMR.
- (3) Précédemment, la réparation navale était assurée dans le port de Marseille par trois entreprises, Marine Technologie, Travofer et la CMdR. En 1996, ces chantiers employaient presque 430 personnes (310 pour CMdR, 70 pour Marine Technologie et 50 pour Travofer). En 1996, la CMdR a connu des difficultés et a dû opter pour la faillite. Par la suite, en 1997, la CMdR a été reprise par la société italienne Marinvest qui, ultérieurement, en juillet 2000, a vendu la CMdR au groupe britannique Cammell Laird. Ce dernier a également racheté les deux autres chantiers de réparation navale existant à Marseille. L'intention du Cammell Laird avait été de réorganiser les trois sociétés dans CMdR comme une entreprise unique. L'objectif de la réorganisation était de convertir les activités de réparation navale en activités de transformation navale.
- (4) Entre juillet 2000 et juillet 2002, les effectifs de la CMdR avaient sensiblement diminué en raison des dénommés «départs amiante», c'est-à-dire de la mise à la retraite de travailleurs ayant été contaminés par l'amiante. En raison des objectifs de la restructuration, ces salariés n'avaient

pas été remplacés. Les activités de réparation navale exercées précédemment par la CMdR ont été réduites en conséquence.

- (5) En juillet 2001, la CMdR, après la faillite de sa société mère Cammell Laird, a dû opter pour la faillite. Après le règlement judiciaire, elle a ensuite été vendue à la société nouvellement créée CMR, qui, le 20 juin 2002, avait placé la seule offre de rachat devant le tribunal de commerce de Marseille. Dans le cadre de la cession, la CMR a racheté les actifs de la CMdR ainsi que ses commandes en cours. La France indique en outre que, conformément à la législation française, la CMR, était obligée de reprendre les contrats de travail existants de la CMdR. Il ressort toutefois des renseignements disponibles que la CMdR a conservé les anciennes charges, puisque les informations figurant au bilan de la CMR indiquent que l'entreprise a commencé son activité en 2002 sans avoir de dettes. La CMR est détenue par cinq actionnaires, dont l'un exerce la fonction de directeur général.
- (6) La France considère que lorsqu'elle a repris l'activité de l'ancienne CMdR par voie de cession, la CMR avait hérité des anciennes difficultés que connaissait la CMdR et que, par conséquent, malgré qu'elle soit une entreprise nouvellement créée, elle peut être considérée comme une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté<sup>(3)</sup>.

##### 2) La restructuration

- (7) D'après la France, la faillite de la CMdR est principalement imputable à la défaillance de sa société mère Cammell Laird.
- (8) Le plan de restructuration mis en place par la CMR prévoit une période de restructuration de cinq ans. Celui-ci prévoit d'inverser la stratégie poursuivie précédemment par Cammell Laird qui consistait à réorienter les activités vers la transformation navale et de reprendre l'activité traditionnelle de réparation navale. D'après ce plan, l'entreprise devrait, dans un délai de deux ans, atteindre un niveau analogue à celui de la CMdR avant sa reprise par Cammell Laird. Le plan d'entreprise se fonde donc sur les chiffres d'affaires générés par les entreprises avant que le groupe ne rencontre des difficultés en 2000.
- (9) Le plan prévoit les étapes suivantes:
- 2002 et 2003: organisation de la société et reconstitution de la clientèle,
  - 2004: consolidation en vue d'atteindre un chiffre d'affaires de 20 millions d'euros,
  - 2005 et 2006: début de la période de stabilisation pour atteindre 30 millions d'euros.

<sup>(3)</sup> Lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises (JO C 368 du 23.12.1994). Lignes directrices modifiées dans le JO C 288 du 9 octobre 1999, p. 2.

- (10) Afin de limiter les besoins en fonds de roulement, la totalité des clients potentiels ne pourront être immédiatement pris en compte et le chiffre d'affaires sera volontairement limité à 20 millions d'euros à compter de la fin de la deuxième année après la relance de l'activité. Par conséquent, la CMR donnera donc la priorité aux armateurs qui payent rapidement.
- (11) La France a présenté une «hypothèse élevée» ainsi qu'une «hypothèse basse» pour les futures opérations. L'«hypothèse basse» prévoit les développements suivants:

**Tableau 1: Développements prévus à la CMR**

(en euros)

	2002 (6 mois)	2003	2004	2005	2006
Chiffre d'affaires	[..] (*)	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Coûts d'exploitation					
Achats de marchandises	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Achats aux sous-traitants	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Autres achats et coûts externes	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Les «consommations totales intermédiaires»	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Salaires	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Formation au titre de la reconversion professionnelle	[..] *				
«Départs amiante»	[..] *	[..] *	[..] *		
Coûts totaux de personnel	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Assistance externe	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Total des charges en personnel et de l'assistance	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Part des frais de personnel dans le chiffre d'affaires	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Total des coûts d'exploitation	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Résultat d'exploitation	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *
Subventions	[..] *				
Résultat après impôt	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *	[..] *

Le tableau ne correspond pas à l'ensemble du compte de résultats.

(\*) Des parties de ce texte ont été omises afin de garantir qu'aucune information confidentielle ne soit communiquée. Ces parties sont indiquées par des points de suspension entre crochets, suivis d'un astérisque.

- (12) Une fois que la société s'est repositionnée sur le marché, il se peut qu'elle cherche à attirer des armateurs propriétaires de bateaux plus sophistiqués qui ne sont pas basés à Marseille. En effet, ce secteur de la réparation de navires plus sophistiqués (tels que les bateaux de croisière, les paquebots et les gaziers), le prix n'est pas le seul critère pris en considération pour passer une commande.
- (13) Des mesures seront prises pour adapter la structure des coûts à l'activité et au niveau des effectifs. Des efforts importants seront notamment entrepris au niveau de la formation et de la spécialisation du personnel.
- (14) Les coûts de la restructuration s'élèvent à 3 889 000 euros et se répartissent comme suit:

**Tableau 2: Coûts de la restructuration**

(en euros)

1. Investissements dans la restructuration et la maintenance	[..] *
Initial	
Annuel [..] *	
2. Stocks à l'inventaire	[..] *
3. Nouveaux investissements en 2004	[..] *
4. Besoins en formation 200h/employé (*)	[..] *
5. Anciennes charges	[..] *
«Départs amiante» Vacances payées à partir du 1.6.2002	
Total	3 889 000

(\*) 20 employés par an pour la CMR et 50 employés par an pour les sous-traitants.

- 3) Concours financiers de l'État en faveur de la restructuration
- (15) Les mesures suivantes ont été indiquées par la France comme des contributions de l'État à la restructuration:

**Tableau 3: Mesures désignées comme contributions de l'État**

(en euros)

1. Prêt consenti par le gouvernement français	1 600 000
2. Subvention de la Région Alpes-Côte d'Azur	630 000
3. Subvention du Conseil général des Bouches-du-Rhône	630 000
4. Subvention de la ville de Marseille	630 000
Sous-total	3 490 000

- (16) En ce qui concerne le concours n° 1, le prêt accordé par le gouvernement français, les informations reçues ne mentionnent aucun taux d'intérêt pour le remboursement du prêt. La France déclare que sur la base du taux de référence de la Commission de 2002, qui s'établissait à 5,06 %, elle a attribué un équivalent subvention net («ESN») de 404 640 euros pour ce concours.

#### 4) Contributions financières en provenance d'autres sources

- (17) La France déclare que les actionnaires de la CMR contribuent à la restructuration avec 2,4 millions d'euros par la fourniture de capital et l'octroi de prêts bancaires.

**Tableau 4: Concours désignés comme des contributions privées**

	<i>(en euros)</i>
5. Capital	610 000
6. Prêts bancaires	1 830 000
Sous-total	2 440 000
Total (tableaux 2 et 3)	5 930 000

#### 5) Informations relatives au marché

- (18) La France estime que ces vingt dernières années, le secteur français de la réparation navale a connu une restructuration qui s'explique par un fort ralentissement du marché. À Marseille, les chantiers de réparation navale ont connu des difficultés, car elles n'ont pas tenu compte de cette évolution radicale du marché. La France déclare que la reprise et le maintien des trois chantiers de réparation navale par Cammell Laird en 2000 dépassaient les potentialités du marché.

#### 6) Capacités actuelles de la CMR

- (19) Aujourd'hui, la production de la CMR occupe 100 personnes, contre 184 au cours des cinq années précédentes. D'après la France, la réduction de capacité est obtenue par la fermeture de l'ancien site de Technologie Marine, qui est rendu au port de Marseille et ne sera plus utilisé pour la réparation navale.

### III. Appréciation de l'aide

- (20) L'article 87, paragraphe 1, du traité CE, déclare que toutes les aides accordées au moyen de ressources d'État à certaines entreprises déterminées sont incompatibles avec le marché commun si elles faussent ou menacent de fausser la concurrence dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres. Les mesures relevant du champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE qui ne constituent pas une aide existante sont généralement incompatibles avec le marché commun, sauf si elles entrent dans le champ d'application de la dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 2, ou à l'article 87, paragraphe 3, du traité CE.

#### 1) Aide d'État

- (21) La France envisage de venir en aide à la CMR, une société active dans le secteur de la réparation navale, en lui fournissant un capital de 3,49 millions d'euros provenant de diverses sources publiques, composé d'un prêt accordé par le gouvernement français, ainsi que de plusieurs subventions consenties par les autorités régionales et locales.

- (22) Tous les concours que la France envisage d'accorder pourraient procurer à une certaine entreprise des avantages économiques qu'elle n'aurait pas obtenus dans le secteur privé. C'est pourquoi ils sont susceptibles de constituer des aides d'État de nature à fausser la concurrence. Compte tenu de la nature de l'aide et du fait des échanges existants au sein du marché commun dans ce secteur d'activité de l'entreprise bénéficiaire, les concours financiers accordés entrent dans le champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

- (23) L'aide des autorités régionales et locales d'un montant de 1 890 000 euros est fournie sous la forme de trois subventions de 630 000 euros. L'intensité d'aide de ces mesures devrait être évaluée à 100 %.

- (24) En ce qui concerne le prêt de 1,6 million d'euros consenti par le gouvernement français, il semble que cette contribution ait été accordée à la CMR sous la forme d'un prêt libre d'intérêt. La France considère que l'ESN de la mesure s'élève à 404 640 euros si on applique à cette mesure le taux de référence de 2002, soit 5,06 %.

- (25) Il convient de noter à cet égard que, selon la France, la CMR doit être considérée comme une entreprise en difficulté, car elle a hérité des difficultés structurelles existant à la CMdR. Dans ce contexte, la Commission relève que conformément à la communication de la Commission concernant la méthode de fixation des taux de référence et d'actualisation<sup>(4)</sup>, le taux de référence est un taux plancher qui peut être augmenté dans des situations de risque particulier (entreprises en difficulté par exemple). Dans de tels cas, la prime supplémentaire appropriée pourra atteindre 400 points de base et même davantage.

- (26) Au vu des considérations qui précèdent, il ne paraît pas appropriée, en l'espèce, d'utiliser le taux de référence pour calculer l'ESN. Les renseignements communiqués ne permettent pas non plus de déterminer clairement si la France a reçu des garanties en échange de l'octroi du prêt. Il apparaît en outre qu'aucune banque commerciale n'aurait en réalité consenti à accorder un prêt à la CMR dans le contexte où l'opération a été réalisée par la CMR. On ne peut donc exclure que le prêt présente un risque de 100 % et que, partant, la totalité du prêt doit être considérée comme une aide.

#### 2) Dérogation au titre de l'article 87 du traité CE

- (27) L'article 87, paragraphes 2 et 3, a exposé les conditions auxquelles une aide est compatible ou peut être considérée comme compatible avec le marché commun.

- (28) La nature de l'aide à évaluer déterminera quelle dérogation peut être invoquée pour évaluer la compatibilité de l'aide. En l'espèce, la France considère que l'aide est accordée pour restructurer le chantier de réparation navale CMR.

<sup>(4)</sup> JO C 273 du 9.9.1997.

- (29) L'article 87, paragraphe 3, point e), permet au Conseil de déterminer quelles catégories d'aides peuvent être compatibles avec le marché commun en arrêtant une décision à la majorité qualifiée sur proposition de la Commission. En adoptant le règlement (CE) n° 1540/98<sup>(5)</sup> (le «règlement sur la construction navale»), le Conseil a exercé ce pouvoir afin de définir les conditions dans lesquelles l'aide accordée de manière directe ou indirecte à la construction navale peut être considérée comme compatible avec le marché commun.
- (30) L'article 2 du règlement sur la construction navale dispose que toutes les aides qui sont accordées, de manière directe ou indirecte, à la construction, à la réparation et à la transformation navales et qui sont financées par les États membres ou leurs collectivités territoriales au moyen de ressources de l'État doivent respecter les dispositions prévues dans le règlement sur la construction navale. En l'espèce, la France et ses autorités régionales de la Côte d'Azur et des Bouches-du-Rhône, ainsi que la commune de Marseille, envisagent d'aider financièrement le chantier de réparation navale CMR. Par conséquent, les mesures doivent être appréciées conformément aux dispositions du règlement sur la construction navale.
- (31) L'aide en question vise à restructurer les activités de la CMR. L'article 5 du règlement sur la construction navale stipule que les aides au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté peuvent exceptionnellement être jugées compatibles avec le marché commun, à condition de respecter les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté (les «lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration»), ainsi que les conditions spécifiques définies à l'article 5 du règlement sur la construction navale. L'article 5 définit également des conditions supplémentaires qui doivent être respectées.
- (32) La France est d'avis que l'aide qu'elle envisage d'accorder à la CMR est compatible avec les lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration, puisque la CMR devrait être considérée comme une société en difficulté au sens des lignes directrices car qu'elle s'est engagée à poursuivre les activités de l'ancienne CMdR.
- a) *Admissibilité au bénéfice de l'aide à la restructuration*
- (33) Conformément aux lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration, une entreprise peut bénéficier des aides à la restructuration si elle réunit les conditions requises pour être considérée comme une entreprise en difficulté, telles que précisées au point 2. Est ainsi considérée en difficulté une entreprise incapable de surmonter ses difficultés avec ses propres ressources ou en obtenant les fonds nécessaires auprès de ses actionnaires ou de ses créanciers.
- (34) Toutefois, une entreprise nouvellement créée ne peut en aucun cas être considérée comme admissible au bénéfice de l'aide à la restructuration, même si sa position initiale est incertaine. Tel est par exemple le cas lorsqu'une entreprise naît de la liquidation de l'entreprise précédente ou rachète les actifs de cette entreprise. Ce n'est que lorsqu'une nouvelle entité juridique a été créée en tant que filiale d'une entreprise en difficulté pour racheter les actifs de cette entreprise et éventuellement ses éléments de passif, que cela n'est pas considéré comme une création de nouvelle entreprise.
- (35) La Commission relève que la CMR a été créée en tant que nouvelle entreprise et non pas comme simple filiale de la CMdR. Il convient également de noter que bien qu'elle ait repris les actifs, les commandes existantes et les contrats de travail de la CMdR, la CMR semble avoir commencé à fonctionner sans reprendre les dettes de la CMdR. La Commission a des doutes sur le fait que la CMR puisse bénéficier de l'aide à la restructuration conformément aux lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration.
- (36) En outre, même si la CMR pouvait être considérée comme admissible au bénéfice de l'aide à la restructuration, il n'est pas garanti que les autres critères indispensables à l'autorisation de l'aide à la restructuration soient remplis.
- b) *Retour à la viabilité*
- (37) Selon le point 3.2.2, l'octroi de l'aide est subordonné à la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui doit permettre de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité à long terme de l'entreprise, sur la base d'hypothèses réalistes en ce qui concerne ses conditions d'exploitation futures. L'amélioration de la viabilité doit résulter principalement de mesures internes prévues par le plan de restructuration et elle ne peut être uniquement basée sur des facteurs externes sur lesquels l'entreprise ne peut guère influencer tels que des augmentations de prix ou de la demande. Le plan de restructuration devrait décrire les circonstances qui entraînent les difficultés de la société afin de permettre d'évaluer si les mesures proposées sont adaptées pour traiter les problèmes de l'entreprise.
- (38) Actuellement, la Commission n'est pas en mesure d'apprécier la viabilité du plan. Les renseignements communiqués à ce jour par la France ne décrivent pas les difficultés structurelles qui doivent être abordées, mais indiquent que les difficultés de la CMR résultent surtout de la faillite de la CMdR. Il n'est donc pas certain que le CMR souffre effectivement de problèmes structurels devant être traités par voie de restructuration.
- (39) En l'absence de ces renseignements, la Commission doute que le plan de restructuration permette de rétablir dans un délai raisonnable la viabilité de la CMR.
- c) *Prévention de distorsions de concurrence*
- (40) Une autre condition fixée par les lignes directrices est qu'il faut atténuer autant que possible les conséquences défavorables de l'aide sur la concurrence, ce qui, dans la mesure où l'entreprise opère sur des marchés où il existe une surcapacité, devrait entraîner une diminution de la capacité des entreprises. Cette condition ne devrait normalement pas s'appliquer aux petites et moyennes entreprises («PME») sauf si des dispositions sectorielles dans les règles de concurrence en matière d'aides d'État stipulent le contraire.

<sup>(5)</sup> JO L 202 du 18.7.1998, p. 3.

(41) La France n'a pas fourni d'informations suffisantes permettant à la Commission d'apprécier si la CMR constitue une PME au sens de la recommandation de la Commission 96/280/CE du 3 avril 1996 concernant la définition des petites et moyennes entreprises <sup>(6)</sup>. Or, en l'espèce, l'article 5 du règlement sur la construction navale prévoit en son deuxième alinéa des dispositions précises exigeant que le destinataire de l'aide à la restructuration procède à une réduction de capacité irréversible. C'est pourquoi il sera, en tout état de cause, demandé à la CMR de diminuer une partie de sa capacité.

(42) La France n'a fourni aucun renseignement précis sur les effectifs employés, ainsi que sur les possibles heures-personnes avant et après le rachat. La France se contente d'indiquer que seulement 100 personnes sont affectées à la production de la CMR contre 185 au cours des cinq années précédentes. En outre, il ressort des renseignements fournis que les activités de sous-traitance augmenteront sensiblement. Le plan de restructuration alloue même des fonds pour la formation des salariés des sous-traitants, qui dépassent en réalité la formation prévue pour les employés de la CMR elle-même. En conséquence, la Commission nourrit des doutes sur le fait que la CMR procède à la réduction de capacité nécessaire pour éviter que l'aide n'entraîne des distorsions de concurrence indues.

#### d) Aide limitée au minimum

(43) Les lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration prévoient que l'aide doit être proportionnée aux coûts et avantages de la restructuration. Elles stipulent que l'aide doit être limitée au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration et doit être en rapport avec les avantages escomptés du point de vue communautaire. Les bénéficiaires de l'aide doivent contribuer de manière importante au plan de restructuration sur leurs propres ressources. Aucune aide ne devrait servir à financer de nouveaux investissements qui ne sont pas nécessaires pour la restructuration.

(44) Les informations fournies par la France indiquent que la restructuration coûtera 3,8 millions d'euros, tandis que les contributions à la restructuration en provenance de sources publiques et privées s'élèvent à 5,9 millions d'euros. En conséquence, les contributions à la restructuration semblent être supérieures aux besoins affirmés en la matière et l'aide ne semble pas être proportionnelle aux coûts réels de la restructuration.

(45) En outre, une partie des coûts de la restructuration, notamment les fonds attribués pour la formation des employés des sous-traitants de la CMR, ne semblent pas constituer des coûts admissibles au bénéfice de la restructuration de la CMR.

(46) En conséquence, la Commission doute que l'aide soit limitée au minimum nécessaire pour que la restructuration ait lieu.

(47) Eu égard à ce qui précède, la Commission doute que l'aide notifiée par la France puisse être autorisée au titre de l'aide à la restructuration, étant donné que les conditions fixées par les lignes directrices sur le sauvetage et la restructuration ne semblent pas être remplies.

#### e) Autres dérogations permettant d'autoriser l'aide

(48) En ce qui concerne les autres possibilités d'autoriser les aides, ou une partie d'entre elles, certains investissements pourraient, en théorie, être autorisés en application de l'article 7 du règlement sur la construction navale. En outre, étant donné qu'une partie des mesures sont destinées à financer des besoins de formation, une partie de l'aide pourrait être approuvée en tant qu'aide à la formation.

(49) La Commission n'a toutefois pas reçu d'informations suffisantes pour examiner les investissements prévus conformément à l'article 7 du règlement sur la construction navale ou au règlement (CE) n° 68/2001 de la Commission concernant l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides à la formation <sup>(7)</sup>.

(50) En conséquence, la Commission nourrit des doutes sur la compatibilité de chacune des aides potentielles avec le traité.

#### IV. Conclusion

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission, en application 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/la mesure. Elle invite ses autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

La Commission souhaite rappeler à la France l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

Par la présente, la Commission avertit la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du *Journal officiel*, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.

<sup>(6)</sup> JO L 107 du 30.4.1996, p. 4.

<sup>(7)</sup> JO L 10 du 1.3.2001, p. 20.