

Journal officiel

des Communautés européennes

ISSN 0378-7060

L 12

45^e année

15 janvier 2002

Édition de langue française

Législation

Sommaire

I Actes dont la publication est une condition de leur applicabilité

.....

II Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité

Commission

2002/14/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 12 juillet 2000 concernant l'aide d'État mise à exécution par la France en faveur de Scott Paper SA/Kimberly-Clark** ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2000) 2183] 1

2002/15/CE:

- ★ **Décision de la Commission du 8 mai 2001 concernant l'aide d'État mise à exécution par la France en faveur de la société «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» ou «Brittany Ferries»)** ⁽¹⁾ [notifiée sous le numéro C(2001) 1422] 33

Rectificatifs

- ★ **Rectificatif à la décision 2001/839/CE de la Commission du 8 novembre 2001 établissant un questionnaire à utiliser pour la déclaration annuelle concernant l'évaluation de la qualité de l'air ambiant au titre des directives 96/62/CE et 1999/30/CE du Conseil (JO L 319 du 4.12.2001)** 70

Prix: 19,50 EUR

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

FR

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères maigres sont des actes de gestion courante pris dans le cadre de la politique agricole et ayant généralement une durée de validité limitée.

Les actes dont les titres sont imprimés en caractères gras et précédés d'un astérisque sont tous les autres actes.

II

(Actes dont la publication n'est pas une condition de leur applicabilité)

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 12 juillet 2000

concernant l'aide d'État mise à exécution par la France en faveur de Scott Paper SA/Kimberly-Clark

[notifiée sous le numéro C(2000) 2183]

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

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

(2002/14/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément à l'article (1) et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

- (1) À la suite de la publication par la Cour des comptes française, en novembre 1996, du rapport public sur «Les interventions des collectivités territoriales en faveur des entreprises» (2), la Commission a reçu une plainte par lettre du 23 décembre 1996, concernant des conditions préférentielles auxquelles la ville d'Orléans (ci-après dénommée «la ville») et le conseil général du Loiret (ci-après dénommé «le conseil général») — ci-après dénommées conjointement «les collectivités» — auraient vendu 48 hectares de la zone industrielle de La Saussaye à la société américaine Scott Paper Company, producteur de papier à usage sanitaire et domestique.
- (2) Par lettre du 17 janvier 1997, la Commission a demandé des informations complémentaires aux autorités fran-

çaises. Par lettre du 14 février 1997, les autorités françaises ont sollicité l'octroi d'un délai supplémentaire de quinze jours, qui leur a été accordé par la Commission le 3 mars 1997. Par lettre du 19 mars 1997, les autorités françaises ont fourni partiellement les informations demandées. Cependant, en l'absence d'informations complètes, la Commission a renouvelé sa demande aux autorités françaises par lettre du 26 mars 1997, à laquelle les autorités françaises ont partiellement répondu par lettre du 21 avril 1997. Dans la même lettre, les autorités françaises ont de nouveau sollicité l'octroi d'un délai supplémentaire de vingt jours, qui leur a été accordé par la Commission le 2 mai 1997.

- (3) Le 3 juin 1997, la Commission a reçu les informations complémentaires demandées. Le 8 août 1997, la Commission a de nouveau demandé des précisions aux autorités françaises. Elle leur a envoyé des rappels le 24 septembre 1997 et le 24 octobre 1997. Le 3 novembre 1997, les autorités françaises ont fourni des informations complémentaires, qui ont été communiquées au plaignant le 17 novembre 1997. Le plaignant a fourni, par lettre du 8 décembre 1997, des informations complémentaires, auxquelles la Commission a répondu le 6 janvier 1998. Les dernières informations complémentaires du plaignant sont parvenues à la Commission le 29 janvier 1998 et le 1^{er} avril 1998.
- (4) Le 20 mai 1998, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre de ces mesures, compte tenu des doutes qui subsistaient sur les conditions dans lesquelles les autorités françaises avaient agi vis-à-vis de l'entreprise Scott Paper Company et sur leur compatibilité avec le traité. Par lettre SG(98) D/5663 du 10 juillet 1998, la Commission a informé les autorités françaises de cette décision.

(1) JO C 301 du 30.9.1998, p. 4.

(2) «Les interventions des collectivités territoriales en faveur des entreprises», rapport public particulier de la Cour des comptes, novembre 1996, Paris.

(5) Par lettre du 31 juillet 1998, les autorités françaises ont sollicité l'octroi d'un délai supplémentaire d'un mois, qui leur a été accordé par la Commission le 5 août 1998. Par lettre du 18 septembre 1998, les autorités françaises ont sollicité l'octroi d'un délai supplémentaire de vingt jours, qui leur a été accordé par la Commission le 25 septembre 1998. Par lettre du 25 novembre 1998, les autorités françaises ont répondu à l'ouverture de ladite procédure.

(6) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* ⁽³⁾. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur les mesures en cause.

(7) La Commission a reçu des observations à ce sujet de la part des intéressés. Après avoir traduit ces observations en français et demandé à un tiers, par lettre du 16 février 1999, de retirer sa demande de confidentialité, ces observations ont été communiquées aux autorités françaises par lettre du 2 mars 1999. Suite aux observations des autorités françaises et des tiers, de nombreux éléments restaient encore à clarifier afin de clôturer l'affaire. Par conséquent, dans la lettre susvisée, la Commission a également demandé des informations détaillées.

(8) Par lettre du 18 mars 1999, les autorités françaises ont sollicité l'octroi d'un délai supplémentaire de dix jours, qui leur a été accordé par la Commission par lettre du 24 mars 1998. Les autorités françaises ont partiellement répondu à la demande de la Commission par lettre du 30 avril 1999.

(9) Les réponses des autorités françaises, après un retard considérable, étant encore insuffisantes, la Commission leur a enjoint, le 8 juillet 1999, de lui fournir les informations nécessaires. Cette décision a été notifiée aux autorités françaises par lettre SG(99) D/5459 du 20 juillet 1999, qui les invitait à transmettre leurs observations dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de notification de la décision, c'est-à-dire avant le 11 août 1999.

(10) Par lettre du 9 août 1999, les autorités françaises ont demandé que ce délai soit prolongé de trente jours ouvrables, prolongation que la Commission a accordée le 12 août 1999. Le 15 octobre 1999, les autorités françaises ont répondu en partie à l'injonction de fournir des informations.

(11) À la demande des autorités françaises, une réunion a eu lieu avec la Commission le 7 décembre 1999. Au cours

de cette réunion, la Commission a autorisé les autorités françaises, à titre exceptionnel, et dans l'intérêt de la procédure, à fournir des renseignements complémentaires avant la fin décembre 1999. Ces renseignements ont finalement été transmis les 10 janvier et 21 février 2000.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

2.1. BÉNÉFICIAIRE DE L'AIDE

(12) En 1969, la société Scott Paper Company a racheté l'entreprise française Bouton Brochard et créé ensuite une société distincte, Bouton Brochard Scott, qui a repris les activités de Bouton Brochard. Bouton Brochard Scott a été rebaptisée Scott SA en novembre 1987 ⁽⁴⁾.

(13) Scott SA, dont les actions ont été rachetées par Kimberly-Clark Corporation (ci-après dénommée «KC») en janvier 1996, était propriétaire d'une usine de production de papier à usage sanitaire et domestique située sur le site industriel d'Orléans-Sologne, dans la municipalité de Saint-Cyr-en-Val, Loiret. Cette usine employait quelque 170 personnes. KC a annoncé la fermeture de l'usine en janvier 1998. Les actifs de l'usine, à savoir le terrain et la papeterie, ont été rachetés par Procter & Gamble (ci-après dénommé «P & G») en juin 1998 ⁽⁵⁾.

2.2. VENTE DU TERRAIN

(14) En vue de permettre l'implantation d'une usine de fabrication de papier à usage domestique par la société Bouton Brochard Scott SA (ci-après dénommée «Scott»), la filiale française de Scott Paper Company, le conseil général et la ville ont, le 12 septembre 1987, confié à la Société d'économie mixte pour l'équipement du Loiret (ci-après dénommée «la Sempel») la mission de réaliser l'ensemble des études et des travaux nécessaires à l'aménagement des terrains, d'une superficie d'environ 68 hectares (ha), situés, d'une part, sur la zone industrielle dite de «La Saussaye» et, d'autre part, sur le secteur dit de «La Planche» (ci-après dénommé «site industriel de La Saussaye» ⁽⁶⁾).

⁽⁴⁾ Observations de Scott en date du 23 novembre 1998, point B1.

⁽⁵⁾ Observations de Scott en date du 23 novembre 1998, point B1.

⁽⁶⁾ Préambule du protocole d'accord du 31 août 1987 conclu entre Bouton Brochard Scott SA, la ville d'Orléans et le département du Loiret (ci-après dénommé «l'accord Scott»); préambule de la convention d'aménagement des terrains de La Saussaye et de La Planche du 12 septembre 1987 conclue entre le département du Loiret, la ville d'Orléans et la Sempel (ci-après dénommée «la convention Sempel»); extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la ville d'Orléans, séance du vendredi 27 mai 1994 (ci-après dénommées «délibérations du conseil municipal de 1994»), p. 1.

⁽³⁾ JO C 301 du 30.9.1998, p. 4.

- (15) À ce titre, la ville a cédé les 68 ha concernés à la Sempel pour un franc symbolique ⁽⁷⁾. Ces terrains, à l'époque des terrains agricoles, avaient déjà été acquis entre 1975 et 1987 par la ville pour un prix de 16 francs français (FRF)/m² (2,4 euros/m²), soit au total 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros) ⁽⁸⁾.
- (16) La Sempel est une société d'économie mixte locale, soumise au droit privé et régie par la loi 83-597 du 7 juillet 1983. Les sociétés relevant de cette législation sont des personnes morales de droit privé associant des collectivités territoriales (régions, départements et communes) et leur groupement à des personnes privées et éventuellement à d'autres personnes publiques pour réaliser des opérations d'aménagement et de construction, pour exploiter des services publics industriels et commerciaux ou pour toute autre activité d'intérêt général. Bien que contrôlées par des personnes publiques, en l'occurrence des collectivités locales puisqu'elles doivent détenir au moins la moitié du capital dans la limite de 80 % de celui-ci, elles sont soumises aux dispositions du droit privé, en particulier la loi du 24 juillet 1966 sur les sociétés commerciales ⁽⁹⁾.
- (17) Aux termes de l'article 2 de la convention Sempel, cette société était chargée de réaliser notamment les travaux suivants sur des terrains destinés à l'implantation des installations prévues par Scott:
- «— toutes études et mises au point d'avant-projets,
- l'ensemble des V.R.D. (voies et réseaux divers) et tous ouvrages destinés à alimenter en fluides (eau, gaz, électricité) la zone faisant l'objet de la présente convention,
- les parcs de stationnement poids lourds et véhicules légers,
- la desserte ferroviaire de la zone objet de la présente convention,
- les ouvrages d'éclairage sur les voies et parcs de stationnement,
- les espaces verts,
- la plate-forme destinée à recevoir l'usine-entrepôt ainsi que sa superstructure, ces constructions devant être réalisées suivant contrat à intervenir avec l'industriel, la société Scott Paper,
- tous les équipements d'infrastructure primaires, secondaires et tertiaires situés à l'intérieur de la zone à aménager ou nécessaires à son raccordement immédiat avec les réseaux extérieurs,
- et tous les aménagements rendus nécessaires par l'affectation des terrains.»
- (18) À l'époque où l'accord Scott a été conclu, à savoir en 1987, la ville et le département se sont engagés à financer ces coûts d'aménagement du site «pour un montant maximal de 80 millions de francs français» ⁽¹⁰⁾. Ce montant était réparti «sur deux tranches, dont 50 millions de francs français pour la ville d'Orléans et 30 millions de francs français pour le département du Loiret» ⁽¹¹⁾.

⁽⁷⁾ Point 3.1 de la convention Sempel et délibérations du conseil municipal de 1994, p. 1.

⁽⁸⁾ Par lettres du 17 mars 1997 et du 29 mai 1997, les autorités françaises ont informé la Commission que les terrains avaient été acquis par la ville au prix de 15 FRF/m². Or, selon le point 2.2 des délibérations du conseil municipal de 1994, la valeur initiale des terrains s'établit à 10,9 millions de FRF, soit 16 FRF/m².

⁽⁹⁾ D'après la lettre des autorités françaises du 21 avril 1997, p. 3.

⁽¹⁰⁾ Article 4 de l'accord Scott.

⁽¹¹⁾ Point 1.1 des délibérations du conseil municipal de 1994.

- (19) Il ressort toutefois du bilan de liquidation dressé par la Sempel en ce qui concerne l'aménagement du site industriel de La Saussaye et daté du 26 juillet 1993 ⁽¹²⁾ (ci-après dénommé «bilan de liquidation de la Sempel») et des délibérations du conseil municipal que le coût total d'aménagement du site a dû être beaucoup plus élevé. D'après le bilan de liquidation de la Sempel, il a atteint quelque 140 millions de FRF (21,4 millions d'euros), répartis comme suit:

Dépenses		Recettes	
Aquisition des terrains	2,00	Avance collectivité	4 282 000,00
Frais annexes terrains	47 181,35	Emprunts	57 304 659,94
Autres frais annexes	36,00	Cession de terrain	31 000 002,00
Autres études avant concession	2 372 000,00	Annuités réglées par collectivité	39 424 345,03
Levers topographiques	118 295,63	TVA remboursée	8 315 950,00
Études sols et sondages	685 510,97	Produits financiers	38 486,81
Autres études générales	621,26	Découvert:	
Études sur travaux secondaires	45 942,90	— département du Loiret	8 280,68
Adduction d'eau secondaire	58 761,45	— ville d'Orléans	8 280,68
Autres travaux secondaires	490,57		
Autres ouvrages particuliers	4 020 456,51		
Études et travaux constructions	76 082 967,38		
Charges financières sur emprunts	27 477 505,98		
Charges financières sur avances non rémunérables	291 106,92		
Frais de société	1 590 000,00		
Autres frais sur ventes	519 283,08		
Charges diverses	2 030 054,14		
Autres débiteurs divers	16 489 000,00		
TVA payée	8 552 789,00		
	140 382 005,14		140 382 005,14

- (20) Selon le point 2.2 des délibérations du conseil municipal, le coût total de l'opération pour le département se serait élevé à environ 37,2 millions de FRF (5,7 millions d'euros) et pour la ville à quelque 92,5 millions de FRF (14,1 millions d'euros), dont 65,85 millions de FRF (10 millions d'euros) au titre de l'armortissement d'un prêt de 34,2 millions de FRF (5,2 millions d'euros) accordé à la Sempel, 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros) pour le prix d'achat du terrain et 13,6 millions de FRF (2,1 millions d'euros) pour les travaux d'assainissement réalisés.

- (21) En 1987, la Sempel a vendu à Scott 48 ha des 68 ha disponibles au prix de 65 FRF/m² (9,9 euros/m²), soit au total 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros) ⁽¹³⁾. Ce prix était déjà prévu dans la convention Sempel (point 12.3): «[...] le prix de cession de l'usine-entrepôt et des terrains d'assiette à la société Scott Paper d'un montant de 31 millions de FRF toutes taxes comprises (TTC)». Les 20 ha restants ont été rétrocédés aux autorités municipales de la ville d'Orléans pour un franc symbolique en 1989 et 1992 ⁽¹⁴⁾, après quoi la Sempel a été dissoute ⁽¹⁵⁾.

⁽¹²⁾ Le bilan de liquidation de la Sempel, adressé au département du Loiret et à la ville d'Orléans, ZI La Saussaye et La Planche du 26 juillet 1993, p. 1.

⁽¹³⁾ Point 2.1 des délibérations du conseil municipal de 1994; lettre des autorités françaises du 23 juin 1997, p. 2. Dans sa lettre du 23 novembre 1998, point B2, Scott soutient toutefois qu'elle a acheté le site d'Orléans en mars 1988.

⁽¹⁴⁾ Point 2.1 des délibérations du conseil municipal de 1994.

⁽¹⁵⁾ Lettre des autorités françaises du 21 avril 1997, p. 3.

- (22) La zone industrielle de La Saussaye s'étendait en 1998 sur quelque 200 ha et 70 entreprises employant 2 000 personnes y étaient implantées ⁽¹⁶⁾.

2.3. TARIF PRÉFÉRENTIEL DE LA REDEVANCE D'ASSAINISSEMENT

- (23) Une redevance d'assainissement exprimée en FRF/m³ est prélevée sur la quantité d'eau consommée par une entreprise. Dans son calcul de l'assiette de la redevance d'assainissement, la ville d'Orléans applique les modalités de la circulaire interministérielle du 12 décembre 1978 ⁽¹⁷⁾. Cette circulaire précise les modalités de calcul de l'assiette (nombre de m³ prélevés × coefficient de rejet × coefficient de dégressivité × coefficient de pollution) pour les usagers dont les consommations sont supérieures à 6 000 m³/an ⁽¹⁸⁾. La fixation du montant de la redevance d'assainissement est librement décidée par l'assemblée délibérante de la ville depuis le 1^{er} janvier 1986 ⁽¹⁹⁾.

- (24) Cependant, lorsque la consommation d'eau dépasse certains seuils, l'article R. 372 du code des communes ⁽²⁰⁾ dispose que «le nombre de mètres cubes prélevés qui sert de base à la redevance d'assainissement est corrigé en hausse ou en baisse pour tenir compte des charges particulières imposées au service de l'assainissement, notamment par le degré ou la forme de la pollution créée par l'entreprise». C'est ce que l'on appelle le «coefficient de dégressivité», également fixé par le conseil municipal de la ville d'Orléans.

- (25) L'article 7 de l'accord Scott prévoit un tarif préférentiel en faveur de Scott au titre de la redevance d'assainissement:

«La ville d'Orléans s'engage à modifier les tarifs de la redevance d'assainissement applicable aux usagers industriels placés en situation exceptionnelle, et à prévoir pour ces derniers un tarif qui n'excédera pas 25 % du meilleur tarif actuel. Sous réserve du respect par Scott des normes techniques et de la législation en vigueur, la ville d'Orléans lui appliquera ce tarif préférentiel.»

- (26) Le 1^{er} janvier 1989, le conseil municipal de la ville d'Orléans a fixé un nouveau montant pour la redevance d'assainissement ⁽²¹⁾ et un nouveau coefficient de dégressivité ⁽²²⁾. Pour les volumes compris entre 0 et 50 000

m³, le coefficient de dégressivité est ramené de 1 à 0,5 proportionnellement au volume. Entre 50 001 et 150 000 m³, il passe de 0,6 à 0,8. D'après les délibérations du conseil municipal de 1988, l'objectif est d'encourager les gros consommateurs d'eau à réduire leur rejets ⁽²³⁾. Toutefois, lorsque la consommation est supérieure à 150 000 m³, le coefficient est ramené à 0,25 sans justification. Les coefficients de dégressivité sont présentés dans le tableau ci-dessous:

Coefficients de dégressivité	
0 à 6 000 m ³	1,00
6 001 à 12 000 m ³	0,80
12 001 à 24 000 m ³	0,60
24 001 à 50 000 m ³	0,50
50 001 à 75 000 m ³	0,60
75 001 à 150 000 m ³	0,80
plus de 150 000 m ³	0,25

- (27) En 1996, la consommation de Scott s'est élevée à quelque [...] (*) m³ ⁽²⁴⁾. Scott a donc bénéficié du tarif préférentiel de 0,25 sur [une partie substantielle] (*) de sa consommation, c'est-à-dire pour la fraction dépassant 150 000 m³. Cependant, d'après les autorités françaises, Scott n'est pas la seule à bénéficier de ce tarif préférentiel. L'Hôpital de la Source en bénéficie également. En 1996, avec une consommation de l'ordre de 155 000 m³ ⁽²⁵⁾, cet hôpital s'est vu appliquer un coefficient de 0,25 pour la partie de sa consommation dépassant 150 000 m³, soit 3 % de sa consommation totale.

3. RAISONS AYANT CONDUITS À L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE

- (28) En 1997, la Commission a publié une communication concernant les éléments d'aide d'État contenus dans des ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics ⁽²⁶⁾ (ci-après dénommée «la communication»). Cette communication clarifie une politique qui s'est dégagée sur une période de plus de dix ans. Elle décrit une procédure de vente de terrains et de bâtiments qui exclut automatiquement tout élément d'aide d'État (vente dans le cadre d'une procédure d'offre inconditionnelle ou sur la base d'une évaluation du bien par un expert indépendant préalablement aux négociations afin d'en fixer la valeur marchande) et indique les transactions qui doivent être notifiées à la Commission.

⁽¹⁶⁾ Lettre des autorités françaises du 26 novembre 1998, p. 1.

⁽¹⁷⁾ Lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 5.

⁽¹⁸⁾ Idem.

⁽¹⁹⁾ Extrait du registre des délibérations du conseil municipal de la ville d'Orléans, séance du 16 décembre 1988 (ci-après dénommées «délibérations du conseil municipal de 1988»), p. 2.

⁽²⁰⁾ Décret 77-241 du 7 mars 1977.

⁽²¹⁾ Les délibérations du conseil municipal de 1988 (p. 2) indiquent que, «[p]our assurer l'équilibre du budget primitif 1989 de l'assainissement, il s'avère nécessaire d'augmenter le tarif de l'ordre de 5 % par rapport au tarif en vigueur, soit de le porter de 2,40 francs français à 2,52 francs français.»

⁽²²⁾ Délibérations du conseil municipal de 1988, p. 3.

⁽²³⁾ Les délibérations du conseil municipal de 1988 (p. 2) précisent que, «[...] afin d'inciter les activités grosses consommatrices à assurer une réduction de leurs rejets, une progression de la dégressivité a été décidée pour la partie supérieure à 50 000 m³, par délibération du conseil municipal du 19 décembre 1980.»

⁽²⁴⁾ D'après la facture relative à la redevance d'assainissement due par Kimberly-Clark au titre de l'année 1996.

⁽²⁵⁾ D'après la facture relative à la redevance d'assainissement due par l'Hôpital de la Source au titre de l'année 1996.

⁽²⁶⁾ JO C 209 du 10.7.1997, p. 3.

(*) Secret d'affaires.

- (29) Étant donné que, en l'espèce, aucune procédure d'offre inconditionnelle ni aucune évaluation par un expert indépendant n'a eu lieu, la Commission a estimé, dans sa décision d'ouverture de la procédure, que le prix auquel le terrain s'était vendu, pourrait être justifié dans le cas où: i) il couvre au moins les coûts du terrain supportés par les autorités ou, en présence d'un excès d'offre de terrains similaires qui fait baisser les prix, ii) il correspond au moins au prix du marché ⁽²⁷⁾.
- (30) Sur la base des informations dont elle avait alors connaissance, la Commission a conclu qu'il n'était pas possible d'établir avec certitude que le prix de vente du terrain à Scott: i) couvrait les coûts supportés par les autorités françaises, ou ii) correspondait au prix du marché. En dernier lieu, la Commission se demandait si le tarif de la redevance d'assainissement ne contenait pas des éléments d'aide d'État.

— l'explication de la façon dont le décret 77-241 du 7 mars 1977 peut constituer la base juridique du «rabais» sur la redevance d'assainissement accordée sur la base de la quantité consommée, étant donné que ledit décret prévoit une correction de la redevance d'assainissement basée sur le degré de pollution créé par l'entreprise,

— des factures et des détails concernant toutes les autres entreprises de la région qui profitent ou auraient profité du même «rabais» sur la redevance d'assainissement que celui offert à Scott Paper.

- (33) Enfin, à la lumière des observations transmises par les tiers à la suite de sa décision d'engager la procédure, la Commission enjoignait aux autorités françaises de lui communiquer en particulier les documents suivants:

— une copie des conventions, conclues en 1987, entre la société Scott Paper, la ville d'Orléans et le département du Loiret,

— une copie de la convention de garanties solidaires avec la ville d'Orléans, des emprunts contractés par la Sempel en application de la Convention ville/département/Sempel.

4. MOTIFS DE L'INJONCTION DE FOURNIR DES INFORMATIONS

- (31) Les autorités françaises n'ayant pas donné de réponse satisfaisante aux questions posées dans sa décision d'ouverture de la procédure, la Commission leur a enjoint de fournir les renseignements demandés. Les questions étaient pratiquement identiques à celles contenues dans la lettre qu'elle leur avait adressée le 2 mars 1999.
- (32) La Commission considérait la réponse française comme insuffisante dans la mesure où aucune des informations suivantes n'était fournie:

— une description détaillée ainsi que des preuves de la publicité donnée à la vente en France et en Europe,

— une ventilation détaillée des travaux effectués par la Sempel sur le terrain occupé par Scott par nature (nivellement, électricité, infrastructure, constructions, etc.) ainsi que le coût réel de ceux-ci, une ventilation de l'utilisation des fonds correspondant aux emprunts contractés par la Sempel et une copie de la convention tripartite entre la ville d'Orléans, le conseil général du Loiret et la Sempel,

— les différents contrats de vente passés, incluant en particulier les prix de cession entre la ville d'Orléans et les six autres entreprises ayant acheté des terrains sur les 20 ha restants ⁽²⁸⁾,

5. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

- (34) Tant le plaignant que l'entreprise bénéficiaire de l'aide, à savoir Scott, en sa qualité de tiers, ont présenté leurs observations sur l'ouverture de la procédure.

5.1. OBSERVATIONS DU PLAIGNANT

- (35) Dans sa lettre du 28 octobre 1998, le plaignant confirme et soutient, dans l'ensemble, la position de la Commission exprimée dans sa décision d'ouverture de la procédure. À cet égard, il insiste en particulier (considérants 36 à 43) sur la nécessaire clarification des relations entre les collectivités locales, la Sempel et la société Scott Paper et (considérants 44 et 45) sur les contributions respectives des différentes collectivités du Loiret. En outre, le plaignant commente (considérants 46, 47 et 48) les conditions de la cession du site de Saint-Cyr-en-Val à P & G et la nouvelle implantation de KC dans le Loiret.

⁽²⁷⁾ Pour de plus amples informations, se reporter au JO C 301 du 30.9.1998, p 4.

⁽²⁸⁾ Dans ce contexte, la Commission rappelle que dans leur lettre du 2 juin 1999, les autorités françaises ont expressément déclaré qu'«[elles] ne sont pas disposées à communiquer à la Commission les documents qu'elle demande (convention collectivités locales — Sempel, contrats de vente des autres entreprises) dans la mesure où il s'agit de documents extérieurs au dossier, et pour certains d'entre eux de nature privée».

5.1.1. NÉCESSAIRE CLARIFICATION DES RELATIONS ENTRE LES COLLECTIVITÉS LOCALES, LA SEMPEL ET LA SOCIÉTÉ SCOTT PAPER

(36) En ce qui concerne l'opacité des relations entre les collectivités locales et la Sempel, le plaignant demande une clarification de la manière dont la Sempel a utilisé les fonds correspondant aux emprunts contractés. Il attire aussi l'attention de la Commission sur le fait que la Sempel a été liquidée à la suite d'un redressement judiciaire, peu après l'expiration de la convention tripartite ville d'Orléans/conseil général du Loiret/Sempel du 12 septembre 1987 portant sur la période 1987-1993 et que sa mission consistait à «réaliser l'ensemble des études et des travaux nécessaires à l'aménagement des terrains sur la zone industrielle de La Saussaye».

(37) Sur ce point, le plaignant rappelle en outre que, dans son jugement de redressement judiciaire de la société Sempel du 19 mars 1996, le tribunal de commerce d'Orléans relevait qu'un rapport d'audit de janvier 1995 sur la société prévoyait «un déficit de 4 à 5 millions de francs pour 1994 et pour 1995». Il invite la Commission à demander aux collectivités locales françaises concernées, communication de la convention tripartite Sempel/conseil général du Loiret/municipalité d'Orléans.

(38) Pour ce qui est des travaux effectués par la Sempel au profit de Scott Paper sur le site de Saint-Cyr-en-Val, le plaignant maintient que les emprunts contractés par la Sempel se justifient en réalité par le financement masqué, au bénéfice exclusif de la société Scott Paper, d'un certain nombre de travaux qui auraient dû être financés, dans un régime de concurrence non faussé, par la seule société Scott Paper.

(39) D'ailleurs, d'après le plaignant, le *Journal de Gien* du 17 septembre 1987 ⁽²⁹⁾ dévoile très clairement ce que fut à partir de 1987 la politique menée par les collectivités locales pour obtenir l'implantation de Scott Paper dans le Loiret:

«Tandis qu'Orléans pavoise, on découvre aujourd'hui les éléments qui, au terme d'un an de négociations, ont permis de remporter le challenge. Les collectivités ont dévoilé les moyens qu'elles mettaient en œuvre pour recevoir le géant américain et leur coût: 80 millions de francs.»

(40) Le plaignant ajoute que l'article met clairement en évidence que l'essentiel des aides accordées par les collectivités locales a consisté à aménager les terrains liés au site d'implantation de Scott Paper mais également à réa-

liser divers travaux d'infrastructure qui ont bénéficié exclusivement à Scott Paper:

«Dans le cas présent, les collectivités mettent dans la corbeille les équipements publics nécessaires pour rendre la zone de La Saussaye conforme aux vœux de Scott Paper qui bénéficie également de la cession gratuite, par le biais de la Sempel, de 50 ha de terrain.»

(41) D'après le plaignant, l'article précise surtout que: «La Sempel est d'ailleurs chargée de l'ensemble des travaux à réaliser: viabilisations; aménagements divers et construction d'une usine-entrepôt. Montant de la facture: 80 millions de francs français que se partagent le département (35 millions) et Orléans (45 millions). En février prochain, les deux collectivités retrouveront une partie de leur mise lorsque Bouton-Brochard-Scott, filiale de Scott Paper, rachètera le bâtiment pour 31 millions de francs français. Tout cet ensemble correspond à la première tranche, la seule qui verra la participation financière des collectivités locales.»

(42) Le plaignant conclut que ces éléments confirment ainsi les informations contenues dans le rapport de la Cour des comptes française de novembre 1996:

«Pour contourner la réglementation sur le zonage, certaines collectivités n'hésitent pas à masquer la destination des aides qu'elles collectent ou attribuent. Il en est ainsi pour des installations dans le département du Loiret, non éligible à la prime d'aménagement du territoire. Les protocoles passés avec les entreprises stipulent que l'aide est relative au terrain et à son aménagement; mais celle-ci est, pour quelques dossiers importants, très supérieure au coût du terrain aménagé et elle est utilisée pour financer en toute irrégularité une partie substantielle de la construction des bâtiments. L'intensité des aides peut aller, dans certains cas, jusqu'à 40 à 50 % du coût déclaré du projet d'investissement immobilier.»

(43) Le plaignant soutient que la proposition faite par les collectivités du Loiret de financer une telle infrastructure a donc été déterminante dans le choix de Scott Paper de s'implanter à Saint-Cyr-en-Val par rapport aux offres «concurrentes» des autres collectivités locales françaises. Ainsi, *La Nouvelle République* ⁽³⁰⁾ en juillet 1987 a fait état des hésitations de Scott Paper au moment du choix de son implantation en France:

«Si bien que le dossier Scott Paper chemine lentement entre les hésitations du gouvernement à ouvrir

⁽²⁹⁾ «Scott Paper. Les collectivités locales approuvent massivement».

⁽³⁰⁾ «Scott Paper: 1 000 emplois à emballer», *La Nouvelle République*, 18-19 juillet 1987.

les débouchés nationaux à un géant étranger et les villes candidates, [rivalité dont joue Scott Paper] pour obtenir les meilleures conditions d'implantation.»

[...]

«Côté villes, Orléans paraissait avoir éliminé ses adversaires l'un après l'autre, quand la disponibilité d'un entrepôt de 25 000 m² au sud de Sens a retenu l'attention de Scott Paper.»

[...]

«Le challenge orléanais consiste donc désormais à trouver les arguments pour lutter contre la montre. Le premier est l'engagement d'édifier des locaux en un délai maximal de cinq mois. Perspective apparemment satisfaisante puis qu'elle permettrait à Scott Paper d'être opérationnelle au terme des cinq mois, dans la mesure où les ambitions initiales de la multinationale américaine se limitent à l'usage d'un entrepôt et d'une chaîne de transformation qu'elle alimenterait en papier depuis ses usines belges (Anvers) et italienne (Turin).»

5.1.2. CONTRIBUTIONS RESPECTIVES DES DIFFÉRENTES COLLECTIVITÉS DU LOIRET

(44) En ce qui concerne les contributions des différentes collectivités locales, il convient par ailleurs de noter que *Le Canard enchaîné* ⁽³¹⁾ a fait état en janvier 1998 de l'existence d'une convention entre la société Scott Paper et les collectivités locales:

(45) «Quant à la ville d'Orléans et au département du Loiret, ils ne peuvent guère espérer récupérer leur mise. Rien, en effet, dans le contrat signé avec Scott ne prévoit le moindre remboursement en cas de non-respect de ses obligations par l'industriel. Seul espoir: Bruxelles [...]».

5.1.3. CONDITIONS DE LA CESSION DU SITE DE SAINT-CYR-EN-VAL À PROCTER & GAMBLE ET NOUVELLE IMPLANTATION DE KIMBERLY-CLARK DANS LE LOIRET

(46) La société KC/Scott Paper a procédé, au début de l'année 1998, à la cession à la société P & G du site de Saint-Cyr-en-Val. Le journal *La République du Centre* du 19 septembre 1998 ⁽³²⁾ laissait entendre que «la prise de possession du site de Saint-Cyr-en-Val (ex-Scott Paper)» par P & G s'était effectuée à des conditions avantageuses

pour cette dernière société en relevant notamment que le site en question aurait été acheté «au prix de 200 millions de francs français alors qu'il en vaut 600».

(47) Le 22 octobre 1998, soit à peine 10 mois après l'annonce de la fermeture de l'usine KC de Saint-Cyr-en-Val, le quotidien *Les Échos* faisait état de la nouvelle implantation de cette société dans le Loiret ⁽³³⁾.

(48) Enfin, pour que la Commission vérifie les informations fournies par les autorités françaises, le plaignant souligne qu'il est important pour elle d'avoir accès à «la convention tripartite conclue entre la Sempel et les collectivités locales du 12 septembre 1987» et «la convention conclue initialement par la société Scott Paper et les collectivités locales».

5.2. OBSERVATIONS DU BÉNÉFICIAIRE PRÉSUMÉ DE L'AIDE

(49) Dans sa lettre du 23 novembre 1998, Scott commente l'ouverture de la procédure en ce qui concerne (considérants 50 à 59) le prix d'acquisition du terrain d'Orléans, (considérant 60) l'octroi à Scott d'un tarif préférentiel pour l'assainissement des eaux et (considérant 61) le remboursement des aides par Scott.

5.2.1. PRIX D'ACQUISITION DU TERRAIN D'ORLÉANS

5.2.1.1. *Le prix payé par Scott correspondait à celui du marché*

(50) Afin d'accroître sa part de marché en France, Scott a annoncé en juin 1986 qu'elle envisageait, à moyen terme, d'implanter une usine dans ce pays, pour un investissement prévu d'un montant maximal de 80 à 100 millions de dollars des États-Unis. À l'époque, Scott approvisionnait la France depuis ses usines situées en Italie et en Belgique. Selon Scott, l'entreprise s'est ensuite mise à chercher des sites qui, en France, répondaient à ses diverses exigences (situation géographique, afin de tenir compte des coûts de transport, taille du terrain, avec prise en compte des possibilités d'expansion future, infrastructures, main-d'œuvre qualifiée et approvisionnement suffisant en eau et en énergie). À la suite de ces démarches, de nombreuses régions ont transmis à l'entreprise des renseignements sur les terrains disponibles et les conditions financières d'installation. Scott indique d'ailleurs que malgré l'ampleur des actions de *marketing* et du budget alloué, les consultants n'ont pas «trouvé» Scott, mais ont «répondu» à son annonce où elle se déclarait intéressée par une installation en France.

⁽³¹⁾ *Le Canard enchaîné*, 14 janvier 1998, «Le papier hygiénique américain a absorbé 550 000 FRF de subventions par emploi créé».

⁽³²⁾ «Procter & Gamble Ex-Scott Paper: premiers nuages sur le site de Saint-Cyr».

⁽³³⁾ *Les Échos*, «Kimberly-Clark: nouvelle implantation dans le Loiret», 22 octobre 1998.

- (51) Au cours des mois qui ont suivi, Scott a examiné attentivement un grand nombre de propositions de terrains différents. Finalement, elle a sélectionné huit sites, qu'elle a ensuite ramenés à quatre (en mars 1987), dont celui de La Saussaye. Scott explique toutefois qu'aucune décision définitive n'a été prise à ce moment-là, puisque d'autres collectivités locales en France semblaient envisager de proposer des terrains à l'entreprise.
- (52) À cet égard, Scott souligne que le prix du marché est simplement le prix qu'un acheteur et un vendeur conviennent mutuellement de considérer comme acceptable pour chacun. L'évaluation qu'il convient de réaliser consiste donc à déterminer le prix du marché auquel un propriétaire et promoteur du parc industriel de Sologne issu du secteur privé aurait lui-même traité l'affaire, et les conditions auxquelles cet investisseur aurait vendu le terrain.
- (53) Scott fait remarquer que, à l'époque, nombre de collectivités locales recherchaient sur le marché des investisseurs industriels, tels que Scott, disposés à acheter le terrain pour y investir et l'exploiter. Les entreprises de ce type étaient cependant en nombre limité à ce moment-là, de sorte que le prix du marché devait refléter le fait que la demande de ce type d'entreprises dépassait le nombre de ces entreprises, renforçant ainsi le pouvoir de négociation des entreprises concernées.
- (54) D'ailleurs, le prix acquitté par Scott (31 millions de FRF, soit 4,7 millions d'euros) était le prix qu'elle était disposée à payer pour le terrain en question en mettant en balance, d'une part, i) les recherches importantes menées les mois précédents sur le coût net d'acquisition de terrains concurrents disponibles, et ii) sa propre analyse de l'investissement total qu'elle était prête à consentir, et, d'autre part, le fait a) qu'elle pouvait très facilement continuer à approvisionner le marché français depuis un autre endroit de la Communauté, et b) que le nouvel établissement français serait déficitaire pendant cinq ans.
- (55) Outre le fait qu'elle aurait agi comme un aimant pour attirer d'autres entreprises vers ce parc d'activité, Scott fait valoir que le prix d'achat et les recettes directes générées par ses activités auraient à terme remboursé largement les coûts supportés par les collectivités locales, qui auraient bien sûr continué par la suite à disposer de cette source de revenu. À cet égard, Scott renvoie à la décision de la Commission dans l'affaire Daimler-Benz ⁽³⁴⁾ qui, selon elle, montre que la taxe professionnelle et d'autres formes d'impôts locaux peuvent être intégrées dans les recettes d'une collectivité locale, afin de déterminer si le prix qui lui a été versé est correct.
- (56) En ce qui concerne l'écart de prix entre le terrain qui lui a été vendu et les terrains voisins, Scott souligne que la différence de taille entre un terrain de 48 ha et un terrain de quelques milliers de mètres carrés seulement se répercute forcément sur le prix de vente obtenu. Outre, Scott rappelle que les ventes des terrains voisins ont été réalisées quelques années après la cession du terrain à Scott, de sorte que de nombreux facteurs ont pu influencer sur leur prix, notamment bien sûr le renchérissement du terrain dans la région consécutif à l'installation de Scott elle-même.
- 5.2.1.2. Le terrain a été vendu après d'importantes campagnes de marketing**
- (57) Scott pense que toutes les actions commerciales et promotionnelles entreprises par les collectivités locales ou, en leur nom, par Recherche et Développement International (ci-après dénommé «RDI») par exemple, passent largement le test de la «publicité suffisante», tel qu'on pouvait l'entendre en 1986/1987 en l'absence de clarification ou d'orientations données par la Commission. Par conséquent, Scott estime que, au regard de la communication invoquée par la Commission, même si elle n'a été publiée qu'en 1997, l'entreprise ne peut, en l'espèce, avoir reçu d'aide.
- 5.2.1.3. Application rétrospective des principes de la communication de 1997**
- (58) Scott n'accepte pas l'application de la communication de 1997 à la vente d'un terrain public qui a eu lieu en 1987. Elle fait valoir que la Commission tente d'appliquer une politique qu'elle a développée au cours des dix années et plus qui ont suivi et qui, d'après ses propres déclarations, nécessitait d'être clarifiée par la publication de la communication de 1997, même si pendant ces dix ans, elle a arrêté un certain nombre de décisions concernant la vente de terrains par les pouvoirs publics. Scott constate également que le texte juridique (la communication de 1997) que semble invoquer la Commission est un texte non codifié («soft law») et qu'il n'a donc aucun effet juridique contraignant.
- 5.2.1.4. La base juridique des aides accordées à Scott a été notifiée**
- (59) D'après Scott, la France lui a fait savoir que si une aide, quelle qu'elle soit, avait été attribuée par l'une ou l'autre des collectivités locales, elle aurait été accordée en tant qu'aide indirecte sur la base de la loi 82-6 et qu'il ne faisait aucun doute que cette loi 82-6 avait été communiquée à la Commission en 1982. Elle allègue que, même si la loi 82-6 ne lui a pas été officiellement notifiée en 1982, la Commission en a reçu copie, de sorte qu'elle était dans l'obligation d'intervenir avec diligence, en ce qui concerne aussi bien la constitution du dossier que

⁽³⁴⁾ Dix-septième rapport sur la politique de concurrence 1987, point 220.

l'examen provisoire de celui-ci ⁽³⁵⁾, faute de quoi la loi 82-6 pouvait être mise en application par la France au motif que, conformément aux principes définis dans l'arrêt rendu dans l'affaire Lorenz ⁽³⁶⁾, elle était devenue une aide existante.

5.2.2. OCTROI À SCOTT D'UN TARIF PRÉFÉRENTIEL POUR L'ASSAINISSEMENT DES EAUX

- (60) En dernier lieu, en qui concerne le tarif préférentiel appliqué à Scott, l'entreprise croit savoir qu'il s'agit d'un tarif applicable à tous les clients qui consomment la même quantité d'eau que Scott et que d'autres entreprises ou institutions paient le même tarif que Scott. Par conséquent, Scott se contente d'acquiescer un tarif prévu par la loi et accessible à toutes les entreprises se trouvant dans la même catégorie qu'elle-même.

5.2.3. REMBOURSEMENT DES AIDES PAR SCOTT

- (61) Scott fait remarquer que, selon la jurisprudence de la Cour de justice des Communautés européennes, le bénéficiaire d'aides octroyées illégalement a la possibilité d'invoquer des circonstances exceptionnelles à partir desquelles il a légitimement supposé que les aides étaient légales. Les raisons pour lesquelles les aides accordées illégalement ne devraient pas, en l'espèce, être remboursées sont les suivantes: a) l'achat du terrain et de l'usine par P & G à leur valeur marchande intégrale a neutralisé tout avantage dont aurait éventuellement bénéficié Scott lorsqu'elle exploitait l'usine, b) Scott ne conserve actuellement aucun avantage de l'octroi d'aides incompatibles avec le marché commun puisque, lors de la cession du terrain et de l'usine à P & G, leur valeur comptable était beaucoup moins élevée que le coût total de ces actifs pour Scott, et que ces actifs ont été cédés à P & G pour un prix inférieur à la moitié de leur valeur comptable, et c) du fait du manque de transparence avec lequel la Commission a traité les différentes lois qui lui ont été notifiées ou communiquées par la France en 1982 en ce qui concerne les aides pouvant être octroyées par les collectivités locales et régionales françaises, il était quasiment impossible pour une entreprise d'obtenir des renseignements sur le statut juridique de ces textes législatifs du point de vue communautaire.

6. OBSERVATIONS DES AUTORITÉS FRANÇAISES

- (62) Les autorités françaises ont répondu à la décision prise par la Commission d'ouvrir la procédure en vertu de l'article 88, paragraphe 2, ainsi qu'à sa demande de ren-

seignements, par cinq courriers différents (du 25 novembre 1998, du 30 avril 1999, du 6 octobre 1999, du 7 janvier 2000 et du 21 février 2000), qui sont résumés ci-après:

- (63) D'après les autorités françaises, Scott n'a reçu aucune aide pour les raisons suivantes: (considérant 64) l'absence de marché pour les terrains industriels situés en zone rurale à l'époque de la vente du terrain, (considé-rants 65 à 72) au cas où la Commission concluerait à l'existence d'un marché, le terrain a été vendu au prix du marché, (considé-rants 73 à 88) le terrain a fait l'objet d'une publicité suffisante au sens de la communication, (considé-rants 89, 90 et 91) si la Commission estime que la vente du terrain constitue une aide, les coûts suivants devraient être soustraits du montant, (considé-rants 92, 93 et 94) le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement, (considérant 95) le délai de prescription et (considérant 96) le statut de KC dans ce dossier.

6.1. ABSENCE DE MARCHÉ POUR LES TERRAINS INDUSTRIELS SITUÉS EN ZONE RURALE

- (64) À la date de la vente du terrain, il n'y avait absolument pas de marché pour les terrains industriels situés en zone rurale ⁽³⁷⁾. D'ailleurs, d'après les autorités françaises, en 1987, il n'existait pas dans la région orléanaise d'aménageurs privés réalisant ce type d'opérations. L'absence de marché en matière de terrains industriels rendait difficile la fixation d'un prix de marché au sens de la communication. Les autorités françaises font valoir que, pour créer un tel marché et afin de stimuler et de développer l'économie locale, des autorités locales devaient aménager les terrains et les vendre à des entreprises. Elles rappellent que la première entreprise à s'être installée dans cette zone, à savoir Scott, a exercé un effet d'appel sur d'autres entreprises. La taille du parc d'activité en 1998 ne permet en aucune façon de conclure à l'existence d'un marché en 1987 pour ce type de terrains.

6.2. LA VENTE DU TERRAIN A ÉTÉ RÉALISÉE AU PRIX DU MARCHÉ

- (65) Même si la Commission devait conclure à l'existence d'un marché, le terrain a bien été vendu au prix du marché, et ce pour trois raisons ⁽³⁸⁾.

⁽³⁵⁾ Affaire C-312/90, Espagne contre Commission, Recueil 1992, p. 4131.

⁽³⁶⁾ Affaire 120/73, Lorenz, Recueil 1973, p. 1471.

⁽³⁷⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 2 et 3; lettre des autorités françaises du 30 avril 1999, p. 1 et lettre des autorités françaises du 15 octobre 1999, p. 1 et 2.

⁽³⁸⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 3; lettre des autorités françaises du 30 avril 1999, p. 2 et lettre des autorités françaises du 21 février 2000, p. 2 à 4.

6.2.1. L'ÉCART ENTRE LE PRIX DU TERRAIN VENDU À SCOTT ET CELUI DES TERRAINS RESTANTS S'EXPLIQUE PAR LES ÉCONOMIES D'ÉCHELLE

- (66) La Sempel a vendu 48 ha de terrain à Scott en 1987 pour un montant de 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros), soit 65 FRF/m² (9,9 euros/m²). Des 20 ha restants qui ont été rétrocédés à la ville, seuls 2,8 ha ont été vendus à des entreprises au prix moyen de 72 FRF/m² (11 euros/m²) entre 1990 et 1994. En vendant une parcelle de cette taille (48 ha) à Scott, la ville a réalisé des économies d'échelle⁽³⁹⁾ de l'ordre de 11 FRF/m², qui ont justifié un prix de vente d'environ 65 FRF/m² (9,9 euros/m²) au lieu de 72 FRF/m² (11 euros/m²). Les différentes opérations sont résumées dans le tableau suivant:

Période	Nombre de transactions	Prix de vente
1986-1990	5	40 FRF/m ²
1992	1	80 FRF/m ²
1994	2	100 FRF/m ²

6.2.2. LE PRIX D'ACHAT NE COUVRAIT PAS TOUS LES FRAIS⁽⁴⁰⁾

- (67) La vente par Scott du site à P & G montre très clairement que les vendeurs du secteur privé du papier ne rentrent pas nécessairement dans tous leurs frais, même sur la base du coût après amortissement. Scott et KC ont vendu l'usine d'Orléans à P & G en mai 1998, au prix de [...]. La transaction a été conclue dans les conditions normales du marché. Le coût de revient total, pour Scott et KC, de l'usine vendue s'élevait à [...]. Le coût de revient après amortissement (ou valeur nette) de l'usine était de [...].
- (68) L'usine vendue à P & G appartenait en partie à Scott et en partie à KC. Les actifs que Scott a vendus à P & G étaient le terrain acheté à la Sempel en 1987, le bâti-

⁽³⁹⁾ Dans leur lettre du 30 avril 1999, p. 2, les autorités françaises ont fourni l'explication suivante sur la différence entre le prix par m² payé par Scott et celui payé par les autres investisseurs sur la zone:

- «— la taille des parcelles d'une part, puisque la vente d'une parcelle de grande taille diminue les frais financiers de portage du foncier par rapport à une situation théorique de ventes multiples de parcelles plus petites. [...] Les frais liés à la viabilisation du terrain ne sont en effet pas à prendre en compte dans le cas présent, puisque la Sempel a aménagé les 68 ha,
— la valorisation de l'ensemble de la zone suite à l'implantation de Scott,
— la vente du terrain à Scott a eu lieu en 1987, les autres ventes se sont déroulées de 1990 à 1994».

⁽⁴⁰⁾ Lettre des autorités françaises du 21 février 2000, p. 2 à 4.

ment du terrain compris dans le prix de vente de la Sempel, ainsi que d'autres bâtiments que la société Scott avait elle-même fait construire et payés. Le coût de revient total pour Scott de ce qu'elle a vendu à P & G s'élevait à [...] [soit les 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros) versés à la Sempel et les [...] payés pour d'autres bâtiments]. Au moment de la vente, le coût de revient après amortissement de ces actifs était de [...]. Scott a reçu de P & G [...] pour les actifs qu'elle lui a vendus. Scott a donc subi une perte de [...] (ou de 38 %) sur le coût d'acquisition et réalisé un petit profit de [...] (ou de 5 %) sur la valeur après amortissement.

- (69) Dans sa communication sur la décision d'ouvrir la procédure, la Commission a laissé entendre que Scott avait peut-être reçu une aide se situant entre 59,3 millions de FRF (9 millions d'euros) et 98,7 millions de FRF (15 millions d'euros). Si l'on ajoute ces sommes au prix auquel la société Scott a effectivement payé les actifs qu'elle a vendus à P & G, le coût de revient de ceux-ci passe de [...] à [...] ou [...]. Les pertes que Scott aurait alors subies sur la vente à P & G auraient été les suivantes:

Coût d'acquisition de [...]:

- sur une base non amortie, la perte sur le coût d'acquisition se serait élevée à [...] ou 59 %,
- sur une base amortie, la perte sur le coût d'acquisition se serait élevée à [...] ou 25 %.

Coût d'acquisition de [...]:

- sur une base non amortie, la perte sur le coût d'acquisition se serait élevée à [...] ou 66 %,
- sur une base amortie, la perte sur le coût d'acquisition se serait élevée à [...] ou 38 %.

- (70) Selon les autorités françaises, l'expérience que Scott et KC ont acquise avec le site d'Orléans leur a également appris que les évaluations des experts doivent être traitées avec beaucoup de prudence, les évaluations données ne pouvant souvent pas être réalisées sur le marché. Le cabinet Galtier a évalué les actifs appartenant à Scott et à KC et vendus à P & G comme suit: Scott [...] KC [...], ce qui donne un total de [...].

- (71) Les autorités françaises ont conclu que l'évaluation professionnelle aboutissait donc à des chiffres inférieurs de quelque 22 % au coût après amortissement des actifs [...], mais les deux sociétés ne sont même pas parvenues à obtenir un prix proche de celui indiqué dans l'évaluation: Scott et KC n'ont en fait trouvé qu'un acheteur prêt à payer [...]. Elles ont donc dû accepter une perte lors

de la vente de leurs actifs à P & G de [...] (ou de 30 %) sur l'évaluation professionnelle de Galtier et de [...] sur le coût après amortissement des actifs.

6.2.3. VALEUR DE 1987 EN FONCTION DU PRIX DU MARCHÉ RÉEL DE 1998 ⁽⁴¹⁾

- (72) Les autorités françaises font valoir que la valeur marchande du terrain en question devait probablement être de 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros) pour deux raisons: d'une part, Scott a vendu à P & G en 1998 au prix de [...] ce qu'elle avait acheté à la Sempel en 1987 au prix de 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros), et ce malgré l'appréciation à l'époque du prix du terrain. D'autre part, Scott a appliqué de façon inversée le concept de la valeur temporelle utilisé par la Commission pour le terrain et les bâtiments qu'elle a vendus à P & G afin de calculer la valeur actuelle de l'aide accordée par le passé. Sur un taux d'intérêt moyen de 6 %, la valeur marchande en 1987 de ce que Scott a vendu en 1998 à P & G [...] aurait été de [...], et rapportée aux seuls terrain et bâtiment achetés à la Sempel elle aurait été de [...].

6.3. LE TERRAIN A FAIT L'OBJET D'UNE PUBLICITÉ SUFFISANTE AU SENS DE LA COMMUNICATION

- (73) En ce qui concerne la publicité donnée à la vente en France et dans la Communauté, les autorités françaises rappellent que l'implantation de Scott Paper s'est faite en 1987, et qu'il est aujourd'hui difficile d'apporter des preuves de la publicité faite à l'époque ⁽⁴²⁾.
- (74) Les autorités françaises soulignent tout d'abord que pour trouver un investisseur potentiel, il ne suffit pas de «publier» dans la presse un avis annonçant la disponibilité d'un terrain. Cette prospection implique: a) l'identification d'entreprises cibles, susceptibles de s'implanter de manière durable et conséquente en Europe ou en France, b) l'approche directe ou indirecte, par le biais d'un consultant ou d'un intermédiaire spécialisé, de ces entreprises, c) la présentation de la région, d) la sélection, après les premiers contacts, des entreprises susceptibles de donner suite à l'offre, et e) les discussions liées à l'implantation finale ⁽⁴³⁾.
- (75) En effet, ce travail de prospection ne peut, sous peine de clore trop rapidement les négociations avec les investisseurs potentiels, se faire sur la base d'un seul site disponible: plusieurs sites sont généralement proposés aux investisseurs potentiels et, dans le cas où la création d'une zone industrielle est envisagée, leur aménagement

n'est souvent pas réalisé, ou il n'est qu'ébauché. Les collectivités locales sont en effet peu enclines à effectuer des dépenses lourdes d'aménagement sans être certaines de l'aboutissement de leurs efforts de prospection ⁽⁴⁴⁾.

- (76) En l'espèce, les autorités françaises soutiennent ⁽⁴⁵⁾ que le département et la ville se sont engagés de manière importante en matière de *marketing* au cours des années, par l'établissement d'une agence pour le développement économique (ADEL) au niveau du département et, entre autres, par l'intermédiaire d'un consultant en placement d'affaires aux États-Unis d'Amérique, RDI, pour favoriser l'implantation de nouvelles activités économiques dans la ville, incluant bien sûr le site d'Orléans-Sologne. En 1986, un cabinet de conseil français, DML et Associés, a été recruté par le département pour mener la même démarche auprès d'investisseurs potentiels européens et extra-européens situés dans la région parisienne ⁽⁴⁶⁾.
- (77) D'après les autorités françaises ⁽⁴⁷⁾, les activités de *marketing* se sont originellement concentrées en 1986 et 1987 sur l'État du Michigan. Elles ont notamment pris les formes suivantes: a) stands à l'occasion d'expositions industrielles pour montrer aux sociétés américaines les possibilités d'investissement dans le département (par exemple, à Détroit en septembre 1986), b) recherche d'investisseurs désirant venir dans le Loiret et/ou à Orléans, c) réunion à Orléans d'agences locales pour le développement, à laquelle étaient spécifiquement invités des représentants d'agences du Michigan et de Hanovre; d) en mai 1987, une visite officielle de quinze jours a été organisée aux États-Unis entre les agences de développement économique de la ville et du département, et e) des contrats importants ont été maintenus aux États-Unis avec des chambres de commerce locales, des cabinets d'avocats, des comptables, des sociétés et des banques françaises, des agences de développement et la DATAR. Grâce à ces activités, RDI a pu identifier un certain nombre de sociétés américaines (telles que Symplex Inc., Saturn Inc. ou ICB) intéressées dans un premier temps par un investissement dans le Loiret ou à Orléans.
- (78) ADEL a également créé un atlas professionnel intitulé «Orléans, environnement pour hommes d'affaires» ⁽⁴⁸⁾. ADEL a joué à Orléans le rôle de chambre de commerce et d'industrie pour trouver des acheteurs, ayant été spécialement créée et engagée pour trouver des investisseurs potentiels. Dans le cadre de son programme, ADEL a été en contact avec d'autres chambres de commerce et d'industrie locales ⁽⁴⁹⁾.

⁽⁴⁴⁾ Lettre du 7 janvier 2000, p. 1.

⁽⁴⁵⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 3 et 4 et lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 2 et 3.

⁽⁴⁶⁾ Lettre du 7 janvier 2000, p. 1.

⁽⁴⁷⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 3 et 4 et lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 2 et 3.

⁽⁴⁸⁾ Lettre des autorités françaises du 7 octobre 2000, p. 4.

⁽⁴⁹⁾ Idem.

⁽⁴¹⁾ Lettre des autorités françaises du 21 février 2000, p. 4.

⁽⁴²⁾ Lettre du 6 octobre 1999, p. 1.

⁽⁴³⁾ Lettre du 7 janvier 2000, p. 1.

- (79) Les autorités françaises ont également communiqué ⁽⁵⁰⁾ une lettre du cabinet DML à Scott, datée du 17 décembre 1999, décrivant les modalités de recherche des investisseurs potentiels pour les sites disponibles dans le Loiret en 1985-1986. D'après les termes de la lettre, DML est spécialisé dans l'assistance dans le cadre de la restructuration de sociétés et de groupes industriels et dans l'assistance aux collectivités locales et aux agences de développement régional pour identifier des investisseurs industriels.
- (80) Dans la lettre, DML explique sa méthode de travail. Tout d'abord, DML identifie des activités à rechercher pour la région concernée et des sociétés de ces secteurs dans la zone ciblée. Dans un deuxième temps, une fois que DML a identifié un intérêt potentiel, les consultants de DML rencontrent la société afin de comprendre ses besoins et l'investissement envisagé. ADEL examine alors les sites disponibles dans la région afin d'identifier ceux qui sont les plus susceptibles de satisfaire aux exigences de l'investisseur potentiel. Elle présente ces sites à l'investisseur qui sélectionne lui-même ceux qu'il souhaite visiter. En dernier lieu, ADEL présente des études techniques et économiques qui permettent à l'investisseur de décider si le projet qu'il se propose de réaliser est viable dans la région choisie et sur le site particulier proposé.
- (81) En l'occurrence, DML écrit: «[à] titre d'exemple de notre travail pour le compte d'ADEL, commencé en juillet 1986, nous avons initialement identifié plus de 500 sociétés à contacter dans le sud de la région parisienne. Au cours des trois premiers mois, 150 sociétés ont été contactées, avec les résultats suivants: 130 n'étaient pas intéressées du tout, 12 souhaitaient davantage d'informations sur le Loiret et 5 requéraient des contacts. [...] Au cours des mois suivants, DML a pris contact avec les 350 sociétés restantes afin de déterminer leur intérêt, identifier de nouvelles pistes et suivre les projets identifiés.»
- (82) Selon DML, l'identification d'investisseurs potentiels ne s'obtient généralement pas par la publication d'annonces dans la presse et par l'attente de réponses de la part des sociétés. Elle s'obtient par un contact direct avec les responsables des entreprises contactées.
- (83) DML explique que «la méthode de travail de DML s'est développée en prenant conscience que les investisseurs potentiels ne peuvent être trouvés qu'après avoir effectué un important travail de préparation, établi des contacts personnels et fourni une assistance sur une longue période. Nous devons persuader l'investisseur potentiel de choisir, d'abord, la région concernée et, ensuite, un site particulier. La décision finale de son lieu d'établissement ou de réimplantation appartient naturellement à l'investisseur. Le rôle des sociétés comme la nôtre, engagées par les agences de développement locales, est plus d'orienter l'investisseur potentiel vers la région concernée que sur un site donné. Le choix du site lui-même est déterminé en fonction des exigences techniques et financières de l'investisseur.»
- (84) DML conclut en disant: «enfin, nous vous confirmons que DML n'a pas été impliqué et n'est pas intervenu dans l'identification et l'implantation du projet d'investissement Scott Paper à Orléans.»
- (85) Les autorités françaises estiment que, étant donné que la Commission n'avait pas clarifié sa politique en 1987, les initiatives décrites ci-dessus doivent être considérées comme remplissant la condition suivant laquelle la procédure d'offre doit avoir fait l'objet d'une «publicité suffisante» au sens de la communication, telle qu'elle aurait pu être appréciée à l'époque ⁽⁵¹⁾.
- (86) En réponse à la position de la Commission selon laquelle les circonstances de la vente de la société Scott ne rentraient pas dans le cadre de cette communication dans la mesure où la publicité effectuée par ou pour le compte des autorités publiques ne concernait pas assez spécifiquement le site, les autorités françaises soulignent que la Commission a appliqué d'une manière souple la communication de 1997 dans sa décision sur l'affaire Fresenius ⁽⁵²⁾.
- (87) Les autorités françaises font valoir que dans l'affaire Fresenius, les conditions prévues dans la communication n'étaient pas satisfaites à deux égards. D'abord, la communication autorise la vente de terrain pour un prix allant jusqu'à 5 % en dessous du prix évalué si aucun acquéreur ne peut être trouvé après un délai raisonnable. Dans le cas de la société Fresenius, le terrain a été vendu pour un prix inférieur de plus de 10 % au montant de l'évaluation. En second lieu, la communication prévoit en outre que, si le terrain ne peut être vendu après un délai raisonnable pour un prix égal ou supérieur à 95 % du prix auquel il a été évalué, une autre évaluation devra être réalisée, afin de fixer une nouvelle valeur de marché plus réaliste. Aucune nouvelle évaluation n'a été réalisée dans l'affaire Fresenius ⁽⁵³⁾.

⁽⁵⁰⁾ Lettre des autorités françaises du 21 février 2000, annexe 1.

⁽⁵¹⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 3; lettre des autorités françaises du 30 avril 1999, p. 1; lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 2 et lettre des autorités françaises du 7 janvier 2000, p. 1 et 2.

⁽⁵²⁾ Lettre des autorités françaises du 10 janvier 2000, p. 3 et 5; communication C 36/92 (ex NN 108/92) concernant les clauses d'un contrat passé entre la ville de Friedberg (Hesse) et Fresenius AG pour la vente d'un terrain (JO C 21 du 25.1.1994, p. 4).

⁽⁵³⁾ Lettre des autorités françaises du 7 janvier 2000, p. 3.

(88) Les autorités françaises concluent que l'affaire Fresenius montre que, en 1994, la Commission n'appliquait pas d'une manière stricte et inflexible le critère qu'elle devait établir de manière plus claire trois ans plus tard dans la communication. La même approche doit être adoptée concernant la société Scott, particulièrement dans la mesure où les événements dans cette affaire précèdent de sept ans la décision rendue dans l'affaire Fresenius, de telle sorte que, en 1987, le choix des procédures que les autorités locales devaient mettre en œuvre pour disposer d'un terrain non aménagé était d'autant moins clair.

6.4. SI LA COMMISSION CONCLUAIT QUE LA VENTE DU TERRAIN CONSTITUE UNE AIDE, LES COÛTS SUIVANTS DEVRAIENT ÊTRE SOUSTRATS DU MONTANT

(89) En ce qui concerne le coût total du projet supporté par la ville, les sommes suivantes devraient être déduites du total ⁽⁵⁴⁾:

- 31,7 millions de FRF (4,8 millions d'euros) (65,85 millions de FRF – 34,2 millions de FRF) représentant l'amortissement du prêt de 37,2 millions de FRF (5,7 millions d'euros). Seule la valeur nominale du prêt doit être comprise dans le calcul du coût,
- 13,6 millions de FRF (2,1 millions d'euros) correspondant au coût d'un collecteur public d'eaux usées qui n'est pas destiné exclusivement à Scott mais bénéficie à l'ensemble de la collectivité, à savoir 25 000 habitants ainsi qu'à d'autres entreprises. Avant l'implantation de cet équipement collectif, les eaux usées étaient épurées et rejetées directement dans la rivière. Les pressions environnementales conduisaient depuis un certain temps les collectivités locales à envisager un tel équipement. La décision a sans aucun doute été accélérée par l'implantation de Scott, mais cette implantation n'en est pas le fondement,
- 8,3 millions de FRF (1,3 million d'euros) concernant le remboursement de la TVA sur les diverses opérations d'aménagement du terrain,
- d'une manière générale, il convient de rappeler que ces coûts concernent 68 ha de terrain et pas seulement les 48 ha vendus à Scott.

(90) Les autorités françaises rappellent que, conformément à la décision de la Commission dans l'affaire Daimler-Benz ⁽⁵⁵⁾, «le paiement de taxes locales par l'acquéreur d'un site devrait être pris en compte au titre du prix payé pour ce site». Le dix-septième rapport note explicitement que les frais engagés par le Land de Bade-Wurtemberg et les autorités de Ratstatt pour i) le dégagement

du site, et ii) la connexion de ce dernier aux réseaux publics tels que l'eau, etc., n'ont pas été considérés comme constituant une aide, dès lors que l'acquéreur devait payer ces frais au travers des taxes locales. Il résulte clairement du rapport que ces frais ont été engagés spécifiquement au profit de Daimler-Benz.

(91) La Commission, lors de la réunion du 7 décembre 1999, a adopté une position selon laquelle le paiement de taxes locales ne pouvait être pris en compte pour évaluer le prix payé par l'acquéreur du site. Ce n'était clairement là ni la position ni la pratique de la Commission à la date à laquelle la société Scott a acheté le site à la ville d'Orléans (fin 1987), comme le montre l'affaire Daimler-Benz, qui a eu lieu également en 1987.

6.5. TARIF PRIVILÉGIÉ DE LA REDEVANCE D'ASSAINISSEMENT

- (92) Les autorités françaises soutiennent que le tarif de la redevance d'assainissement appliqué à Scott fait partie d'une mesure générale, de sorte qu'il ne constitue pas un avantage sélectif au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE ⁽⁵⁶⁾. D'ailleurs, l'Hôpital de la Source bénéficie du même tarif que Scott pour la redevance d'assainissement.
- (93) Les autorités françaises font valoir que la mention dans les délibérations du conseil municipal de 1994 d'un «tarif privilégié de redevance d'assainissement» est liée à la prise en compte, dans le bilan financier global de l'aménagement de la zone de La Saussaye, des pertes de recettes consécutives à une délibération du 16 décembre 1988, mettant en place un tarif dégressif de redevance en fonction de la consommation d'eau. L'implantation de Scott Paper a sans aucun doute été le catalyseur d'une telle décision, mais celle-ci est une mesure générale qui bénéficie et bénéficiera à tous les établissements remplissant les mêmes conditions ⁽⁵⁷⁾.
- (94) Selon des autorités françaises, les assujettis ayant une consommation d'eau de plus de 6 000 m³ peuvent bénéficier d'un coefficient de dégressivité dans le calcul de leur redevance d'assainissement, pour tenir compte de cette consommation. La ville d'Orléans a souhaité, pour sa part, encourager les gros consommateurs — au-delà de 50 000 m³ — à limiter leurs rejets (d'où la remontée du coefficient de 0,5 à 0,8 dans la délibération), et ce afin de tenir compte des charges du service d'assainissement. Ce raisonnement n'est pas poursuivi pour les assujettis ayant une consommation de plus de 150 000 m³, dans la mesure où l'importance de la

⁽⁵⁴⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 5 et 6; lettre des autorités françaises du 30 avril 1999, p. 2 et lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 4.

⁽⁵⁵⁾ Lettre des autorités françaises du 10 janvier 2000, p. 3; voir note 34 de bas de page.

⁽⁵⁶⁾ Lettre des autorités françaises du 25 novembre 1998, p. 5; lettre des autorités françaises du 30 avril 1999, p. 3; lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 5 et lettre des autorités françaises du 10 janvier 2000, p. 1 et 2.

⁽⁵⁷⁾ Lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 5.

consommation d'eau permet de couvrir les charges d'assainissement qui s'y rapportent. Par ailleurs, le caractère incitatif d'une hausse du coefficient de dégressivité de la redevance devient mineur, voire nul pour une très grosse consommation (d'où la baisse à 0,25 dans la délibération) ⁽⁵⁸⁾.

6.6. DÉLAI DE PRESCRIPTION

- (95) Les autorités françaises attirent l'attention de la Commission sur le fait que l'implantation de Scott dans le Loiret remonte à 1987 et que les premières demandes d'information de la Commission datent de janvier 1997. Les autorités françaises notent que le nouveau règlement de procédure prévoit un délai de prescription de dix ans et espèrent que, en l'espèce, l'écoulement presque total d'un tel délai sera pris en compte par la Commission. Elles pensent en effet que le temps que le plaignant a mis à faire connaître les faits à la Commission prouve que le préjudice subi par la concurrence est probablement inexistant ⁽⁵⁹⁾.

6.7. LE STATUT DE KIMBERLY-CLARK DANS CE DOSSIER

- (96) D'après les autorités françaises ⁽⁶⁰⁾, KC a une confiance légitime dans le fait qu'elle n'est pas tenue de rembourser l'aide et ce pour les raisons suivantes:
- la société KC n'a bénéficié d'aucune aide de la France. Toute aide éventuelle a été versée à la société Scott quelque sept années avant que KC n'acquière une participation dans Scott;
 - toute mesure diligente prise par la société KC concernant Scott à l'époque de l'acquisition n'aurait pas, conformément à la pratique commerciale et légale normale, été prise jusqu'à 1987 et n'aurait pas révélé l'éventualité de l'octroi d'une aide à la société Scott en 1987;
 - en outre, les comptes de la société Scott entre la date de leur première publication et 1995, l'année où KC a acquis la société Scott, ne révélaient pas que la société avait reçu une assistance quelconque de quelque source que ce soit en France;
 - le seul moyen dont disposait KC pour découvrir si Scott avait reçu une aide quelconque en France aurait été, soit d'examiner la presse locale ou nationale pertinente ou les minutes des réunions des autorités locales, soit de contacter les autorités compétentes. Il est très peu probable que ces autorités

auraient informé la société KC qu'une aide avait été versée à Scott, si tel était le cas, et dans quelles conditions.

7. APPRÉCIATION DES MESURES D'AIDE

7.1. APPRÉCIATION DES MESURES D'AIDE À LA LUMIÈRE DE L'INJONCTION DE FOURNIR DES INFORMATIONS

- (97) Bien que la Commission ait adressé aux autorités françaises une injonction de fournir des informations, elle ne possède toujours aucun renseignement ou ne dispose que de renseignements insuffisants sur les différents points suivants:
- une ventilation détaillée des travaux effectués par la Sempel sur le terrain occupé par Scott par nature (nivellement, électricité, infrastructure, constructions, etc.) ainsi que le coût réel de ceux-ci, une ventilation de l'utilisation des fonds correspondant aux emprunts contractés par la Sempel,
 - les différents contrats de vente passés, incluant en particulier les prix de cession entre la ville d'Orléans et les six autres entreprises ayant acheté des terrains sur les 20 ha restants. À cet égard, la Commission rappelle que, dans leur lettre du 2 juin 1999, les autorités françaises ont expressément déclaré qu'«[elles] ne sont pas disposées à communiquer à la Commission les documents qu'elle demande (convention collectivités locales — Sempel, contrats de vente des autres entreprises) dans la mesure où il s'agit de documents extérieurs au dossier, et pour certaines d'entre eux de nature privée»,
 - des factures et des détails concernant toutes les autres entreprises de la région qui profitent ou auraient profité du même «rabais» sur la redevance d'assainissement que celui offert à Scott Paper.
- (98) Conformément à la jurisprudence Pleuger, «[c]'est seulement lorsque l'État membre omet, nonobstant l'injonction de la Commission, de fournir les renseignements sollicités, que celle-ci a le pouvoir de mettre fin à la procédure et de prendre la décision constatant la compatibilité ou l'incompatibilité des aides avec le marché commun sur la base des éléments dont elle dispose» ⁽⁶¹⁾. Cette possibilité pour la Commission de prendre une décision sur la base des renseignements disponibles si un État membre omet de se conformer à une injonction de fournir des informations a ensuite été codifiée dans l'article 13, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 (devenu article 88) du traité CE ⁽⁶²⁾ (règlement de procédure sur les aides d'État ci-après dénommé «règlement de procédure»).

⁽⁵⁸⁾ Lettre des autorités françaises du 7 janvier 2000, p. 2.

⁽⁵⁹⁾ Lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 6.

⁽⁶⁰⁾ Lettre des autorités françaises du 7 janvier 2000, p. 4.

⁽⁶¹⁾ Affaires jointes C-324/90 et C-342/90, Pleuger, Recueil 1994, p. I-1773, point 26 des motifs.

⁽⁶²⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

(99) C'est pourquoi la Commission doit fonder son appréciation sur les renseignements disponibles, en particulier en ce qui concerne l'estimation de la valeur des mesures d'aide, le prix du marché pour des terrains comparables et le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement.

7.2. BASE JURIDIQUE

7.2.1. PRIX PRÉFÉRENTIEL DU TERRAIN

(100) Scott fait valoir que le prix préférentiel du terrain a été accordé en tant qu'aide indirecte sur la base de la loi 82-6 et qu'il ne fait aucun doute que cette loi a été envoyée à la Commission en 1982. Scott ajoute, en faisant référence à l'affaire C-312/90, Espagne contre Commission ⁽⁶³⁾, que même si la loi 82-6 ne lui a pas été officiellement notifiée en 1982, la Commission en a reçu copie, de sorte qu'elle était dans l'obligation d'intervenir avec diligence, aussi bien en ce qui concerne la constitution du dossier que l'examen provisoire de celui-ci, faute de quoi la loi 82-6 pouvait être mise en application par la France au motif que, conformément aux principes définis dans l'arrêt rendu dans l'affaire Lorenz ⁽⁶⁴⁾, elle était devenue une aide existante.

(101) Cette position doit être rejetée, notamment pour les trois raisons suivantes:

(102) Premièrement, en effet, les autorités françaises n'ont jamais invoqué cette loi comme étant la base juridique de la mesure en cause. Bien que les observations des tiers, y compris celles de Scott, aient été communiquées dans leur intégralité aux autorités françaises, ces dernières n'ont jamais fait référence à cette loi dans leur correspondance avec la Commission. Les collectivités n'ont pas non plus cité cette loi dans l'accord qu'elles ont conclu avec Scott mais elles ont déclaré, d'une manière générale, que «[l]e présent protocole est conclu conformément aux dispositions légales et réglementaires régissant les pouvoirs des collectivités territoriales» ⁽⁶⁵⁾. En outre, les collectivités n'ont jamais fait référence à cette loi dans les délibérations du conseil municipal de 1994.

(103) Deuxièmement, même en supposant que la mesure concernée ait été accordée sur la base de la loi 82-6, il n'en reste pas moins que cette loi ne constitue pas une aide existante au sens de l'arrêt dans l'affaire Lorenz, comme le prétend Scott.

(104) En vertu de l'arrêt dans l'affaire Lorenz, l'article 88, paragraphe 3, a pour effet que, si la Commission, après avoir été informée par un État membre d'un projet tendant à instituer une aide, a omis de prendre position, cet État peut, à l'expiration d'un délai de deux mois, mettre l'aide

projetée à exécution à condition qu'il en ait été donné préavis à la Commission, cette aide relevant ensuite du régime des aides existantes (ci-après dénommée «la règle Lorenz» ⁽⁶⁶⁾).

(105) En l'espèce, les autorités françaises n'ont jamais soutenu devant la Commission que cette loi aurait dû être notifiée. Scott ne prétend pas non plus que l'aide a été officiellement notifiée, mais elle précise que «[l]a France a fait savoir à Scott que [...] cette loi 82-6 a été adressée à la Commission en 1982» ⁽⁶⁷⁾. Or, ni les autorités françaises ni Scott n'ont fourni à la Commission de preuves écrites que cette loi lui avait bien été envoyée. Quoi qu'il en soit, et contrairement à ce que soutient Scott, la règle Lorenz ne s'applique pas lorsqu'une mesure n'a pas été notifiée officiellement.

(106) À cet égard, il y a lieu de rappeler que, conformément à sa pratique telle qu'elle est fixée dans l'article 2 du règlement de procédure, la Commission informe aussitôt l'État membre concerné de la réception d'une notification. Faute de recevoir cette information, les autorités françaises auraient dû prendre à nouveau contact avec la Commission afin de vérifier que celle-ci avait bien reçu ladite notification.

(107) Il convient également de faire observer que la citation rapportée par Scott ⁽⁶⁸⁾, selon laquelle, même si une mesure d'aide n'a pas été officiellement notifiée à la Commission, celle-ci est dans l'obligation d'intervenir avec diligence, tant en ce qui concerne la constitution du dossier qu'en ce qui concerne l'examen provisoire de celui-ci, faute de quoi la mesure est régie par la règle Lorenz, est sortie de son contexte. D'une part, en effet, cette citation est extraite des conclusions de l'avocat général Van Gerven et non de l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes. D'autre part, cette déclaration est faite dans une note de bas de page commentant le délai dans lequel la Commission doit examiner une aide qu'elle a elle-même découverte ou à la suite des plaintes déposées par des entreprises intéressées.

(108) L'avocat général Van Gerven souligne en effet que, «[e]n ce qui concerne les nouvelles aides non notifiées, la Commission n'est pas tenue de clôturer son enquête préalable dans un délai de deux mois. [...] Cela n'empêche évidemment pas que la Commission doive alors également intervenir avec diligence, aussi bien en ce qui concerne la constitution du dossier que l'examen provisoire de celui-ci.» Cette phrase signifie que, lorsque la Commission enquête effectivement sur un dossier d'aide, soit à la suite d'une plainte, soit d'office, elle doit intervenir avec diligence, mais elle n'implique nullement que, en l'absence de notification, la règle Lorenz s'applique dans tous les cas.

⁽⁶³⁾ Voir note 35 de bas de page.

⁽⁶⁴⁾ Voir note 36 de bas de page.

⁽⁶⁵⁾ Accord Scott, article 11, p. 4.

⁽⁶⁶⁾ Voir note 36 de bas de page.

⁽⁶⁷⁾ Lettre de Scott du 23 novembre 1998, p. 11.

⁽⁶⁸⁾ Affaire C-312/90, Espagne contre Commission, Recueil 1992, p. I-4117.

(109) À cet égard, il convient de rappeler que, à la suite de la plainte déposée en décembre 1996, la Commission a constitué le présent dossier et procédé à son examen provisoire, à l'issue duquel elle a décidé, en mai 1998, d'ouvrir une enquête approfondie.

région n'atteint pas le plafond fixé par le décret mentionné à l'alinéa précédent.

Les aides indirectes peuvent être attribuées par les collectivités territoriales ou leurs groupements, ainsi que par les régions, seuls ou conjointement.

(110) En dernier lieu, pour ce qui est de la règle Lorenz, ni les autorités françaises ni Scott n'ont fait valoir que les premières avaient donné préavis à la Commission avant de mettre à exécution la loi 82-6. Sans ce préavis, une mesure d'aide ne relève pas du système applicable aux aides existantes en vertu de la règle Lorenz.

La revente ou la location de bâtiments par les collectivités locales, leurs groupements et les régions doit se faire aux conditions du marché. Toutefois, il peut être consenti des rabais sur ces conditions, ainsi que des abattements sur les charges de rénovation de bâtiments industriels anciens, suivant les règles de plafond et de zones prévues par le décret mentionné au deuxième alinéa.

(111) Troisièmement, même si la Commission a traité le décret 82-809 ⁽⁶⁹⁾, qui est basé sur l'article 4, quatrième alinéa, de la loi 82-6 ⁽⁷⁰⁾, en tant qu'aide existante sans notification préalable, cela n'implique pas que l'article 4, sixième alinéa, constitue une aide existante ⁽⁷¹⁾.

Les autres aides indirectes sont libres.

(112) En effet, au moment où la mesure a été accordée, l'article 4 de la loi 82-6 approuvant le plan intérimaire 1982-1983 du 7 janvier 1982 ⁽⁷²⁾ disposait que:

«Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les régions peuvent, lorsque leur intervention a pour objet la création ou l'extension d'activité économique accorder des aides directes ou indirectes à des entreprises dans les conditions ci-après:

Les collectivités territoriales et leurs groupements ainsi que les régions déterminent la nature et le montant des garanties imposées, le cas échéant, aux entreprises bénéficiaires de l'aide ainsi qu'à leurs dirigeants.

En outre, des actions de politique agricole, industrielles peuvent être entreprises par les collectivités territoriales, leurs groupements ainsi que par les régions dans le cadre de conventions conclues par eux avec l'État et fixant les modalités des aides qu'ils peuvent consentir.

Les aides directives revêtent la forme de primes régionales à la création d'entreprises, de primes régionales à l'emploi, de bonifications d'intérêt ou de prêts et avances à des conditions plus favorables que celles du taux moyen des obligations. Les aides directes sont attribuées par la région dans des conditions fixées par un décret en Conseil d'État: ce décret déterminera notamment les règles de plafonds et de zones indispensables à la mise en œuvre de la politique nationale d'aménagement du territoire et compatibles avec les engagements internationaux de la France.

La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.»

Ces différentes formes d'aides directes peuvent être complétées par le département, les communes ou leurs groupements, lorsque l'intervention de la

(113) En vertu de l'article 4 de la loi 82-6 et de la doctrine française ⁽⁷³⁾, le droit national français semble distinguer trois types d'aides. Il y a d'abord les mesures d'aide directes, dont les conditions doivent être fixées par un décret en Conseil d'État (ci-après dénommées «aides directes») ⁽⁷⁴⁾ et dont seules peuvent bénéficier les

⁽⁶⁹⁾ Décret 82-809 du 22 septembre 1982 relatif aux aides à l'achat ou à la location de bâtiments accordées par les collectivités territoriales, leurs groupements ou les régions, *Journal officiel de la République française* du 24 septembre 1982 (ci-après dénommé «décret 82-809»), p. 2853.

⁽⁷⁰⁾ L'article 4 de la loi 82-6 a été abrogé par la loi 96-142 du 21 février 1996.

⁽⁷¹⁾ Affaire C-295/97, Piaggio contre Dornier (ci-après dénommée «Piaggio»), Recueil 1999, p. I-3735, points 45 à 49 des motifs.

⁽⁷²⁾ *Journal officiel de la République française* du 8 janvier 1982, p. 222.

⁽⁷³⁾ «L'action économique des collectivités locales», ministère de l'intérieur (direction générale des collectivités locales), Paris 1992 (ci-après dénommé «rapport du ministère de l'intérieur»), «Droit administratif: L'encadrement juridique des aides des collectivités territoriales aux entreprises», n° 1 supplément à *La Semaine Juridique* n° 5 du 29 janvier 1998 (ci-après dénommé «article de *La Semaine Juridique*») et «Les interventions des collectivités territoriales en faveur des entreprises», rapport public particulier de la Cour des comptes, novembre 1996, Paris (ci-après dénommé «rapport de la Cour des comptes»).

⁽⁷⁴⁾ Décret 82-379 du 6 mai 1982 relatif à la prime d'aménagement du territoire (ci-après dénommé «décret 82-379»), *Journal officiel de la République française* du 7 mai 1982, p. 1294; voir le rapport de la Cour des comptes, p. 16 et 62 et le rapport du ministère de l'intérieur, p. 94.

régions assistées. Viennent ensuite les mesures d'aide indirectes concernant l'immobilier d'entreprise (ci-après dénommées «aides indirectes de type I»⁽⁷⁵⁾), pour lesquelles des règles de plafonds et de zones doivent être prévues par le même décret, autrement dit, seules les régions assistées peuvent y prétendre. Arrivent enfin les «autres aides indirectes», qui n'exigent pas de mesures d'exécution supplémentaires et qui sont «libres» (ci-après dénommées «aides indirectes de type II»), c'est-à-dire indépendantes du fait que la région est ou non assistée⁽⁷⁶⁾.

(114) Le décret 82-379 fixe les modalités de mise en œuvre des aides directes. Il a été notifié en tant que base juridique du régime français de subvention à l'aménagement régional. Ce régime a été autorisé par la décision 85/18/CEE de la Commission du 10 octobre 1984 concernant la délimitation des zones pouvant bénéficier du régime de la prime d'aménagement du territoire en France⁽⁷⁷⁾. Le décret 82-379 cite l'article 4 de la loi 82-6 comme base juridique. Or, l'article 4 de la loi 82-6 n'a pas été notifié directement à la Commission.

(115) Le décret 82-809 fixe les modalités de mise en œuvre des aides indirectes de type I, c'est-à-dire les aides à l'immobilier. Il cite l'article 4 de la loi 82-6 comme étant sa base juridique. Même si ce décret n'a jamais été notifié à la Commission⁽⁷⁸⁾, celle-ci a considéré jusqu'à ce jour que ce régime constituait une aide existante.

(116) En l'espèce, les mesures concernées, à savoir: a) la création d'une usine-entrepôt, et b) l'aménagement du terrain, doivent être considérées comme des aides indirectes au sens de l'article 4, cinquième et sixième alinéas, de la loi 82-6. À cet égard, il y a lieu de noter que la distinction entre aides directes et aides indirectes demeure étrangère au droit communautaire. Le présent exercice de classification de mesures concernées n'est

destiné qu'à déterminer si ces mesures peuvent être considérées comme relevant de la loi 82-6.

(117) En ce qui concerne la mesure a), à savoir les coûts liés à la création d'une usine-entrepôt, celle-ci doit être considérée comme constituant une aide indirecte de type I au sens du droit français, autrement dit une mesure dont les modalités de mise en œuvre doivent être fixées par le décret 82-809 et à laquelle ne peuvent prétendre que les régions assistées.

(118) Indépendamment du fait que la Commission, à la date de la création de l'usine-entrepôt, a estimé que le décret 82-809 constituait une aide existante, la mesure a) ne relève pas, de toute façon, dudit décret étant donné que le Loiret n'est pas une région assistée. D'ailleurs, l'article 2 du décret 82-809 dispose que:

«En sus de l'aide accordée en vertu de l'article précédent, dans les zones énumérées à l'annexe I du décret du 6 mai 1982 susvisé [décret 82-379] et afin de favoriser la création ou l'extension d'activités économiques, les collectivités territoriales, leurs groupements ou les régions peuvent, seuls ou conjointement, accorder des rabais sur le prix de vente ou de location des immeubles, qu'elles cèdent ou louent aux entreprises, dans la limite de 25 pour cent de la valeur vénale des bâtiments ou des loyers correspondant à cette valeur évaluée aux conditions du marché.»

(119) L'annexe I du décret 82-379 énumère les zones classées pour les projets industriels. Toutefois, d'après l'annexe II dudit décret, le département du Loiret est exclu du bénéfice de la prime en totalité. Dès lors, les coûts liés à la création d'une usine-entrepôt ne relèvent pas du décret 82-809. La mesure a) doit donc être considérée comme une aide nouvelle, que les autorités françaises auraient dû notifier à la Commission conformément à l'article 88, paragraphe 3.

(120) Pour ce qui est de la mesure b), à savoir l'aménagement du terrain, cette mesure doit être considérée comme une aide indirecte de type II au regard du droit français. Cette mesure est basée directement sur l'article 4, sixième alinéa, de la loi 82-6. Il convient de rappeler sur ce point que cette base juridique n'exige aucune modalité de mise en œuvre supplémentaire et s'applique dans toutes les régions.

(121) Comme il est dit dans le considérant 105, l'article 4 de la loi 82-6 n'a jamais été notifié. On ne saurait déduire que l'article 4, sixième alinéa, doit constituer une aide existante du seul fait que la Commission a autorisé le régime français de subventions à l'aménagement régional, basé sur le décret 82-379, qui renvoie, à son tour, à l'article 4, deuxième alinéa, non notifié. On ne saurait non plus prétendre que l'article 4, sixième alinéa, doit

⁽⁷⁵⁾ Rapport de la Cour des comptes, p. 19, 31, 37 et 62; article de *La Semaine Juridique*, p. 24 et rapport du ministère de l'intérieur, p. 94.

⁽⁷⁶⁾ Rapport de la Cour des comptes, p. 16, 62 et 126, article de *La Semaine Juridique*, p. 41 et 42 et rapport du ministère de l'intérieur, p. 14 et 94. Dans ce dernier rapport (p. 94), il est précisé que: «Les aides indirectes, en dehors des aides aux bâtiments industriels, étant libres, elles n'ont pas fait l'objet d'une réglementation spécifique. Elles ne relèvent donc pas de régimes notifiés ou à notifier à la Commission, puisqu'en effet elles permettent en général des interventions sur l'environnement économique de la zone concernée, et donc, à ce titre, ne tombent pas sous le coup de l'article 92.»

⁽⁷⁷⁾ JO L 11 du 12.1.1985, p. 28.

⁽⁷⁸⁾ Contrairement à ce qui est indiqué dans la décision 93/193/CEE de la Commission du 23 décembre 1992 concernant les aides à l'établissement d'entreprises industrielles à Modane (Savoie) (JO L 85 du 6.4.1993, p. 22) selon laquelle «[l]es collectivités locales peuvent intervenir dans ce canton, dans le cadre de l'article 1^{er} du décret 82-809 du 22.9.1982, approuvé par la Commission, simultanément avec le régime de la prime d'aménagement du territoire [...]», ledit décret n'a jamais été notifié à la Commission.

constituer une aide existante au seul motif que la Commission a estimé que le décret n° 82-809, qui est basé sur l'article 4, cinquième alinéa, était une aide existante. La mesure b) doit donc être considérée comme une aide nouvelle, que les autorités françaises auraient dû notifier à la Commission conformément à l'article 88, paragraphe 3.

7.2.2. TARIF PRÉFÉRENTIEL DE LA REDEVANCE D'ASSAINISSEMENT

- (122) Le calcul de l'assiette de la redevance d'assainissement est basé sur la circulaire interministérielle du 12 décembre 1978 ⁽⁷⁹⁾. La fixation du montant de la redevance d'assainissement est librement décidée par l'assemblée délibérante de la ville depuis le 1^{er} janvier 1986 ⁽⁸⁰⁾. Le coefficient de dégressivité est basé sur l'article R. 372 du code des communes ⁽⁸¹⁾. Aucune de ces bases juridiques n'a été notifiée à la Commission comme le prévoit l'article 88, paragraphe 3, du traité CE.

7.3. AIDE AU SENS DE L'ARTICLE 87, PARAGRAPHE 1

7.3.1. PRIX PRÉFÉRENTIEL DU TERRAIN

- (123) La question se pose de savoir si le prix du terrain accordé à Scott constitue un prix préférentiel qui tombe sous le coup de l'intervention de l'article 87, paragraphe 1, du traité.
- (124) Aux termes dudit article, une aide est incompatible avec le marché commun, dans la mesure où elle affecte les échanges entre les États membres, si elle est accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État — sous quelque forme que ce soit — et qu'elle fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (125) Ainsi, le prix préférentiel d'un terrain tombe sous le coup de l'interdiction de l'article 87, paragraphe 1, lorsqu'il réunit les trois éléments suivants:
- il a été accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État;
 - il est à l'avantage de certaines entreprises et/ou de certaines productions;
 - il fausse la concurrence entre les entreprises favorisées et des entreprises et/ou des productions similaires, les produits concernés faisant l'objet d'échanges intracommunautaires.

7.3.1.1. Aide accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État

- (126) En ce qui concerne le premier critère, c'est-à-dire l'octroi de la mesure par l'État ou au moyen de ressources

d'État, sont visés les avantages consentis tant directement, c'est-à-dire par les pouvoirs publics eux-mêmes, qu'indirectement, par l'entremise d'organismes ne relevant pas à proprement parler de la structure étatique. Dans la première hypothèse, le concept d'État doit être pris dans son sens le plus large, comprenant les organes du pouvoir central mais également ceux des collectivités territoriales décentralisées à quelque niveau que celles-ci se situent ⁽⁸²⁾. Dans la seconde hypothèse, des organismes publics ou même parfois privés sont chargés de mettre en œuvre l'octroi d'aides d'État, l'important étant que les aides en question soient imputables à l'État.

- (127) Le critère de l'imputabilité vise à déterminer si les organismes en question agissent de manière autonome ou si leur conduite est au contraire dictée par l'État en vertu d'un pouvoir de contrôle ou d'une influence déterminante qu'il exercerait à leur égard ⁽⁸³⁾. Le second critère permet quant à lui de vérifier si l'aide a effectivement été financée, que ce soit directement ou même indirectement, au moyen de ressources d'État ⁽⁸⁴⁾.
- (128) Dans le cas présent, c'est la Sempel qui a vendu le terrain en question à Scott à un prix préférentiel. La question se pose donc de savoir si a) ce prix préférentiel est imputable à l'État, c'est à dire aux collectivités dans le sens le plus large de l'État, et b) s'il a été financé par celles-ci.
- (129) Le prix préférentiel doit être considéré comme imputable aux collectivités pour les raisons suivantes:
- (130) Premièrement, le protocole d'accord a été conclu entre Scott et les collectivités. Il découle de l'article 2 dudit protocole que ce sont les collectivités, par l'intermédiaire de la Sempel, qui ont réalisé les aménagements du terrain ⁽⁸⁵⁾. À cette fin, la ville a vendu à la Sempel les terrains, objet de l'opération d'aménagement pour la somme de un franc ⁽⁸⁶⁾.

⁽⁸²⁾ Affaire 323/82, Intermills contre Commission, Recueil 1984, p. 3809 et affaire 248/84, Allemagne contre Commission, Recueil 1987, p. 4013.

⁽⁸³⁾ Affaire 290/83, Commission contre France, Recueil 1985, p. 439; affaires jointes 67, 68 et 70/85, Van der Kooy, Recueil 1988, p. 219 et affaire C-305/89, Italie contre Commission, Recueil 1991, p. I-1603.

⁽⁸⁴⁾ Affaire 82/77, Van Tiggele, Recueil 1978, p. 25 et affaires jointes C-72/91 et C-73/91, Sloman Neptun, Recueil 1993, p. I-887.

⁽⁸⁵⁾ L'article 2 dispose que: «[les] collectivités par l'intermédiaire d'une société spécialisée, la Sempel (Société d'économie mixte pour l'Équipement du Loiret, dont les collectivités sont actionnaires majoritaires), réaliseront les aménagements nécessaires, tels qu'ils ont été définis: parking — voiries — réseaux divers — aménagement du terrain, etc., selon le cahier des charges de Scott, de l'atelier de transformation et entrepôt (30 000 m² sur le terrain d'environ 25 ha)».

⁽⁸⁶⁾ Le point 3.1 de la convention d'aménagement des terrains de La Saussaye et de La Planche prévoit que «[l]a ville s'engage à vendre à la Sempel les terrains objet de l'opération d'aménagement, selon les plans et références joints en annexe, pour la somme de 1 franc (un franc)».

⁽⁷⁹⁾ Lettre des autorités françaises du 6 octobre 1999, p. 5.

⁽⁸⁰⁾ Délibérations du conseil municipal de 1988, p. 2.

⁽⁸¹⁾ Décret 77-241 du 7 mars 1977.

(131) Deuxièmement, la Sempel est une entreprise contrôlée par les collectivités locales et régie par le droit privé. En effet, les collectivités doivent détenir au moins la moitié du capital dans la limite de 80 % de celui-ci ⁽⁸⁷⁾. Il résulte de la loi 83-597 du 7 juillet 1983 que les sociétés relevant de cette législation sont des personnes morales de droit privé associant des collectivités territoriales (régions, départements et communes) et leurs groupements à des personnes privées et éventuellement à d'autres personnes publiques pour réaliser des opérations d'aménagement et de construction, pour exploiter des services publics industriels et commerciaux ou pour toute autre activité d'intérêt général.

(132) En troisième et dernier lieu, le prix du terrain et de l'usine-entrepôt a été fixé par les collectivités. C'est ce qui ressort de deux documents. D'une part, en effet, l'article 4 du protocole d'accord entre Scott et les collectivités fixe le prix de cession de l'usine-entrepôt et des terrains d'assiette à Scott à un montant de 31 millions de FRF ⁽⁸⁸⁾. D'autre part, le point 12.3 de la convention Sempel fixe le même prix ⁽⁸⁹⁾.

(133) Le prix préférentiel doit aussi être considéré comme financé par les collectivités. En effet, selon le point 12.1 de la convention Sempel, le projet est financé par les collectivités par le paiement des annuités des emprunts contractés par la Sempel pour cette fin ⁽⁹⁰⁾.

(134) Par conséquent, il résulte de ce qui précède que la conduite de la Sempel doit être considérée comme dictée par les collectivités en vertu d'une influence déterminante qu'elles exerceraient à son égard et que les prix préférentiels ont été financés par les collectivités. Ainsi la première condition de l'article 87, paragraphe 1, est remplie.

⁽⁸⁷⁾ Lettre des autorités françaises du 17 avril 1997, p. 1.

⁽⁸⁸⁾ L'article 4, deuxième alinéa, du protocole précise que «[dans] une première phase, ces aménagements sont estimés à 50 millions de francs français, étant entendu que Scott réalisera dans les conditions visées à l'article 2 ci-dessus, une usine (atelier de transformation et entrepôt) d'environ 30 000 m² qui fera l'objet d'un achat à la Sempel pour un montant de 31 millions de francs français. [...]».

⁽⁸⁹⁾ Le point 12.3 de la convention dispose que «[...] le prix de cession de l'usine-entrepôt et des terrains d'assiette à la société Scott Paper d'un montant de 31 millions de francs français TTC».

⁽⁹⁰⁾ Le point 12.1 de la convention prévoit que «[l]es collectivités locales s'engagent à apporter leur concours financier à la Sempel, à raison de la somme globale de 20 millions de francs français TTC pour le département du Loiret et de 30 millions de francs français TTC pour la ville d'Orléans. Ces sommes seront versées annuellement par les collectivités locales à la Sempel, afin d'assurer le paiement des annuités des emprunts nécessaires à la réalisation des opérations qui auront été contractés par la Sempel, dans la limite maximale de 50 millions de francs français, et au prorata de la participation de chacune des collectivités.»

7.3.1.2. À l'avantage de Scott

7.3.1.2.1. Communication de la Commission concernant les éléments d'aide d'État contenus dans des ventes de terrains et de bâtiments par les pouvoirs publics

(135) En ce qui concerne le deuxième critère, c'est-à-dire un avantage pour certaines entreprises ou certaines productions, la Commission estime qu'une vente de terrain ne constitue pas un avantage sélectif au sens de l'article 87, paragraphe 1, si le terrain est vendu à la valeur du marché. La Commission a publié la communication à cet effet ⁽⁹¹⁾. Bien que la vente du terrain en cause dans la présente affaire remonte à 1987, soit dix ans avant la publication de cette communication, ce sont les mêmes principes qui s'appliquent puisque la communication était une clarification d'une politique qui, à l'époque, s'était dégagée sur une période de plus de dix ans. Il faut néanmoins garder présent à l'esprit le fait que, au moment de cette vente, la jurisprudence en la matière était encore limitée.

(136) La communication décrit deux procédures de vente qui excluent automatiquement tout élément d'aide d'État (vente dans le cadre d'une procédure d'offre inconditionnelle ou sur base d'une évaluation du bien par un expert indépendant préalablement aux négociations afin d'en fixer la valeur marchande) et indique les transactions qui doivent être notifiées à la Commission. En l'espèce, aucune évaluation du terrain n'a été réalisée lors de la vente à Scott. La question se pose toutefois de savoir si la manière dont la parcelle a été vendue remplit les critères de la vente dans le cadre d'une procédure d'offre inconditionnelle.

(137) Les autorités françaises allèguent que, dans la mesure où, en 1987, la Commission n'avait pas encore clarifié sa politique, leur désignation d'un consultant en France et aux États-Unis pour faire la promotion de la région (considérants 73 à 88) doit être considérée comme remplissant la condition suivant laquelle la procédure d'offre doit avoir fait l'objet d'une «publicité suffisante» au sens de la communication, telle qu'elle aurait pu être appréciée à l'époque. Scott soutient cette position (considérant 57).

(138) Cette thèse ne saurait être retenue.

(139) Aux termes de la communication, une offre a fait l'objet d'une «publicité suffisante» lorsqu'elle a paru à plusieurs reprises pendant suffisamment longtemps (au moins deux mois) dans la presse nationale, les revues immobilières ou d'autres publications appropriées (les projets de vente de terrains et de bâtiments d'une valeur élevée doivent être annoncés dans des publications ayant une diffusion au niveau international) et qu'elle a été annoncée par des agents immobiliers s'adressant à un large

⁽⁹¹⁾ Voir note 26 de bas de page.

éventail d'acquéreurs potentiels, de telle sorte que tous ces acheteurs potentiels ont ainsi pu être informés ⁽⁹²⁾.

(140) Même si on ne peut s'attendre à ce que la publicité faite à l'époque de cette vente ait respecté à la lettre la communication, les principes de base tels qu'ils ont été énoncés dans la jurisprudence doivent être respectés, autrement dit l'offre d'achat d'un site industriel et d'une usine-entrepôt doit avoir fait l'objet d'une large diffusion a) dans la presse nationale et internationale, et b) par l'intermédiaire d'agents immobiliers. À cet égard, la Commission souligne que le recours à un seul des deux modes de publicité d'une vente de terrain ne suffit pas et qu'il faut une combinaison des deux pour que tous les acheteurs potentiels puissent être informés de cette offre.

(141) À titre liminaire, il y a lieu de faire remarquer que les principes dégagés dans l'affaire Fresenius évoquée par les autorités françaises ne sont pas applicables. Dans cette affaire, en effet, le terrain en cause avait fait l'objet d'une évaluation, alors que tel n'est pas le cas en l'espèce. Si la communication n'a pas été suivie à la lettre dans l'affaire Fresenius, c'est parce que les faits se sont déroulés en 1994 et que la communication n'a été publiée qu'en 1997. Toutefois, et c'est l'une des conditions requises dans la présente affaire, le principe de base posé par la communication en ce qui concerne les ventes dans le cadre d'une procédure d'offre inconditionnelle a été respecté, à savoir la réalisation d'une évaluation par un expert indépendant, un certain écart par rapport au prix ayant été jugé conforme aux conditions de marché.

(142) Les autorités françaises ont fait une longue description des mesures de publicité prétendument prises par ADEL et RDI (considérants 73 à 88). Pourtant, malgré l'injonction de fournir des informations qui exigeait expressément une description détaillée ainsi que des preuves de la publicité donnée à la vente en France et en Europe, les autorités françaises n'ont produit que deux documents à l'appui de leurs allégations.

(143) Le premier document, intitulé «Orléans, environnement pour hommes d'affaires» ⁽⁹³⁾, présente le Loiret dans les termes suivants: (I) *French government and Development of the Free-enterprise system*; (II) *Political risk and union activity in Loiret*; (III) *Infrastructure*; (IV) *Industrial network* et (V) *Orleans Economic Policy*. Or, nulle part dans ce document ne sont mentionnés la création du parc d'activité de La Saussaye ni le fait qu'un terrain et une usine-entrepôt sont à vendre. Ce document ne peut donc être considéré comme remplissant les critères d'une offre ayant fait l'objet d'une «publicité suffisante» au sens où la Commission l'entend dans sa pratique constante, telle que codifiée par la communication.

(144) Le second document est une lettre du cabinet DML à Scott, datée du 17 décembre 1999. Cette lettre décrit les modalités de recherche des investisseurs potentiels pour les sites disponibles dans le Loiret en 1985-1986 (considérants 79 à 84). Il n'est néanmoins pas nécessaire d'examiner si les modalités décrites réunissent les critères d'une offre ayant fait l'objet d'une «publicité suffisante» au sens de la communication, étant donné que, à la fin de sa lettre, DML confirme expressément qu'il n'a pas été impliqué dans l'établissement de Scott dans la région en 1987: «enfin, nous vous confirmons que DML n'a pas été impliqué et n'est pas intervenu dans l'identification et l'implantation du projet d'investissement Scott Paper à Orléans». La description qui figure dans cette lettre est donc sans intérêt et son auteur incompétent pour se prononcer sur la question de savoir si le terrain et l'usine-entrepôt vendus à Scott ont fait l'objet d'une «publicité suffisante» avant leur vente à cette entreprise.

(145) En ce qui concerne la description des mesures de publicité prises par ADEL et RDI (considérants 73 à 88), au sujet desquelles aucune preuve n'a été produite, la Commission remarque que la parcelle de terrain n'a fait l'objet d'aucune publicité dans la presse nationale ou internationale comme l'exige la communication [condition a) telle qu'énoncée au considérant 140]. Pour ce qui est de la condition b), à savoir des agents immobiliers s'adressant à un large éventail d'acquéreurs potentiels, les efforts du consultant RDI ont surtout été axés sur le marché américain, en particulier l'État du Michigan (considérant 77). L'allégation selon laquelle DML et Associés a été recruté par le département «pour mener la même démarche auprès d'investisseurs potentiels européens et extra-européens situés dans la région parisienne» est en contradiction totale avec la déclaration de DML suivant laquelle ce cabinet n'a jamais été impliqué dans l'implantation de Scott sur le site considéré.

(146) La Commission manque également d'informations quant à ce qui a réellement fait l'objet d'une publicité. Il semble ressortir du document intitulé «Orléans environnement pour hommes d'affaires», que les activités de *marketing* des collectivités visaient à promouvoir la région du Loiret en général et non le site et l'usine-entrepôt en particulier. Or, pour que les conditions prévues dans la communication soient respectées, la publicité aurait dû préciser le site, notamment les aménagements et la construction de l'usine-entrepôt. Le site et l'usine-entrepôt auraient alors été vendus, conformément à la pratique constante de la Commission, telle que codifiée par la communication, à la suite d'une procédure d'offre ouverte et inconditionnelle, qui s'apparente à une vente publique et s'effectue, par définition, à la valeur du marché et, partant, ne recèle pas d'aide d'État.

⁽⁹²⁾ Communication, II Principes, I Vente dans le cadre d'une procédure d'offre inconditionnelle, point a) consacré à la définition de l'expression «publicité suffisante».

⁽⁹³⁾ Lettre des autorités françaises du 7 janvier 2000, annexe I.

(147) En l'espèce, au contraire, il ressort de l'accord conclu entre Scott et les collectivités que l'opération a été

conçue «sur mesure», pour répondre aux souhaits de Scott. En effet, l'article 2 du protocole d'accord en question dispose que les aménagements nécessaires du terrain doivent être réalisés selon le cahier des charges de Scott et qu'un atelier de transformation et entrepôt de 30 000 m² doit être construit ⁽⁹⁴⁾.

- (148) Il découle des considérations qui précèdent que les mesures de *marketing* prises par les collectivités ne sauraient être considérées comme remplissant les conditions d'une vente réalisée dans le cadre d'une procédure d'offre inconditionnelle au sens où la Commission l'entend dans sa pratique constante, telle que codifiée par la communication. Par conséquent, étant donné qu'aucune des deux procédures de vente n'a été appliquée à la vente du terrain en cause, on ne peut exclure le fait que la vente recèle des éléments d'aide d'État en faveur de Scott.

7.3.1.2.2. Principe de l'investisseur privé

- (149) La Commission estime que la vente d'un terrain public ne constitue pas un avantage sélectif au sens de l'article 87, paragraphe 1, si un opérateur privé, se basant sur les possibilités de rentabilité prévisibles, abstraction faite de toute considération de caractère social ou de politique régionale ou sectorielle, avait investi dans ce terrain puis revendu la parcelle au même prix que celui demandé par les collectivités locales ⁽⁹⁵⁾.
- (150) En conséquence, et contrairement à la thèse défendue par les autorités françaises, la Commission, dans son appréciation visant à déterminer si, dans le cas présent, les pouvoirs publics se sont comportés comme un bailleur de fonds agissant dans des conditions économiques normales, ne peut prendre en considération l'importance que revêtent pour les autorités locales, la promotion et le développement de l'économie locale. Des recettes fiscales éventuelles ne sauraient non plus être prises en

compte à cet effet ainsi qu'il découle de la décision 96/631/CE de la Commission ⁽⁹⁶⁾.

- (151) Cette conclusion n'est pas en contradiction avec la décision de la Commission dans l'affaire Daimler-Benz ⁽⁹⁷⁾, contrairement à ce que prétendent les autorités françaises (considérant 72). Il découle clairement de cette décision que la Commission a conclu que le prix proposé pour la vente du site ne contenait aucun élément d'aide étant donné que Daimler-Benz devait acquérir des terrains agricoles inutilisables au prix du marché pour ce type de terrains dans la région et que l'entreprise supporterait ensuite seule les dépenses d'aménagement de ces terrains ⁽⁹⁸⁾.
- (152) Dans sa décision Daimler-Benz, la Commission a estimé que certaines dépenses de raccordement (égouts, électricité, eau, etc.) ne constituaient pas une aide puisque l'entreprise y contribuerait par le biais des impôts locaux. Ces dépenses de raccordement sont des exemples d'infrastructures générales qui sont normalement financées sur les budgets de l'État ou des collectivités locales. Elles constituent donc des mesures générales, sous réserve que les infrastructures ne soient pas réalisées exclusivement dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises. Contrairement à la thèse des autorités françaises, rien n'indique dans la décision que ces dépenses de raccordement étaient supportées spécifiquement dans l'intérêt de Daimler-Benz et perdaient dès lors leur caractère général. En ce qui concerne le coût de démolition mentionné dans la décision Daimler-Benz, la Commission a conclu que cette mesure ne constituait pas une aide, parce qu'il s'agissait d'une dépense que tous les propriétaires fonciers devaient supporter avant de pouvoir vendre un terrain ⁽⁹⁹⁾.

⁽⁹⁴⁾ L'article 2 du protocole d'accord entre Scott et les collectivités locales prévoit: «Les collectivités par l'intermédiaire d'une société spécialisée, la Sempel (Société d'économie mixte pour l'équipement du Loiret, dont les collectivités sont actionnaires majoritaires), réaliseront les aménagements nécessaires, tels qu'ils ont été définis: parking — voiries — réseaux divers — aménagement du terrain, etc., selon le cahier des charges de Scott, de l'atelier de transformation et entrepôt (30 000 m² sur le terrain d'environ 25 ha).»

⁽⁹⁵⁾ Même principe que celui que la Cour de justice a consacré dans l'affaire 40/85, Belgique contre Commission («Boch»), Recueil 1986, p. 2321.

⁽⁹⁶⁾ Décision de la Commission du 17 juillet 1996 relative à une aide d'État octroyée par la ville de Mayence à la société Grundstücksverwaltungsgesellschaft Fort Malakoff Mainz mbH & Co. KG (JO L 283 du 5.11.1996, p. 43), point IV: «Des recettes fiscales éventuelles ne sauraient être prises en compte pour déterminer si, dans le cas présent, les pouvoirs publics se sont comportés comme un bailleur de fonds agissant dans des conditions économiques normales. Même lorsque les pouvoirs publics vendent une propriété foncière, les conditions de l'opération doivent être compatibles avec le comportement normal d'un bailleur de fonds privé, qui ne se trouve pas dans la situation de l'État, lequel assure des obligations d'intérêt général et peut, à cette fin, prélever des impôts». Voir également les affaires jointes C-278/92, C-275/92 et C-2780/92, Espagne contre Commission, Recueil 1994, p. I-4103, point 22 des motifs.

⁽⁹⁷⁾ Voir note 34 de bas de page.

⁽⁹⁸⁾ Le dix-septième rapport indique que «contrairement au projet initial, Daimler-Benz AG va maintenant acquérir des terrains agricoles inutilisables, en l'état, par des industries et supporter les dépenses d'aménagement actuellement estimées à 132 millions de marks allemands (DEM) environ (63,6 millions d'écus)». La décision elle-même précise (au point 2, Appréciation) que l'entreprise va maintenant supporter à elle seule tous les coûts d'aménagement.

⁽⁹⁹⁾ La décision elle-même précise (au point 2, Appréciation) que, en tant que propriétaires du terrain, les autorités du Land et les autorités locales supporteront également le coût normal de la démolition, conformément à la pratique habituelle avant la vente d'un terrain.

- (153) Conformément à son raisonnement dans la décision Daimler-Benz, la Commission exclut de l'évaluation de l'aide en l'espèce le coût d'un collecteur public d'eaux usées. Les autorités françaises ont en effet démontré que ce collecteur n'est pas destiné exclusivement à Scott, mais bénéficie à l'ensemble de la collectivité (considérants 168 à 172).
- (154) L'argument des autorités françaises suivant lequel il n'y avait pas de marché pour les terrains industriels situés en zone rurale à l'époque de la vente du terrain doit être rejeté. Il résulte, sans ambiguïté possible, des observations présentées par Scott, en sa qualité de tiers, que la zone industrielle de La Saussaye était en concurrence directe, dans un premier temps, avec au moins huit autres sites, puis avec quatre sites présélectionnés (voir notamment le considérant 51).
- (155) À cet égard, il convient de rappeler que seuls les projets pour lesquels la Commission considère qu'il n'existait pas de raisons objectives ou de bonne foi d'escompter raisonnablement un taux de rendement approprié au moment où la décision d'investissement a été prise peuvent être traités comme aides d'État ⁽¹⁰⁰⁾.
- (156) Il résulte de l'accord conclu entre les collectivités et Scott (article 4) que, au moment de la vente, les collectivités savaient que les opérations d'aménagement du terrain et la construction d'une usine-entrepôt coûteraient au moins 80 millions de FRF (12,2 millions d'euros) et que Scott verserait 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros) pour l'achat de la parcelle:
- «Pour permettre l'implantation de Scott dans le cadre de ce projet devant se dérouler en plusieurs phases, les collectivités s'engagent à aménager les terrains d'assiette de la zone industrielle de La Saussaye et de La Planche, pour un montant maximal de 80 millions de francs français.
- Dans une première phase, ces aménagements sont estimés à 50 millions de francs français, étant entendu que Scott réalisera dans les conditions visées à l'article 2 ci-dessus, une usine (atelier de transformation et entrepôt) d'environ 30 000 m² qui fera l'objet d'un achat à la Sempel pour un montant de 31 millions de francs français [...]».
- (157) Si on inclut le coût du terrain, soit 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros), les collectivités savaient à la date de la conclusion de leur contrat avec Scott que la perte s'élèverait à au moins 60 millions de FRF (9,2 millions d'euros) (10,9 + 80 - 31) (considérants 168 à 172). En conséquence, il doit être hors de doute que la mise à disposition de ressources publiques n'a d'autre explication plausible que l'octroi d'une aide d'État. L'autre solution offerte aux collectivités aurait été de ne pas vendre la parcelle et de perdre dès lors les 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros) investis au départ. Sur ce point, il convient de rappeler qu'un investisseur privé cherche non seulement à maximiser son profit mais aussi à limiter ses pertes.
- (158) À cet égard, les autorités françaises font valoir que le terrain vendu à Scott l'a été aux prix du marché. Selon elles, l'écart entre le prix payé par Scott pour 48 ha, soit 65 FRF/m² (9,9 euros/m²), et le prix moyen de 72 FRF/m² (11 euros/m²), que la ville a obtenu entre 1990 et 1994 pour la vente de 2,8 ha sur les 20 ha restants, était justifié par des économies d'échelle.
- (159) La Commission ne partage pas ce point de vue.
- (160) D'une part, en effet, malgré l'injonction de fournir des informations qui leur a été adressée, les autorités françaises ont refusé de justifier le prix payé pour le reste du terrain en produisant une copie des contrats de vente. Faute de disposer de ces contrats, la Commission ne peut vérifier l'exactitude des prix allégués.
- (161) D'autre part, il y a lieu de rappeler que la situation dans laquelle se trouvaient les collectivités au moment de la vente du terrain restant et déjà aménagé n'était pas la même qu'à la date de la vente à Scott. En ce qui concerne la première, les coûts d'aménagement du terrain étaient déjà des dépenses à fonds perdu, et un investisseur privé pourrait très bien arguer qu'il valait mieux vendre les 2,8 ha que de ne pas les vendre du tout. Ce raisonnement ne s'applique toutefois pas à la situation des collectivités lorsqu'elles ont pris la décision d'investir 80 millions de FRF (12,2 millions d'euros) dans des opérations d'aménagement du terrain en ayant connaissance du prix que Scott était disposé à payer, soit 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros), sans oublier le coût initial du terrain, c'est-à-dire 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros).
- (162) Les autorités françaises objectent (considérants 67 à 71) qu'un prix qui ne couvre pas tous les frais peut néanmoins constituer le prix du marché. C'est ainsi qu'elles indiquent que le prix auquel KC a vendu le site industriel de La Saussaye et les usines à P & G en 1998 ne lui a pas permis de couvrir tous les coûts. Pourtant ce prix doit être considéré comme le prix du marché. Les autorités françaises ajoutent (considérant 72) que la valeur marchande du terrain et de l'usine-entrepôt en question devait probablement être de 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros), parce que: a) Scott a vendu à P & G en 1998 au prix [...] ce qu'elle avait acheté à la Sempel en 1987 au prix de 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros), et b) en appliquant un taux d'intérêt de 6 % pour calculer la valeur en 1987 de l'achat réalisé en 1998, la valeur du terrain en 1987 était de 15,4 millions de FRF (2,4 millions d'euros).

⁽¹⁰⁰⁾ Communication de la Commission aux États membres (JO C 307 du 13.11.1993, p. 3), point 28.

- (163) Sans qu'il y ait lieu de vérifier l'exactitude des chiffres fournis par les autorités françaises en ce qui concerne les coûts supportés par KC pour le site de La Saussaye et le prix obtenu de P & G pour ce site (considérants 67 à 72), le raisonnement des autorités françaises doit être réfuté.
- (164) D'une part, en effet, pour ce qui est de l'argument suivant lequel le prix du marché n'est pas tenu de couvrir tous les frais, la Commission souligne que KC se trouvait, en 1998, dans une situation très différente de celle des collectivités en 1987. En 1998, KC avait déjà investi dans le site en question, de sorte que ces coûts doivent être considérés comme à fonds perdu. Avant que P & G ne rachète ce terrain, KC avait déjà décidé de le fermer dans le cadre de ses opérations de restructuration mondiale. Tout porte à croire que l'exploitation du site en cause entraînait de très lourdes pertes pour KC⁽¹⁰¹⁾. D'autre part, en 1998, le secteur du papier à usage domestique et sanitaire souffrait de surcapacités en Europe⁽¹⁰²⁾, et en France en particulier⁽¹⁰³⁾, alors qu'en 1987 il s'agissait d'un secteur en pleine croissance (considérant 182). Pour ces raisons, le prix payé par P & G pour ce terrain était probablement le meilleur prix que KC aurait pu obtenir pour une papeterie non rentable sur un marché souffrant de surcapacités, quelles qu'aient été les dépenses d'investissement. La question n'était donc pas de savoir si KC devait investir dans le site de La Saussaye mais ce qu'elle pouvait en obtenir compte tenu des investissements qu'elle avait déjà réalisés.
- (165) En 1987, en revanche, les collectivités se trouvaient dans une situation où aucun investissement n'avait été réalisé, à l'exception de l'achat initial du terrain en question pour 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros). Conformément à ce qui est au considérant 157, lorsque les collectivités ont décidé d'aménager le terrain et de construire l'usine-entrepôt, elles savaient déjà que leur investissement se ferait au prix d'une perte de quelque 60 millions de FRF (9,2 millions d'euros). Un investisseur privé n'aurait pas donné suite à pareil investissement.
- (166) Le même raisonnement s'applique au second argument des autorités françaises, à savoir que le prix du marché en 1987 était probablement celui que Scott a effectivement payé, soit 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros), vu ce que P & G a payé en 1998 et ce même prix actualisé à sa valeur de 1987. Indépendamment du fait de savoir si [...] est un prix correct (les autorités françaises n'ont pas communiqué d'éléments de preuve attestant que cette somme correspond au terrain et au site que Scott a réellement achetés en 1987 et qu'il s'agit là du prix réellement payé pour ce site par P & G), la Commission renvoie à nouveau aux conditions qui prévalaient sur le marché en 1998 et qui ont été déterminantes pour le prix d'achat payé par P & G, par rapport à celles de 1987. Ces dernières conditions du marché sont confirmées par le fait que Scott était prête en 1987 à augmenter ses capacités en France. En dernier lieu, la Commission rejette l'argument suivant lequel le calcul d'actualisation simple consistant à ramener une valeur du marché en 1998 à sa valeur de 1987 donnerait une indication du prix du marché tel qu'il s'établissait en 1987.
- (167) Il n'existait donc pas de raisons objectives ou de bonne foi pour que les collectivités escomptent raisonnablement de leur investissement, à savoir la transformation d'un terrain agricole en site industriel et la construction d'une usine-entrepôt avant la vente de la parcelle à Scott, un taux de rendement approprié au moyen du prix payé par Scott pour ce site. Le prix préférentiel auquel les collectivités ont vendu le site en question à Scott doit par conséquent être considéré comme constituant un avantage en faveur de cette entreprise.

⁽¹⁰¹⁾ Extrait de la *Tribune Desfossés* du 20 janvier 1998: «Kimberly ferme ses portes» [...] Par ailleurs, l'usine occupée depuis plusieurs jours par les 175 salariés venait d'être libérée hier en fin de journée. La surproduction de papier domestique en France et les pertes colossales accumulées par l'usine depuis son démarrage — on dépasserait les 500 millions de francs — rendaient cette décision apparemment inéluctable.»

⁽¹⁰²⁾ Extrait du *Monde* du 9 janvier 1998: «Dans le cadre de sa restructuration mondiale, Kimberly-Clark ferme son usine d'Orléans». [...] Alors que le marché connaît une croissance très lente (2-3 % par an), les surcapacités se sont multipliées pour atteindre plus 90 000 tonnes en Europe.»

⁽¹⁰³⁾ Extrait du *Figaro* du 9 janvier 1998: «Dans le cadre de sa restructuration mondiale, Kimberly-Clark ferme son usine d'Orléans». [...] La fermeture du site s'inscrit dans un plan de restructuration mondiale du géant du papier domestique (mouchoirs, papier toilette, essuie-tout). En France, Kimberly est victime de la stagnation du marché du papier domestique (+ 2 % l'an) avec une surcapacité de 50 000 tonnes par an et des pertes cumulées proches de 4 milliards de francs en dix ans [...].»

Extrait du *Courrier Val de Loire-Sologne* (16-22 janvier 1998): «Le président du Conseil général du Loiret Éric Doligé réagit à l'annonce de la fermeture prévue du site Kimberly-Clark à Saint-Cyr-en-Val»: [...] Cette situation est justifiée par le groupe par une situation de surcapacité de production qui en France est de l'ordre de 49 %.»

7.3.1.2.3. Valeur de l'avantage

- (168) Le problème qui se pose en l'espèce est d'établir avec certitude le coût lié à la cession du terrain concerné et ce que ce coût recouvre. En effet, en dépit de l'injonction de fournir des informations qui leur a été adressée, les autorités françaises n'ont pas fourni, comme la Commission de leur demandait, une ventilation et le détail: a) des travaux réellement effectués par la Sempel sur le site (nivellement, électricité, infrastructure, constructions, etc.), b) les coûts réels de ces travaux, et c) leur mode de financement effectif. La Commission doit donc limiter son appréciation aux seules informations dont elle a connaissance⁽¹⁰⁴⁾.

⁽¹⁰⁴⁾ Voir note 61 de bas de page, point 26 des motifs. Règle codifiée ultérieurement par l'article 13, paragraphe 1, du règlement de procédure.

(169) Faute de disposer de ces informations détaillées, la Commission n'est pas à même de déterminer si, comme le prétend Scott, une partie de l'infrastructure pourrait relever des infrastructures qui sont normalement fournies sur le budget de l'État ou des collectivités locales et ne pas constituer, dès lors, une aide. Or, une telle infrastructure est susceptible de relever de l'article 87, paragraphe 1, si des travaux sont réalisés dans l'intérêt d'une ou de plusieurs entreprises ou d'un certain type de produits. En l'espèce, l'aménagement du site doit être considéré comme bénéficiant à Scott exclusivement parce que cette entreprise est propriétaire et seule exploitante de l'infrastructure ainsi mise en place⁽¹⁰⁵⁾. Cela vaut en particulier pour l'usine-entrepôt, qui a été construite selon les instructions données par Scott⁽¹⁰⁶⁾.

(170) Il ressort du document intitulé *Le bilan de liquidation: Z.I La Saussaye & La Planche*, en date du 26 juillet 1993, qui est le plus détaillé que les autorités françaises aient fourni, que le coût total supporté par la Sempel pour les opérations d'aménagement du terrain s'élève à quelque 140,4 millions de FRF (21,4 millions d'euros). À ce montant, il convient d'ajouter le coût du terrain initial, soit 10,9 millions de FRF (1,7 million d'euros).

(171) Il faut ensuite retrancher de ce montant 29,4 millions de FRF (4,5 millions d'euros) correspondant au coût financier des emprunts contractés par la Sempel⁽¹⁰⁷⁾, plus 8,3 millions de FRF (1,3 million d'euros), qui portent sur le remboursement de la TVA sur les opérations d'aménagement du terrain, ainsi que 13,6 millions de FRF (2,1 millions d'euros) représentant le coût d'un collecteur public d'eaux usées, dont les autorités françaises ont démontré qu'il n'était pas destiné exclusivement à Scott mais bénéficiait à l'ensemble de la collectivité, à savoir 25 000 habitants ainsi qu'à d'autres entreprises (considérant 89).

(172) Le coût de l'opération de vente du terrain s'élève par conséquent à quelque 100 millions de FRF (15,2 millions d'euros). Le coût de l'opération qui se rapporte directement à Scott est de 48/68 du montant de 100 millions de FRF (15,2 millions d'euros), soit 70,588 millions de FRF (10,76 millions d'euros). Ce dernier montant, diminué des 31 millions de FRF (4,7 millions d'euros) que la Sempel a reçu de la part de Scott, donne une perte nette d'environ 39,58 millions de FRF (6,03 millions d'euros), ou en valeur actualisée, 80,77 millions de FRF (12,3 millions d'euros). En l'absence de ventilation détaillée des travaux effectués par la Sempel sur le terrain occupé par Scott par nature (nivellement, électricité, infrastructure, constructions, etc.) ainsi que d'indication du coût réel de ceux-ci, informations que les autorités françaises ont été invitées à fournir en vertu de l'injonc-

tion qu'elle leur a adressée, la Commission a considéré comme raisonnable et approprié de retenir le prorata de 48/68 sans tenir compte des éventuelles économies d'échelle. La valeur actualisée tient compte de l'application d'un taux d'intérêt à compter de la date d'octroi de l'aide illégale, c'est-à-dire à compter de la date de signature de l'accord Scott, jusqu'à son remboursement. Le taux de référence que la Commission utilise pour mesurer l'élément d'aide des subventions publiques en France est de 5,7 % depuis le 1^{er} janvier 2000⁽¹⁰⁸⁾.

7.3.1.3. Fausse la concurrence et affecte les échanges entre États membres

(173) Pour qu'une mesure tombe sous le coup de l'article 87, paragraphe 1, il faut aussi qu'elle fausse la concurrence et affecte les échanges entre États membres. Dans son arrêt dans l'affaire Philip Morris⁽¹⁰⁹⁾, la Cour de justice a défini ce critère de la manière suivante:

«[L]orsqu'une aide financière accordée par l'État renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires, ces derniers doivent être considérés comme influencés par l'aide.»

Dès lors, le produit en cause doit faire l'objet d'échanges entre les États membres, et l'aide doit renforcer la position du bénéficiaire de cette aide par rapport à ses concurrents.

(174) Dans la présente affaire, Scott produit en particulier des produits en papier à usage sanitaire⁽¹¹⁰⁾. En 1987, la consommation apparente des articles de toilette et d'hygiène dans la Communauté s'élevait à 2 427 milliers de tonnes, les exportations nettes à -132 milliers de tonnes et la production communautaire à 2 295 milliers de tonnes⁽¹¹¹⁾. Le produit en cause fait donc l'objet d'échanges au moins à l'échelle de la Communauté. Cette conclusion est également étayée par le fait qu'avant l'implantation de l'usine sur le site de La Saussaye dans le Loiret, Scott approvisionnait la France à partir de ses usines d'Italie et de Belgique (considérant 50).

(175) Même si la production de papier à usage sanitaire dans l'usine de La Saussaye était destinée principalement au marché français et, partant, ne s'exportait pas, l'aide n'en fausserait pas moins la concurrence et affecterait quand même le commerce entre États membres, puisque Scott

⁽¹⁰⁵⁾ Décision de la Commission dans l'affaire C 20/94 (NN 27/94) concernant des aides à l'aménagement du site d'implantation de la société Kimberly-Clark-Industries à Toul/Villey-Saint-Étienne (Meurthe-et-Moselle), communication publiée au JO C 283 du 27.10.1995.

⁽¹⁰⁶⁾ Le point 2.1 de l'accord Sempel prévoit notamment que «la plateforme destinée à recevoir l'usine-entrepôt ainsi que sa superstructure, ces constructions devant être réalisées suivant contrat à intervenir avec l'industriel, la société Scott Paper».

⁽¹⁰⁷⁾ La valeur actualisée est alors calculée en prenant les années 1987 et 2000.

⁽¹⁰⁸⁾ Voir le site <http://europa.eu.int/comm/dg04/aid/tauxref.htm>.

⁽¹⁰⁹⁾ Affaire 730/79, Philip Morris contre Commission, Recueil 1980, p. 2671, point 11 des motifs.

⁽¹¹⁰⁾ *Scott Paper Company Annual Report 1987*, p. 1.

⁽¹¹¹⁾ *Panorama de l'industrie communautaire 1990*, section 19-18.

se trouve en concurrence avec des produits en provenance d'autres États membres ⁽¹¹²⁾. Une telle situation peut également se présenter lorsqu'il n'y a pas de surcapacité dans le secteur en cause ⁽¹¹³⁾. D'ailleurs, d'après le *Panorama de l'industrie communautaire 1990* ⁽¹¹⁴⁾, le secteur en question était un des plus dynamiques de l'industrie communautaire au cours de la décennie 1980 à 1990 (croissance de production d'environ 5 % par an).

- (176) Le fait que Scott ait pu acheter le site à un prix préférentiel a renforcé sa position par rapport à ses concurrents. L'aide en question était d'ailleurs destinée à aider Scott à s'implanter dans le Loiret et, partant, à augmenter sa part du marché français (considérant 50). Elle a donc diminué les coûts supportés par Scott pour cet investissement et lui a par conséquent conféré un avantage concurrentiel par rapport aux fabricants qui ont réalisé ou envisagent de réaliser un investissement similaire à leurs propres frais.
- (177) Les autorités françaises font valoir que le temps que le plaignant a mis à faire connaître les faits à la Commission prouve que le préjudice subi par la concurrence est probablement inexistant (considérant 95).
- (178) Cet argument doit être réfuté.
- (179) D'une part, en effet, le renforcement possible de la position de Scott grâce au prix préférentiel qui lui a été appliqué pour l'achat du site doit être apprécié par rapport à la position détenue par tous ses concurrents d'une manière générale et pas seulement par rapport à celle du plaignant.
- (180) D'autre part, le fait que le plaignant n'ait déposé sa plainte qu'en décembre 1996 ne prouve pas que le préjudice subi par la concurrence soit inexistant. La Commission rappelle que cette plainte a été déposée en décembre 1996 à la suite du rapport dans lequel la Cour des comptes française traitait des mesures d'aide alléguées et qui n'a été publié qu'en novembre 1996 (considérant 1).
- (181) Il découle de ce qui précède que le prix préférentiel du terrain était susceptible d'affecter la concurrence à l'intérieur de la Communauté.
- (182) En conclusion, étant donné que le prix préférentiel du terrain remplit les trois conditions prévues à l'article 87, paragraphe 1, puisque: i) a été accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État, ii) il est à l'avantage de Scott, et iii) il fausse la concurrence entre Scott et des entreprises et/ou des productions similaires, le papier à

usage sanitaire et domestique faisant l'objet d'échanges intracommunautaires, l'aide tombe sous le coup de l'interdiction énoncée à cet article.

7.3.2. TARIF PRÉFÉRENTIEL DE LA REDEVANCE D'ASSAINISSEMENT

- (183) Comme dans le cas du prix préférentiel du terrain, la question se pose de savoir si le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement appliqué à Scott constitue un prix préférentiel qui tombe sous le coup de l'article 87, paragraphe 1.
- (184) La Commission rappelle que, aux termes dudit article, une aide est incompatible avec le marché commun, dans la mesure où elle affecte les échanges entre États membres, si elle est accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État — sous quelque forme que ce soit — et qu'elle fausse ou menace de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.
- (185) Ainsi, le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement tombe sous le coup de l'article 87, paragraphe 1, s'il réunit les trois éléments suivants:
- a) il a été accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État;
 - b) il est à l'avantage de certaines entreprises et/ou de certaines productions;
 - c) il fausse la concurrence entre les entreprises favorisées et des entreprises et/ou des productions similaires, les produits concernés faisant l'objet d'échanges intracommunautaires.

7.3.2.1. Aide accordée par l'État ou au moyen de ressources d'État

- (186) Il convient de rappeler que le concept d'État comprend les organes du pouvoir central mais également ceux des collectivités territoriales décentralisées à quelque niveau que celles-ci se situent ⁽¹¹⁵⁾ (considéranants 125 à 134).
- (187) Le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement a été accordé par la ville en deux étapes.
- (188) Dans un premier temps, à l'article 7 de l'accord Scott, la ville s'est expressément engagée à appliquer à Scott un tarif préférentiel pour la redevance d'assainissement (considéranants 191 à 203).
- (189) Dans un second temps, conformément à cet accord, la ville a adopté le 16 décembre 1988, une décision concernant les nouveaux tarifs de la redevance d'assainissement pour 1989.

⁽¹¹²⁾ Affaire 102/87, France contre Commission, Recueil 1988, p. 4067, point 19 des motifs.

⁽¹¹³⁾ Idem.

⁽¹¹⁴⁾ Voir note 113 de bas de page.

⁽¹¹⁵⁾ Voir note 84 de bas de page.

(190) Dès lors, le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement doit être considéré comme accordé par l'État. Ainsi, la première condition prévue à l'article 87, paragraphe 1, est remplie.

7.3.2.2. Aide à l'avantage de Scott

(191) Outre son caractère étatique, l'aide doit, toujours aux termes de l'article 87, paragraphe 1, avoir un caractère sélectif, et ne favoriser par conséquent que certaines entreprises ou certaines productions seulement, affectant ainsi l'équilibre qui existe entre les entreprises bénéficiaires de l'aide et leurs concurrentes. Ce caractère sélectif différencie les aides l'État de ce qu'il convient d'appeler des mesures général de soutien économique, susceptibles de s'appliquer à toutes les entreprises de l'ensemble des secteurs d'activité de l'économie d'un État membre.

(192) Dans son arrêt dans l'affaire Kimberly-Clark ⁽¹¹⁶⁾, la Cour de justice a conclu que lorsque l'organisme qui octroie l'aide dispose d'un pouvoir discrétionnaire qui lui permet de moduler l'intervention financière en fonction de diverses considérations telles que le choix des bénéficiaires, le montant de l'intervention financière et les conditions de l'intervention, le système est susceptible de placer certaines entreprises dans une situation plus favorable que d'autres et de remplir ainsi les conditions d'une aide au sens de l'article 87, paragraphe 1.

(193) À l'issue d'un examen approfondi du dossier, et en particulier à la lumière des renseignements limités communiqués en dépit de l'injonction de fournir des informations, la Commission estime que la fixation du coefficient de dégressivité à 0,25 pour une consommation dépassant 150 000 m³ doit être considérée comme constituant un avantage sélectif en faveur de Scott Paper, sans que cet avantage soit justifié par des raisons commerciales ou des considérations de politique fiscale en général, et ce, pour les raisons suivantes:

(194) D'une part, en effet, la ville s'est engagée expressément à accorder à Scott un tarif préférentiel pour la redevance d'assainissement. C'est ainsi que l'article 7 de l'accord Scott conclu entre cette entreprise et les collectivités le 31 août 1987 dispose que:

«La ville d'Orléans s'engage à modifier les tarifs de la redevance d'assainissement applicable aux usagers industriels placés en situation exceptionnelle, et à prévoir pour ces derniers un tarif qui n'excédera pas 25 % du meilleur tarif actuel. Sous réserve du respect par Scott des normes techniques et de la législation en vigueur, la ville d'Orléans lui appliquera ce tarif préférentiel.»

(195) D'autre part, conformément à cet accord, la ville a adopté le 16 décembre 1988, une décision concernant

un nouveau tarif de la redevance d'assainissement et un nouveau coefficient de dégressivité.

(196) Comme indiqué aux considérants 23 à 27, le coefficient de dégressivité (ramené de 1 à 0,5) pour les volumes compris entre 0 et 50 000 m³ est justifié comme étant une sorte de remise de quantité. D'après les délibérations du conseil municipal, le coefficient remonte (il passe de 0,6 à 0,8) pour les volumes compris entre 50 001 et 150 000 m³ de manière à inciter les gros consommateurs d'eau à réduire leurs rejets (décision du conseil municipal du 19 décembre 1980). Le coefficient applicable aux volumes supérieurs à 150 000 m³ est ensuite fixé à 0,25 sans justification. Dans leur lettre du 10 janvier 2000, les autorités françaises justifient ce tarif par le fait que «l'importance de la consommation d'eau permet de couvrir les charges d'assainissement». Or, malgré l'injonction de fournir des informations qui leur a été adressée, la «justification» des autorités françaises se limite à cette seule phrase, de sorte que la Commission ne dispose d'aucun élément permettant de considérer qu'une telle assertion a le moindre fondement.

(197) La justification avancée par les autorités françaises semble avoir été élaborée a posteriori. D'une part, elle est en contradiction totale avec l'objectif de réduction des rejets, qui sert de justification au coefficient applicable aux volumes dépassant 50 000 m³. D'autre part, il y a lieu de rappeler sur ce point que non seulement l'industrie papetière est un secteur «gros consommateur d'eau», mais également que les effluents liquides résultant des opérations de blanchiment nécessitent un lourd traitement avant d'être rejetés dans l'environnement. Ainsi, même si logiquement de grandes quantités d'eau génèrent davantage de recettes, ce n'est pas en soi une raison suffisante pour réduire autant le tarif de la redevance puisque ces quantités créent plus de pollution, étant donné en particulier les caractéristiques de l'industrie papetière.

(198) Du reste, en fixant à 150 000 m³ le seuil à atteindre pour pouvoir bénéficier du tarif préférentiel, ce sont seulement les secteurs gros consommateurs d'eau tels que l'industrie papetière et en particulier l'entreprise Scott Paper qui en bénéficient de fait. Malgré l'injonction de fournir des informations que la Commission a adressée aux autorités françaises, par laquelle elle leur demandait entre autres de fournir des factures d'eau et des détails concernant toutes les autres entreprises de la région qui profitent du même «rabais» sur la redevance d'assainissement, les autorités françaises n'ont communiqué qu'une seule facture, celle de l'Hôpital de La Source en 1996. Il ressort de cette facture que l'Hôpital de La Source, pour une consommation d'eau de près de 150 000 m³, a bénéficié du coefficient de 0,25 pour la partie de sa consommation qui dépasse 150 000 m³, soit 3 % de sa consommation totale. Or, la même année, Scott a consommé presque [...] m³, de sorte que cette entreprise a bénéficié du tarif préférentiel de 0,25 sur [une partie substantielle] de sa consommation totale.

⁽¹¹⁶⁾ Affaire C-241/94, France contre Commission («Kimberly-Clark»), Recueil 1996, p. I-4551, points 23 et 24 des motifs.

- (199) La Commission estime que le fait que pour la période allant de 1989, date de l'entrée en vigueur du tarif préférentiel, jusqu'à ce jour, les autorités françaises aient pu démontrer, pour une seule année, qu'un hôpital avait bénéficié de ce tarif sur 3 % de sa consommation totale alors que Scott Paper avait bénéficié de ce même tarif sur [une partie substantielle] de sa consommation totale, et à la lumière des éléments de fait décrits aux considérants 192 à 198, n'ôte pas à la mesure en cause son caractère sélectif.
- (200) Par conséquent, en fixant un coefficient de dégressivité de 0,25 pour les volumes supérieurs à 150 000 m³, qui a profité de fait essentiellement à Scott, la ville a placé Scott dans une situation plus favorable que les autres, ce qui doit être considéré comme constituant un avantage sélectif au sens de l'article 87, paragraphe 1.
- (201) En dernier lieu, le calcul de la valeur de l'avantage devrait s'effectuer en multipliant les facteurs suivants: a) l'écart entre un coefficient de dégressivité «raisonnable» pour une consommation dépassant 150 000 m³ et le tarif préférentiel, b) le coefficient de rejet de Scott pour chaque année, c) le coefficient de pollution pour chaque année, et d) le nombre de m³ prélevés annuellement par Scott. Ce calcul devrait s'effectuer pour chacune des années écoulées depuis 1989. Les produits obtenus seraient ensuite additionnés.
- (202) Toutefois, la Commission n'est pas en mesure de déterminer la valeur de cet avantage puisque, malgré son injonction de fournir des informations ⁽¹¹⁷⁾, les autorités françaises ne lui ont pas communiqué les informations nécessaires pour ces calculs. En ce qui concerne le coefficient de dégressivité «raisonnable» pour les consommations supérieures à 150 000 m³, c'est aux autorités françaises qu'il incombera de le déterminer dans le cadre de la procédure de récupération de l'aide. Pour ce faire, les autorités françaises devront démontrer que le coefficient est raisonnable en produisant des éléments de preuve sur les tarifs applicables à des entreprises établies dans d'autres départements français et comparables sous l'angle de leur consommation et de leurs rejets. Quoi qu'il soit, le coefficient de dégressivité ne devrait pas tomber en dessous de 0,5 puisque c'est le tarif le plus préférentiel, quelle que soit la quantité d'eau consommée.
- (203) Dès lors, c'est aux autorités françaises qu'il appartiendra de calculer la valeur de cet avantage dans le cadre de la procédure de récupération de l'aide. C'est d'ailleurs une conclusion que consacre le Tribunal de première instance dans son arrêt dans l'affaire *Ladbroke* ⁽¹¹⁸⁾, lorsqu'il dit que «ni la jurisprudence ni aucune disposition du droit communautaire n'exige que la Commission, lorsqu'elle ordonne la restitution d'une aide déclarée incompatible avec le marché commun, détermine le montant de l'aide à restituer».
- 7.3.2.3. Fausse la concurrence et affecte les échanges entre États membres**
- (204) La Commission rappelle (considérants 173 à 182) que, pour qu'un avantage fausse la concurrence et affecte les échanges entre États membres: a) le produit en cause doit faire l'objet d'échanges entre les États membres, et b) l'aide doit renforcer la position du bénéficiaire de cette aide par rapport à ses concurrents ⁽¹¹⁹⁾. En ce qui concerne la première condition, à savoir que le produit en cause doit faire l'objet d'échanges entre les États membres, la Commission renvoie à son appréciation exposée aux considérants 173 à 182, qui s'applique également au tarif préférentiel de la redevance d'assainissement. Pour ce qui est de la seconde condition, ce tarif préférentiel renforce la position de Scott vis-à-vis de ses concurrents étant donné qu'il diminue les coûts que cette entreprise aurait à supporter dans le cadre de ses activités courantes.
- (205) Il découle des considérations qui précèdent que le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement était susceptible d'affecter la concurrence à l'intérieur de la Communauté.
- (206) En conclusion, étant donné que ce tarif préférentiel remplit les trois conditions prévues à l'article 87, paragraphe 1, autrement dit: i) a été accordé par l'État ou au moyen de ressources d'État, ii) il est à l'avantage de Scott, et iii) il fausse la concurrence entre Scott et des entreprises et/ou des productions similaires, le papier à usage sanitaire et domestique faisant l'objet d'échanges intracommunautaires, l'aide tombe sous le coup de l'interdiction posée par cet article.

7.4. COMPATIBILITÉ DE L'AIDE

- (207) L'article 87, paragraphe 3, énumère les types d'aide qui peuvent être considérés comme compatibles avec le marché commun. Cette compatibilité doit être appréciée en se référant à la Communauté dans son ensemble, et non à un seul État membre — ou à une région à l'intérieur de cet État membre — considéré séparément. Pour garantir le bon fonctionnement du marché commun et à la lumière du principe consacré à l'article 3, point g), du traité, les exceptions énumérées à l'article 87, paragraphe 3, doivent être interprétées strictement lors de l'examen d'un régime d'aide ou d'une mesure d'aide individuelle. En particulier, on ne peut se prévaloir de ces exceptions qui si la preuve peut être faite que, sans l'aide en cause, les mécanismes du marché ne suffiraient pas à eux seuls à amener les bénéficiaires à adopter des comportements correspondant aux objectifs mentionnés dans la disposition en question.

⁽¹¹⁷⁾ Voir note 61 de bas de page. Règle codifiée par l'article 13, paragraphe 1, du règlement de procédure.

⁽¹¹⁸⁾ Affaire T-67/94, *Ladbroke Racing Ltd contre Commission*, Recueil 1998, p. II-1, point 187 des motifs.

⁽¹¹⁹⁾ Voir note 111 de bas de page.

(208) La mesure d'aide en cause ne remplit pas les conditions prévues pour relever des exceptions visées à l'article 87, paragraphe 2, points a), b) et c). Il ne s'agit pas en effet d'une aide à caractère social accordée à certains consommateurs, mais de mesures d'aide conçues pour attirer une investisseur dans une ville déterminée. Elle n'est pas non plus liée à des calamités naturelles ou à d'autres événements extraordinaires ni à la division de l'Allemagne.

(209) En ce qui concerne les exceptions prévues à l'article 87, paragraphe 3, points b) et d), l'aide en question n'est pas destinée à promouvoir la réalisation d'un projet important d'intérêt européen commun. Le fait qu'un producteur de papier à usage sanitaire et domestique soit installé dans un ville déterminée ne revêt pas un intérêt européen commun. Cette mesure d'aide n'est pas non plus destinée à remédier à une perturbation grave de l'économie française et ne présente pas les caractéristiques d'un projet de ce type. La dérogation prévue à l'article 87, paragraphe 3, point b), ne s'applique donc pas. La mesure n'est pas non plus destinée à promouvoir la culture ou des activités culturelles ni à promouvoir la conservation du patrimoine [article 87, paragraphe 3, point d)].

(210) Pour ce qui est de la dérogation visée par l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, en faveur des aides destinées à faciliter le développement de certaines activités, il est manifeste que les mesures sous examen n'ont pas pour objet le développement d'actions en faveur de petites et moyennes entreprises, la recherche et le développement, la protection de l'environnement, la création d'emploi ou la formation conformément aux encadrements et aux lignes directrices communautaires des aides d'État.

(211) Pour mener à bien l'examen de la compatibilité éventuelle des aides en cause au titre des dérogations régionales prévues par le traité, une distinction doit être établie entre l'aide à l'investissement (prix préférentiel du terrain) et l'aide au fonctionnement (tarif préférentiel de la redevance d'assainissement).

7.4.1. PRIX PRÉFÉRENTIEL DU TERRAIN

(212) Le prix préférentiel du terrain doit être considéré comme une aide ad hoc à l'investissement, visant à réduire les coûts d'implantation de Scott sur le site d'Orléans-Sologne (considérant 182). Cette aide a été octroyée en dehors du cadre d'un régime d'aide à l'investissement autorisé (considéranants 100 à 121). Indépendamment du point de savoir si cette aide ad hoc peut être considérée comme contribuant au développement du département du Loiret, il convient de faire observer que le site d'Orléans-Sologne n'est pas situé dans une région reconnue comme relevant de l'article 87, paragraphe 3, point a) ou c), de sorte que l'aide ne peut être considérée comme compatible avec le marché commun en tant qu'aide régionale à l'investissement (considéranants 100 à 121).

(213) Par conséquent, l'aide accordée sous forme de prix préférentiel du terrain en faveur de Scott ne remplit pas les conditions requises pour ouvrir droit à l'une des dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2 ou 3, et doit dès lors être déclarée illégale et incompatible avec le marché commun.

7.4.2. TARIF PRÉFÉRENTIEL DE LA REDEVANCE D'ASSAINISSEMENT

(214) La Commission rappelle (considérant 206) que le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement constitue une aide au fonctionnement parce qu'il est destiné à réduire les coûts que Scott aurait à supporter dans le cadre de ses activités courantes.

(215) En l'absence de tout effet de compensation, une aide au fonctionnement peut être octroyée à titre exceptionnel et provisoire pour composer des pertes d'exploitation dans les régions relevant de l'article 87, paragraphe 3, point a), à condition qu'elle soit justifiée par sa contribution au développement régional et sa nature et que son niveau soit proportionnel aux handicaps qu'elle vise à pallier. Or, la dérogation prévue à cet article n'est pas applicable en l'espèce étant donné que le département du Loiret n'est pas reconnu comme région dans laquelle le niveau de vie est anormalement bas ou dans laquelle sévit un grave sous-emploi.

(216) Dès lors, l'aide consentie sous forme de tarif préférentiel de la redevance d'assainissement en faveur de Scott ne remplit pas les conditions requises pour ouvrir droit à l'une des dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2 ou 3, et doit dès lors être déclarée illégale et incompatible avec le marché commun.

7.5. RÉCUPÉRATION DES AIDES ILLÉGALES ET INCOMPATIBLES

7.5.1. PRIX PRÉFÉRENTIEL DU TERRAIN

(217) Il y a lieu de conclure que la somme de 39,58 millions de FRF (6,03 millions d'euros) ou, en valeur actualisée 80,77 millions de FRF (12,3 millions d'euros), qui correspond à la perte nette supportée par les collectivités du fait de la cession du site de La Saussaye, y compris l'usine-entrepôt, à Scott, doit être déclarée illégale et incompatible avec le marché commun.

(218) Lorsqu'une aide accordée illégalement est déclarée incompatible avec le marché commun, l'article 88, paragraphe 2, fait obligation à la Commission de réclamer à l'État membre concerné de récupérer cette aide auprès du bénéficiaire, ainsi que la Cour de justice l'a confirmé à plusieurs reprises⁽¹²⁰⁾. Cette pratique est également consacrée par l'article 14 du règlement de procédure,

⁽¹²⁰⁾ Voir affaire 70-72, Commission contre Allemagne, Recueil 1973, p. 813; affaire 310/85, Deufil contre Commission, Recueil 1987, p. 901 et affaire C-5/89, Commission contre Allemagne («BUG-Alutechnik»), Recueil 1990, p. I-3437.

aux termes duquel la Commission décide que l'État membre concerné prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer l'aide auprès de son bénéficiaire. La logique qui sous-tend la récupération des aides d'État illégales et incompatibles est le rétablissement de la concurrence effective ⁽¹²¹⁾.

7.5.1.1. *Délai de prescription*

(219) Aux termes de l'article 15 du règlement de procédure, les pouvoirs de la Commission en matière de récupération d'une aide sont soumis à un délai de prescription de dix ans, qui commence à courir le jour où l'aide illégale est accordée au bénéficiaire. Cependant, toute mesure prise par la Commission à l'égard de l'aide illégale interrompt le délai de prescription.

(220) En l'espèce, l'aide sous forme d'un prix préférentiel pour le terrain a été octroyée le 31 août 1987, lorsque l'accord Scott a été signé par Scott et les collectivités. La première mesure prise par la Commission, suite à la plainte du 23 décembre 1996, remonte au 16 janvier 1997. Cette mesure a pris la forme d'une demande formelle de renseignements aux autorités françaises. Le délai de prescription a donc été interrompu avant l'expiration des dix ans prévus, de sorte que la Commission a le pouvoir de récupérer l'aide en cause.

(221) Scott allègue que le délai de prescription vise à protéger le bénéficiaire d'une aide et que, par conséquent, il n'est interrompu que lorsque le bénéficiaire est informé de l'enquête que mène la Commission. Scott soutient en outre qu'elle n'a eu connaissance de l'enquête en cours que par la voie de la publication de la décision d'ouverture de la procédure, soit le 30 septembre 1998. À cette date, plus de onze années s'étaient écoulées depuis la conclusion par Scott de l'accord avec les collectivités. Dès lors, la Commission n'aurait plus de pouvoir de récupérer l'aide.

(222) Cet argument doit être réfuté.

(223) L'objet du délai de prescription est la sécurité juridique ⁽¹²²⁾. Tant le destinataire des décisions de la Commission, à savoir les États membres, que la collectivité dans son ensemble et le bénéficiaire de l'aide en particulier bénéficient de cette sécurité juridique. Cependant, la question de savoir qui, en définitive, bénéficie de ce délai de prescription est indépendante de celle de son mode de calcul, qui est fixé par l'article 15 du règlement de procédure. Cet article ne vise pas les tiers; il se limite à la relation entre la Commission et les États membres. Il ne confère aucun droit spécifique au bénéficiaire et n'impose aucune obligation à la Commission vis-à-vis des tiers. Le bénéficiaire de l'aide n'est mentionné qu'afin de déterminer la date à compter de laquelle le délai de

prescription commence à courir, c'est-à-dire «le jour où l'aide illégale est accordée au bénéficiaire». L'article 15 ne déroge donc nullement à la procédure normale, qui se déroule exclusivement entre l'État membre concerné et la Commission. Dans cette procédure, les droits reconnus aux tiers sont les droits procéduraux découlant de l'article 88, paragraphe 2.

(224) La Commission rappelle que le bénéficiaire d'une aide doit vérifier si l'aide qui lui est octroyée a été notifiée ⁽¹²³⁾. Faute d'une telle notification et en l'absence d'autorisation, il n'existe aucune sécurité juridique. La Commission ne doit être tenue par aucune obligation d'information visant à protéger le bénéficiaire d'une aide qui ne se trouve pas dans une situation devant faire l'objet d'une telle protection.

7.5.1.2. *Circonstances exceptionnelles*

(225) Scott fait valoir que le bénéficiaire d'une aide octroyée illégalement a la possibilité d'invoquer des circonstances exceptionnelles qui l'ont conduit à légitimement supposer que l'aide était légale.

(226) D'après Scott, les raisons pour lesquelles les aides accordées illégalement ne devraient pas, en l'espèce, être remboursées sont les suivantes:

a) [...] a été neutralisé par l'achat du terrain et de l'usine par P & G à leur valeur marchande intégrale (tout avantage dont aurait éventuellement bénéficié Scott lorsqu'elle exploitait l'usine), de sorte qu'aucun avantage concurrentiel consécutif à l'octroi de l'aide n'affecte plus la concurrence. Par conséquent, il n'existe actuellement pas de distorsion de concurrence qu'il serait nécessaire de supprimer par le biais du remboursement des aides;

b) [...] puisque lors de la cession du terrain et de l'usine à P & G, leur valeur comptable était beaucoup moins élevée que le coût total de ces actifs pour Scott. Or, ces actifs ont été cédés à P & G pour un prix inférieur à la moitié de leur valeur comptable (Scott ne conserve actuellement aucun avantage de l'octroi d'aides incompatibles avec le marché commun), et

c) du fait du manque de transparence avec lequel la Commission a traité les différentes lois qui lui ont été notifiées ou communiquées par la France en 1982 en ce qui concerne les aides pouvant être octroyées par les collectivités locales et régionales françaises, il était quasiment impossible pour une

⁽¹²¹⁾ Considérant 13 du règlement de procédure.

⁽¹²²⁾ Voir considérant 14 du règlement de procédure.

⁽¹²³⁾ Affaire C-5/89, Commission contre Allemagne («BUG-Alutechnik»), Recueil 1990, p. I-3437, point 14 des motifs et affaire C-24/95, Land Rheinland-Pfalz contre Alcan, Recueil 1997, p. I-1591, point 25 des motifs.

entreprise d'obtenir des renseignements sur le statut juridique de ces textes législatifs du point de vue communautaire.

- (227) Aucun de ces arguments ne saurait être retenu.
- (228) Les premier et deuxième arguments ne sont pas pertinents. La Commission rappelle que, selon une jurisprudence constante, l'absence d'avantage résiduel pour l'acquéreur final (plusieurs années après l'octroi de l'aide) est sans importance puisque l'activité économique de l'entreprise cible initiale qui a ensuite été absorbée, en l'occurrence Scott, s'est poursuivie sans interruption. Aussi longtemps que l'aide illégale n'est pas récupérée, la distorsion de concurrence subsiste. La distorsion est imputable à la personne morale qui est restée, même si Scott ne travaille plus dans ce secteur du papier. À cet égard, la Commission rappelle que, contrairement à l'acquisition de l'entreprise Scott par KC, P & G n'a acquis que les actifs du site de La Saussaye. L'aide doit donc être récupérée auprès de Scott et non de P & G ⁽¹²⁴⁾. Le fait que Scott ait changé de propriétaire depuis l'octroi de l'aide est sans importance.
- (229) Pour ce qui est du troisième argument, la Commission renvoie à son argumentation développée aux considérants 100 à 121.
- (230) Selon les autorités françaises, KC peut se prévaloir de la confiance légitime qu'elle n'est pas tenue de rembourser l'aide, en particulier parce que toute mesure diligente effectuée par KC concernant Scott à l'époque de l'acquisition n'aurait pas révélé l'éventualité de l'octroi d'une aide à la société Scott. La seule manière dont KC aurait pu déceler cette aide aurait été soit d'examiner la presse locale ou nationale ou les minutes de réunions des autorités locales, soit de contacter les autorités compétentes (considérant 96).
- (231) Cet argument ne saurait être retenu, même si la Commission considère que, en l'espèce, c'est à Scott en sa qualité de bénéficiaire qu'il appartient de rembourser l'aide reçue.
- (232) La Commission rappelle que les entreprises bénéficiaires d'une aide ne sauraient avoir, en principe, une confiance légitime dans la régularité de l'aide que si celle-ci a été accordée dans le respect de la procédure prévue par l'article 88. En effet, un opérateur économique diligent doit normalement être en mesure de s'assurer que cette procédure a été respectée ⁽¹²⁵⁾. KC aurait pu établir, avant de racheter les actions de Scott, si cette dernière s'était ou non assurée du respect de la procédure.
- (233) À aucun moment les autorités françaises n'ont démontré en quoi la confiance légitime alléguée de KC était impu-

table à un acte quelconque de la Commission. Ni Scott, lorsqu'elle a reçu l'aide ni KC, lorsqu'elle a racheté Scott, n'ont demandé à la Commission, ou ne prétendent avoir demandé à la Commission, si l'aide avait été notifiée et autorisée. Le fait que la diligence dont a fait preuve KC ne lui a pas permis de détecter l'existence des problèmes liés à des aides d'État au moment de son rachat de Scott n'est pas une raison légitime pour ne pas exiger la récupération de l'aide. À cet égard, la Commission ne peut que souligner toute l'importance qu'il y a, pour une entreprise intéressée par l'acquisition d'une autre entreprise, à faire preuve de toute la diligence nécessaire en ce qui concerne aussi les problèmes posés par d'éventuelles aides d'État.

- (234) Pour ce qui est de la possibilité qu'avait KC de découvrir la présence d'une aide d'État dans le prix préférentiel du terrain, la Commission rappelle que l'avantage accordé par les collectivités en faveur de Scott découle clairement de l'accord Scott conclu entre cette entreprise et les collectivités (considérants 191 à 203). Normalement, Scott devait avoir une copie de cet accord.
- (235) La Commission conclut par conséquent que les arguments avancés respectivement par Scott et par les autorités françaises ne lui donnent aucune raison de ne pas faire procéder à la récupération de l'aide incompatible.

7.5.2. TARIF PRÉFÉRENTIEL DE LA REDEVANCE D'ASSAINISSEMENT

- (236) De même, l'avantage octroyé sous forme de tarif préférentiel de la redevance d'assainissement, dont il incombe aux autorités françaises de déterminer la valeur dans le cadre de la procédure de récupération de l'aide (considérants 191 à 203), doit être déclaré illégal et incompatible avec le marché commun. La Commission rappelle (considérants 217 à 218) que lorsqu'une aide octroyée illégalement est déclarée incompatible avec le marché commun, la Commission est tenue, en vertu de l'article 14 du règlement de procédure, de demander à l'État membre concerné de récupérer l'aide auprès du bénéficiaire.
- (237) La question de savoir si le délai de prescription a été ou non interrompu ne se pose pas en ce qui concerne le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement, puisque cette mesure est appliquée de façon continue depuis 1989, année de son introduction. Étant donné le caractère continu de l'application du tarif préférentiel de la redevance d'assainissement, aucun des arguments présentés par Scott ne s'applique. En effet, non seulement Scott mais aussi KC ont bénéficié de cet avantage.

- (238) La Commission conclut par conséquent que les arguments avancés respectivement par Scott et par les autorités françaises ne lui donnent aucune raison de ne pas faire procéder à la récupération de l'aide incompatible.

⁽¹²⁴⁾ Affaire C-305/89, Italie contre Commission («Alfa Romeo/Finmeccanica»), Recueil 1991, p. I-1603.

⁽¹²⁵⁾ Affaire C-5/89, Commission contre Allemagne («BUG-Alutechnik»), Recueil 1990, p. I-3437, point 14 des motifs.

8. CONCLUSIONS

(239) Eu égard à ce qui précède, et en particulier pour les raisons suivantes:

- a) il n'existe pas de raisons objectives ou de bonne foi pour que les collectivités aient escompté raisonnablement de leur investissement, à savoir la transformation d'un terrain agricole en site industriel et la construction d'une usine-entrepôt avant la vente de la parcelle à Scott, un taux de rendement approprié sous forme du prix payé par Scott pour ce site, et
- b) la fixation du coefficient de dégressivité de 0,25 pour une consommation dépassant 150 000 m³, dont Scott a été de fait le principal bénéficiaire, sans que cet avantage soit justifié par des raisons commerciales ou des considérations de politique fiscale en général,

La Commission constate que la France a illégalement mis à exécution en violation de l'article 88, paragraphe 3, l'aide suivante en faveur de Scott:

- a) le prix préférentiel ad hoc d'un site industriel de 48 ha situé dans le parc industriel de La Saussaye, pour une valeur de 39,58 millions de FRF (6,03 millions d'euros) ou, en valeur actualisée, 80,77 millions de FRF (12,3 millions d'euros), et
- b) le tarif préférentiel de la redevance d'assainissement pour toute consommation d'eau dépassant 150 000 m³, en application de l'article R. 372 du code des communes, dont la valeur devra être déterminée par les autorités françaises dans le cadre de la procédure de récupération de l'aide.

L'aide visée aux points a) et b) doit être considérée comme incompatible avec le marché commun.

Par conséquent, afin de rétablir les conditions économiques auxquelles l'entreprise aurait dû faire face si l'aide incompatible ne lui avait pas été accordée, les autorités françaises doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour supprimer les avantages qui découlent de l'aide et pour récupérer celle-ci auprès du bénéficiaire.

L'aide doit être récupérée conformément aux procédures du droit français. L'aide à récupérer inclut des intérêts qui courent à compter de la date à laquelle l'aide a été accordée jusqu'à la date de son remboursement effectif, calculés sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention net dans le cadre des aides à finalité régionale en France ⁽¹²⁶⁾,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État sous forme du prix préférentiel d'un terrain et d'un tarif préférentiel de la redevance d'assainissement, que la France a mise à exécution en faveur de Scott, pour un montant de 39,58 millions de FRF (6,03 millions d'euros) ou, en valeur actualisée, de 80,77 millions de FRF (12,3 millions d'euros), en ce qui concerne le prix préférentiel du terrain, et pour un montant que les autorités françaises devront déterminer, pour ce qui est du second avantage, conformément au mode de calcul fixé par la Commission, est incompatible avec le marché commun.

Article 2

1. La France prend toutes les mesures nécessaires pour récupérer auprès de son bénéficiaire l'aide visée à l'article 1^{er} et déjà illégalement mise à sa disposition.

2. La récupération a lieu sans délai conformément aux procédures du droit national, pour autant qu'elles permettent l'exécution immédiate et effective de la présente décision. L'aide à récupérer inclut des intérêts à partir de la date à laquelle elle a été mise à la disposition du bénéficiaire, jusqu'à la date de sa récupération. Les intérêts sont calculés sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides à finalité régionale.

Article 3

La France informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification de la présente décision, des mesures qu'elle a prise pour s'y conformer.

Article 4

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 12 juillet 2000.

Par la Commission

Mario MONTI

Membre de la Commission

⁽¹²⁶⁾ Lettre de la Commission aux États membres SG(91) D/4577 du 4 mars 1991. Voir aussi l'affaire C-142/87, Belgique contre Commission, Recueil 1990, p. I-959, règle codifiée par l'article 14, paragraphe 2, du règlement de procédure.

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 8 mai 2001

concernant l'aide d'État mise à exécution par la France en faveur de la société «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» ou «Brittany Ferries»)

[notifiée sous le numéro C(2001) 1422]

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

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

(2002/15/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

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

vu le règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE ⁽¹⁾,

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations et compte tenu de ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

1.1. Aperçu procédural

- (1) Par plainte du 25 mars 1996, enregistrée le 1^{er} avril 1996, la Commission a été informée de ce que la France avait l'intention d'octroyer un soutien financier à la compagnie maritime «Bretagne Angleterre Irlande» (ci-après dénommée «BAI» ou «Brittany Ferries»).
- (2) Lors d'un échange de lettres qui s'est poursuivi de 1996 à 1998, la France a transmis un certain nombre d'informations à ce sujet, à la demande de la Commission.
- (3) Par lettre du 8 mai 1998, la Commission a informé la France de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE à l'encontre des aides NN 64/97 et N 9/98 sous le numéro C 31/98.

(4) Suite à d'autres informations qu'elle a envoyées à la Commission, la France a soumis une nouvelle notification dans le cadre du même dossier par lettre du 15 octobre 1998. L'aide a été enregistrée sous le numéro N 618/98. Par lettre du 30 décembre 1998, la Commission a informé la France de sa décision d'étendre la procédure C 31/98 à l'aide N 618/98.

(5) Les décisions de la Commission d'ouvrir et d'étendre la procédure d'enquête dans l'affaire susmentionnée ont été publiées au *Journal officiel des Communautés européennes* ⁽²⁾. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur les aides en cause.

(6) La Commission a reçu des observations au sujet de l'ouverture de procédure ainsi qu'au sujet de l'extension de procédure de la part des parties intéressées. Elle les a transmises à la France ⁽³⁾ en lui donnant la possibilité de les commenter, et a reçu ses commentaires et des informations complémentaires notamment par lettres du 20 novembre 1998 et des 18 février et 9 avril 1999.

(7) Les autorités françaises ont entre autres fait parvenir à la Commission les documents suivants:

- en juillet et en octobre 1998, une réponse à l'ouverture de procédure susmentionnée, comportant une étude de Mazars & Guerard ⁽⁴⁾, des «observations de Brittany Ferries» et un document intitulé «plan 1999 à 2003»,
- par lettre du 30 mars 1999, des commentaires supplémentaires ainsi que la «Convention de mai 1997 entre l'État et BAI» et les documents intitulés «Plan de trois ans 1997-1999» et «Plan de restructuration 1997-1999», datés respectivement d'octobre 1996 et de mars 1997, et

⁽²⁾ JO C 244 du 4.8.1998, p. 9 (ouverture de la procédure); JO C 61 du 3.3.1999, p. 11 (extension de procédure).

⁽³⁾ Lettre du 25 septembre 1998.

⁽⁴⁾ Mazars & Guerard (ci-après dénommée «M & G»), «Diagnostic sur la situation financière et les perspectives du groupe BAI», avril 1998; étude effectuée à la demande des autorités françaises.

⁽¹⁾ JO L 83 du 27.3.1999, p. 1.

— en mai et juin 1999, des commentaires relatifs au rapport du consultant «Dynamar» ⁽⁵⁾, en s'appuyant notamment sur les résultats d'une contre-étude effectuée par le consultant «NERA» ⁽⁶⁾ à la demande de Brittany Ferries.

- (8) La Commission a également acquis l'étude d'un expert indépendant «Institute for Shipping Analysis» (ISA) concernant le financement de navires.
- (9) Les autorités françaises ont aussi apporté à la Commission des informations relatives aux sociétés dites d'économie mixte ainsi qu'au système de financement via la société d'économie mixte (SEM) des navires exploités par BAI. Ce système de financement a été aussi mis en cause par les plaignants.
- (10) En outre, un certain nombre de réunions ont eu lieu entre la Commission, les autorités françaises et les représentants de BAI, dont les dernières les 11 et 18 janvier 2001. Dans ce contexte et suite à ces réunions, un certain nombre de documents ont été soumis à la Commission.
- (11) Un certain nombre de réunions ont également eu lieu avec le plaignant, notamment le 19 septembre 2000 et le 24 janvier 2001 et un échange de lettres a eu lieu. Le 1^{er} mars 2001, le plaignant a introduit un recours en carence, concernant les éléments de plainte soumis le 29 février 2000 à l'égard du dossier Brittany Ferries.

1.2. Titre de l'aide

- (12) L'aide en cause s'intitule «Aides en faveur de la société Bretagne Angleterre Irlande «BAI» ou «Brittany Ferries», dossier C 31/98 (ex NN 64/97, N 9/98 et N 618/98).

⁽⁵⁾ Dynamar Consultancy BV: «Review — Restructuring Plan — Ferry Company» Alkmaar, Pays-Bas, décembre 1998. Étude effectuée à la demande de la Commission, DG «Énergie et transports». En particulier, il a été demandé au consultant de déterminer si les informations soumises à la Commission par les autorités françaises démontrent de manière suffisante que:

- les subventions publiques octroyées à Brittany Ferries dans un passé récent par l'État ou au moyen de ressources de l'État ont été octroyées selon des critères acceptables pour un investisseur privé,
- les mesures de restructuration planifiées (en tenant compte des subventions antérieures) devraient ramener Brittany Ferries à la viabilité économique à long terme dans un laps de temps raisonnable, selon les critères indiqués dans les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté (JO C 368 du 23.12.1994).

Le rapport Dynamar était finalisé au moment de la réception par la Commission du plan de restructuration 1996 à 1998 et de l'étude du consultant NERA (voir ci-dessous). L'étude NERA n'a donc pas été étudiée par Dynamar.

⁽⁶⁾ NERA: National Economic Research Associates, «An assessment of Brittany Ferries Viability Plan», 29 mars 1999, Londres. Étude effectuée à la demande de Brittany Ferries. Les autorités françaises se sont appuyées sur cette étude. L'étude NERA a été soumise en tant que complément d'information au dossier. Dans ce cadre elle apporte un certain nombre d'éléments d'explication, qui, selon Dynamar, manquaient au dossier.

1.3. Bénéficiaires de l'aide

- (13) La compagnie maritime Bretagne Angleterre Irlande «BAI» ou «Brittany Ferries» est directement bénéficiaire de l'aide à la restructuration. BAI et ses partenaires ont par ailleurs bénéficié d'autres subventions de l'État comme indiqué ci-après.

1.4. Objectif de l'aide

- (14) L'objectif principal des aides destinées à la restructuration est de permettre de mener à bien le processus de restructuration de BAI afin d'assurer la viabilité durable de la société. D'autres subventions, qui, pour la plupart, avaient été approuvées auparavant par la Commission, avaient pour objectif le soutien de la société.

1.5. Effet possible de l'aide

- (15) Brittany Ferries opérant entre quatre différents États membres (France, Royaume-Uni, Irlande et Espagne), les subventions octroyées à Brittany Ferries sont susceptibles de provoquer une distorsion de la concurrence qui serait contraire à l'intérêt commun.
- (16) Ces subventions peuvent toutefois directement contribuer à la préservation d'environ 2 000 emplois via la restructuration de BAI et peuvent, par ce biais, contribuer au développement des régions desservies par BAI.

2. BAI, SES ACTIVITÉS ET LA RESTRUCTURATION

- (17) Dans ce volet, seront d'abord décrits la société, ses partenaires et son marché. Suivront alors une description de l'évolution ayant amené au besoin de restructuration de la société ainsi qu'une description des mesures stratégiques de restructuration effectuées. Ensuite seront présentés le coût de cette restructuration et les subventions d'État l'accompagnant.

2.1. BAI et ses filiales

- (18) La société de transport maritime Bretagne Angleterre Irlande («BAI» ou «Brittany Ferries») a été créée en 1972 par des coopératives légumières et des chambres de commerce et d'industrie du Nord Finistère et de divers investisseurs privés ⁽⁷⁾, essentiellement dans le but de développer les flux d'exportation de légumes vers la

⁽⁷⁾ Le capital de Brittany Ferries est majoritairement détenu par la Soparfi (comité économique et coopératives agricoles), 64,81 %. Une autre part significative est détenue par les chambres de commerce et d'industrie, 12,35 %. Le reste du capital est détenue à hauteur de 8,52 % par Divers Groupe SDR, à hauteur de 5,37 % par Sofipar, à hauteur de 4,73 % par CRAMA de Bretagne et à hauteur de 4,21 % par divers actionnaires (voir courriers des autorités françaises du 30 mars 1999 et du 16 février 1998 ainsi que les «Observations de Brittany Ferries» datées du 31 mars 1999). Il ressort de ces indications que le capital de BAI est essentiellement privé (80 %) et que le capital restant est détenu par Divers Groupe SDR (8 %) (actionnaires partiellement cotés en bourse) et par des CCI (12 %).

Grande-Bretagne et d'ouvrir un accès direct vers la Bretagne aux touristes anglais. Elle exploite des lignes entre la France et le Royaume-Uni (Manche centrale et ouest), entre la France et l'Irlande et entre le Royaume-Uni et le nord de l'Espagne. Par ce biais, BAI joue un rôle important dans le désenclavement des régions concernées.

(19) La société pratique ses activités soit directement, pour ce qui est du transport de passagers, soit à travers ses filiales à 100 %, «Truckline» pour le fret et «Serestel» pour l'hôtellerie et la restauration à bord. Ses filiales étrangères (BAI UK, Irlande et Espagne) abritent certains services commerciaux et assurent les prestations de réservation et les opérations portuaires à l'étranger.

(20) Depuis sa création en 1972, BAI a ainsi contribué à développer le marché de transport transmanche particulièrement en ce qui concerne le transport de passagers et de véhicules entre la Bretagne et la Normandie d'une part et le sud-est de l'Angleterre et l'Irlande d'autre part. Entre 1972 et 1982 BAI a investi et loué un certain nombre de navires pour les exploiter à partir de la Bretagne.

(21) Aujourd'hui, BAI exploite quatre lignes permanentes quotidiennes entre la Grande-Bretagne et la France avec les navires suivants:

- Cherbourg-Poole (*Barfleur et Coutances*),
- Caen-Portsmouth (*Duc de Normandie et Normandie*),
- Saint-Malo-Portsmouth (*Bretagne*),
- Roscoff-Plymouth (*Quiberon et Val de Loire*).

En saison, BAI exploite une ligne hebdomadaire entre la Bretagne et l'Irlande [Roscoff-Cork (*Val de Loire*)] et une ligne hebdomadaire entre la Grande-Bretagne et l'Espagne [Plymouth-Santander (*Val de Loire*)].

2.2. Fonctionnement du groupe BAI — SEM

2.2.1. BAI et les SEM: des liens étroits — un groupe économique

(22) La législation française prévoit ⁽⁸⁾ la forme des sociétés dites d'économie mixte (locales). Les sociétés d'économie mixte locales sont des sociétés anonymes dont les collectivités locales détiennent la majorité du capital et dont l'objet social est en relation à la fois avec l'intérêt général et avec les compétences de ces collectivités. Il ressort de cette définition que les SEM se caractérisent par la composition de leur capital et leur objet social.

(23) L'objet social d'une SEM ne peut comporter que des activités en relation avec l'intérêt général et qui s'inscrivent dans le cadre des compétences reconnues par la loi aux collectivités locales. Les objets possibles d'une SEM peuvent notamment être l'exploitation de services publics à caractère industriel et commercial, de services publics d'intérêt commun en matière de coopération transfrontalière et/ou toute activité d'intérêt général. La loi française exige que l'intervention des collectivités locales respecte la liberté du commerce et de l'industrie, et la jurisprudence impose qu'elle soit justifiée par des circonstances particulières telles que la nécessité de satisfaire un besoin de la population.

(24) En raison de leur but social, les SEM n'ont pas comme priorité l'obtention du rendement économique et financier le plus élevé pour leurs actionnaires, mais la réalisation des objectifs de développement régional et d'intérêt économique général poursuivis par les pouvoirs publics. Les SEM exercent un pouvoir d'influence notable sur la gestion et la stratégie des entreprises privées avec lesquelles elles s'associent.

(25) En 1982, le groupe BAI a rencontré des difficultés financières, liées au coût substantiel de l'acquisition de navires, qui l'ont amené à se poser la question d'une éventuelle réduction de ses capacités en se basant notamment sur la suppression de plusieurs liaisons maritimes au départ de la région bretonne. Les autorités locales ont réagi par la création successive de trois sociétés d'économie mixte locales qui ont assuré l'acquisition des navires nécessaires pour le maintien des activités de BAI. C'est ainsi que, en 1982, 1985 et 1991, les sociétés d'économie mixte Sabemen ⁽⁹⁾, Senacal ⁽¹⁰⁾ et Senamanche ⁽¹¹⁾ ont été créées, essentiellement dans le but d'agir comme partenaires de BAI.

⁽⁹⁾ Dont, en octobre 1996, le capital était détenu à 55,20 % par différentes collectivités territoriales et à 44,8 % par BAI (voir plan de trois ans 1997-1999, p. 3 et 4).

Actuellement l'ensemble des collectivités territoriales détiennent 69,07 % et Brittany Ferries 30,93 % du capital social de la Sabemen (voir courrier des autorités françaises du 16 février 1998 ainsi que les «Observations de Brittany Ferries» datées du 31 mars 1999).

⁽¹⁰⁾ Dont, en octobre 1996, le capital était détenu à 50,21 % par différentes collectivités territoriales, à 46,67 % par BAI, à 2,35 % par la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Caen, à 0,71 % par le Crédit Agricole et à 0,05 % par divers actionnaires (voir plan de trois ans 1997-1999, p. 3 et 4).

Actuellement l'actionnariat de la Senacal se répartit à hauteur de 65,83 %, pour les collectivités, 32,03 % pour Brittany Ferries, 1,61 % pour la CCI de Caen, 0,49 % pour le Crédit Agricole et 0,03 % pour divers actionnaires (voir courrier des autorités françaises du 16 février 1998 ainsi que les «Observations de Brittany Ferries» datées du 31 mars 1999).

⁽¹¹⁾ Dont, en octobre 1996, le capital était détenu à 50,00 % par différentes collectivités territoriales, à 49,98 % par BAI et à 0,02 % par divers actionnaires (voir plan de trois ans 1997-1999, p. 3 et 4).

Actuellement les collectivités détiennent 68,75 %, Brittany Ferries 31,24 % et divers actionnaires 0,01 % des actions de la Senamanche (voir courrier des autorités françaises du 16 février 1998 MABL/dm n° 233 ainsi que les «Observations de Brittany Ferries» datées du 31 mars 1999).

⁽⁸⁾ Code général des collectivités territoriales.

- (26) Bénéficiant du partenariat des SEM au moyen de capital public, BAI est liée par certaines conditions imposées dans le cadre de conventions de collaboration entre BAI et les SEM. Moyennant ces conventions, qui lient la BAI aux SEM et in fine aux exigences des actionnaires régionaux de ces dernières, BAI doit fournir un service de transport maritime d'une fréquence minimale et cela au départ de certains ports spécifiques. De plus, BAI doit présenter le résultat de ces activités et la prévision des actions envisagées au conseil d'administration des SEM. D'autre part, les conventions susmentionnées donnent aux SEM un pouvoir d'observation via deux «censeurs» dans le conseil d'administration de BAI.
- (27) Ainsi, les relations juridiques et financières liant BAI aux SEM donnent à ces dernières la possibilité d'exercer une influence déterminante sur BAI sur la base de circonstances de droit et de fait. En fait, les SEM ont le pouvoir de déterminer les décisions stratégiques de BAI, puisqu'elles décident de l'acquisition et de la vente des navires exploités par BAI (composition de la flotte), des conditions d'exploitation de ces navires et des conditions générales de trafic que BAI doit assurer ainsi que des augmentations de capital nécessaires pour sécuriser ces conditions.
- (28) Selon les indications des autorités françaises⁽¹²⁾, les SEM font partie intégrante du groupe Brittany Ferries, dans lequel elles assurent la fonction d'investissement, la BAI et ses filiales constituant, ensemble, la structure d'exploitation et de commercialisation du groupe.
- (29) Ainsi, une grande partie de l'endettement de Brittany Ferries se situe au niveau de ces trois sociétés d'économie mixte. Les SEM sont soit directement propriétaires du navire lorsqu'il a été financé par emprunt, soit titulaires d'un crédit-bail auprès de groupements d'intérêt économique (GIE) acquéreurs de navires lorsqu'un tel financement a été retenu. En tant que propriétaires des navires, les SEM ont une influence notable sur les décisions d'entreprise du groupe BAI, notamment sur la détermination de la stratégie du groupe concernant les liaisons maritimes (ports de départ et d'arrivée, fréquences, compositions de la flotte, services à offrir, capacités pour le transport de passagers et de fret, etc.) qui doivent être assurées dans la mesure où les pouvoirs publics les considèrent nécessaires pour atteindre leurs objectifs, notamment en matière de rendement et d'intérêt général.
- (30) Dans ce contexte, les actionnaires des SEM ont à plusieurs reprises augmenté le capital de ces dernières. Mis à part la dernière en 1996, ces augmentations de capital ont été suivies par tous les actionnaires (publics et privés). Il est néanmoins à noter que le principal actionnaire privé des SEM est la société BAI.
- 2.2.2. GIE
- (31) Dans le contexte décrit ci-dessus, des groupements d'intérêt économique (GIE) ont été constitués par plusieurs établissements financiers. Ces GIE sont régis par l'ordonnance du 23 septembre 1967 et leurs mécanismes de financement relèvent du droit commun⁽¹³⁾. Le recours au GIE permet d'effectuer une optimisation fiscale lors de l'acquisition d'actifs industriels lourds. Cela se traduit par une transparence fiscale vis-à-vis des membres du GIE, de manière à ce que les profits ou les pertes réalisés par le GIE sont imputés à ses membres. Les GIE sont d'application générale en France et peuvent être constitués dans tous les secteurs de l'activité économique. Selon les autorités françaises, ce mécanisme relève du droit commun.
- (32) Les GIE sont destinés à acquérir des navires à l'aide de prêts et à la donner en crédit-bail aux SEM. Selon les informations à disposition de la Commission, les GIE fiscaux ont participé au financement de trois navires: le *Bretagne*, le *Normandie* et le *Barfleur*.
- (33) En pratique, pour les trois navires financés au moyen de GIE fiscaux dans le contexte du présent dossier, il est à noter que les GIE sont propriétaires des navires et titulaires des emprunts bancaires servant à financer ces navires. Les GIE louent ces navires aux SEM dans le cadre de contrats de crédit-bail. À leur tour, les SEM donnent ces navires en location à BAI dans le cadre d'un contrat de sous-affrètement, tel que décrit ci-dessous.
- (34) Dans les comptes du GIE, les navires acquis sont amortis dégressivement sur une durée d'environ huit ans. L'amortissement dégressif génère des déficits fiscaux en début de contrat, lesquels bénéficient aux membres du GIE du fait de la transparence fiscale de ce dernier, ce qui permet une bonification des taux d'intérêt bancaires. Le GIE étant déficitaire normalement durant les huit premières années, les économies d'impôts réalisées par ses membres sont dans certains cas réallouées au GIE sous forme de prêt. Le GIE commence normalement à rembourser ce prêt dès qu'il redevient bénéficiaire.

⁽¹²⁾ Lettre des autorités françaises du 25 juin 1999, p. 2.

⁽¹³⁾ Application horizontale indépendamment du secteur.

2.2.3. SEM: loyers facturés à BAI

- (35) Comme indiqué ci-dessus, mis à part trois financements via les GIE, les SEM acquièrent directement des navires qu'elles louent à BAI. Les loyers réels supportés par BAI comprennent:
- les loyers facturés par les SEM (facturation d'un crédit-bail par le GIE aux SEM, amortissements et frais financiers compris) ou loyers directement facturés par le *leaser* (Trovil pour le *Quiberon*),
 - les amortissements des investissements supplémentaires liés auxdits navires (mises aux normes, agencements, etc.) et comptabilisés dans les livres de BAI,
 - les écarts de change concernant les financements de navires en devises (*Val de Loire*, *Normandie*, etc.) et directement constatés dans la compatibilité de BAI.
- (36) Dans la mesure où les institutions de crédit ont facturé une marge sur le taux d'intérêt prélevé aux SEM, cette marge est refacturée par les SEM à BAI. Selon les indications des autorités françaises et de BAI, la facturation de tels loyers permet aux SEM d'avoir un budget équilibré
- (pas de profit pas de perte) jusqu'au moment de la revente définitive des navires.
- (37) Concernant les loyers facturés par les SEM, Dynamar avait critiqué dans son rapport le fait que le niveau des loyers facturés à BAI est d'environ 15 % en dessous de la valeur du marché. Les autorités françaises et NERA ⁽¹⁴⁾ ont réfuté cet argument en indiquant que Dynamar s'appuyait sur une comparaison erronée avec certains navires de P & O.
- (38) En outre, en janvier 2001, Brittany Ferries et le courtier «Brax Shipping» ⁽¹⁵⁾ ont présenté une estimation plus détaillée des loyers affrétés coque nue, que le marché facturerait en 1999 pour les navires affrétés par BAI. D'autre part, BAI a soumis les chiffres des loyers payés dès 1989 sur les navires qu'elle affrétait.
- (39) De plus, le plaignant ⁽¹⁶⁾ soumet également ses propres estimations à l'égard des loyers qu'il estime que BAI devrait payer pour les navires qu'elle exploite. Le plaignant indique par ailleurs que les loyers facturés à BAI se situent nettement en dessous du prix de marché, étant donné qu'ils rémunèrent seulement la part de financement externe des navires. Toujours selon le plaignant, du fait des augmentations de capital (public) et des aides à l'investissement, le financement externe pouvait être maintenu à un niveau nettement en dessous du prix de marché. D'autre part, sont énumérés les loyers réels supportés par BAI ⁽¹⁷⁾.

⁽¹⁴⁾ Voir notamment lettre des autorités françaises du 25 juin 1999, enregistrée à la Commission le 28 juin 1999.

⁽¹⁵⁾ Dans sa lettre à la Commission du 29 janvier 2001, «Brax Shipping» indique qu'il n'est pas réaliste d'effectuer une estimation des loyers de marché pour les navires de Brittany Ferries sur les dix dernières années tenant compte de la difficulté d'obtenir des résultats pertinents sur une telle durée.

⁽¹⁶⁾ Voir document envoyé par le plaignant le 9 février 2000.

⁽¹⁷⁾ Voir document soumis par les représentants de BAI, enregistré à la Commission le 25 janvier 2001.

- (40) Afin de vérifier ces différentes hypothèses et en vue de clarifier si les loyers payés sont acceptables (dans le passé et dans le futur, après restructuration), le tableau suivant donne une comparaison des arguments visés ci-dessus, c'est-à-dire des loyers à payer sur le marché pour des navires du type de ceux exploités par BAI:

Tableau 1

Loyers payés par BAI aux SEM								
SEM/Navire	Estimation BRAX, juillet 1999 (loyer annuel)	Conversion de l'estimation BRAX vers FRF (taux de juillet 1999: 1 USD = 6,329602 FRF)	Estimation par le plaignant des loyers de marché pour BAI	Loyers réels payés par BAI				
	1999	1999	1999	1999	1998	1997	1996	1995
	Millions d'USD	Millions de FRF	Millions de FRF	Millions de FRF	Millions de FRF	Millions de FRF	Millions de FRF	Millions de FRF
Sabemen								
Armorique	hors service							
Bretagne (GIE)	7	44	43	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]
Quiberon	3	18		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Duchesse Anne	hors service							
Cornouailles	hors service							
Val de Loire (GIE)	9	58	70	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Senacal								
Duc de Normandie	4	23		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Normandie	8	51	82	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reine Mathilde	hors service							
Senamanche								
Barfleur (GIE)	7	42	53	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Truckline Ferries								
Coutances	100 % propriété BAI							
Trovil Shipping								
Quiberon	leasing							

(*) Les parties figurant entre crochets et marquées d'un astérisque se réfèrent à des secrets commerciaux ou à des informations confidentielles qui ont été supprimées.

Il ressort de ce tableau que deux loyers se trouvent en dessous et tous les autres à niveau égal voire au-dessus des estimations des experts et du plaignant, ce qui ne permet pas de dire que les SEM facturent des loyers qui sont, au total, en dessous des loyers de marché.

2.2.4. *Système de financement et rentabilité d'investissements*

- (41) Il est rappelé que le capital des SEM a été constitué par des partenaires publics (les régions) et privés (BAI et le Crédit Agricole). BAI, qui détient une part significative des actions des SEM, est elle-même constituée majoritairement d'actionnaires privés. Par ailleurs, des institutions financières privées (essentiellement le Crédit Agricole) ont attribué des crédits pour l'acquisition successive des navires.
- (42) Toutes les décisions d'augmentation de capital ont été liées à de nouveaux investissements (permettant l'élaboration du marché que le groupe développe), BAI souscrivant pour sa part à ces augmentations de capital à hauteur de sa participation dans les SEM ⁽¹⁸⁾. De telles augmentations de capital ont donc été effectuées de manière concomitante dans le temps et le montant par les actionnaires publics et privés.
- (43) En outre, il convient de souligner que, depuis leur création en 1995, les SEM équilibrent leur budget au moyen des loyers facturés à BAI et réalisent des plus-values lors de la vente des navires, qui leur ont permis de réaliser une rentabilité annuelle dans une tranche de 5,9 à 9 % (voir tableau 2 %) ⁽¹⁹⁾. Ces profits ont été régulièrement réinvestis dans le groupe.
- (44) Selon les autorités françaises, ce système a permis aux SEM de ne pas réaliser de pertes jusqu'en 1995. Les pertes enregistrées à compter de cette date faisaient suite aux difficultés rencontrées par Brittany Ferries dès 1993 (voir également ci-dessous), qui ont amené les SEM (et leurs actionnaires majoritairement publics) à accorder

temporairement un report d'une partie des loyers payés sur les navires (250 millions de francs français) dont le remboursement est conditionné par une clause de retour à meilleure fortune. Selon les autorités françaises, à aucun moment auparavant dans l'histoire de la Sabe-men, de la Senacal et de la Senamanche, les collectivités territoriales ne sont intervenues pour recapitaliser les SEM, à la suite des pertes qu'elles auraient subies.

- (45) En particulier, ce système de financement s'explique par le mode de fonctionnement décrit ci-après.
- (46) En règle générale, la quasi-totalité des droits et des obligations détenus par les SEM dans le cadre de ces financements sont transmis à BAI. Sauf décision spécifique contraire, l'ensemble des coûts et des produits supportés par les SEM sont refacturés sous la forme de loyers à BAI moyennant un contrat d'affrètement ⁽²⁰⁾. Ainsi, à travers les contrats d'affrètement qui lient BAI aux SEM, BAI assume le financement des navires via le versement de loyers. Ces loyers sont destinés à couvrir à la fois l'amortissement des navires et les frais financiers des SEM. De cette manière, les SEM atteignent leur équilibre budgétaire, tel que mentionné ci-dessus.
- (47) Au moment de la vente des navires, les SEM recouvrent leurs fonds propres, en réalisant une rémunération annuelle ⁽²¹⁾ moyenne d'environ 7 % sur le capital investi ⁽²²⁾. La rémunération ainsi dégagée a été régulièrement réinvestie dans de nouveaux navires.
- (48) Les montants des plus-values réalisées se ventilent comme suit:

⁽¹⁸⁾ Lettre des autorités françaises du 25 juin 1999, p. 2.

⁽¹⁹⁾ Ce tableau indique également le prix d'achat et les fonds propres mis à disposition par le groupe pour chaque navire acquis.

⁽²⁰⁾ Voir copie des contrats soumis par Brittany Ferries lors de la réunion du 18 janvier 2001; voir M & G, p. 8.

⁽²¹⁾ La rémunération annuelle pour la durée d'utilisation est calculée sur la somme du capital d'origine apporté par les actionnaires de SEM et la plus-value dégagée sur la vente du navire (fonds propres de la SEM après cession du navire en question).

⁽²²⁾ Selon les indications de Shippax, telles que soumises par BAI lors de la réunion du 18 janvier 2001, la durée de vie d'un navire transbordeur est d'environ quarante ans, ce qui est environ le double de sa durée d'amortissement.

Tableau 2

(en millions de FRF)

Rentabilité des navires											
SEM/Navire	Date d'entrée dans SEM	Valeur initiale	Valeur de rachat (fin de crédit-bail)	Durée d'utilisation par SEM-BAI (années)	Date de la vente du navire sur le marché	A	B	A + B = C1	T1	A + B = C2	T2
						Capital d'origine apporté par actionnaires des SEM (et reconstitué)	Plus-value dégagée sur vente du navire	Fonds propres SEM après cession et avant recapitalisation en 1996	Taux de rémunération avant recapitalisation en 1996 (en %)	Fonds propres SEM après cession et après recapitalisation en 1996	Taux de rémunération après recapitalisation en 1996 (en %)
Sabemen											
<i>Armorique</i>	1982	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
<i>Bretagne</i>	1989	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Quiberon</i>	1984			[...]	[...]		[...]				
<i>Duchesse Anne</i>	1988	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
<i>Cornouailles</i>	1982	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
<i>Val de Loire</i>	1993	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Senacal											
<i>Duc de Normandie</i>	1985	[...]		[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]		
<i>Normandie</i>	1992	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Reine Mathilde</i>											
Senamanche											
<i>Barfleur</i>	1992	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(49) Lorsqu'il s'est agi d'examiner la pratique de marché concernant les méthodes de financement et le retour sur investissement pratiqués à l'égard de navires transbordeurs, la Commission a notamment eu recours à l'étude de l'expert indépendant «Institute for Shipping Analysis» (ISA) ⁽²³⁾ et a également comparé l'opinion de ISA avec d'autres sources d'informations, telles que des indications fournies par «Brax Shipping» et des indications du plaignant.

(50) Selon la description générale apportée par ISA sur les modes de financement pour l'acquisition, la location et la vente des navires de passagers transbordeurs (*ferries*), il est d'usage dans le secteur maritime que des armateurs qui n'exploitent pas leurs navires louent ceux-ci à un opérateur. Ceci peut se faire notamment par crédit-bail ou par contrat d'affrètement. Selon la pratique du marché ⁽²⁴⁾, le retour sur investissement pendant la durée de vie de ces navires peut varier entre un retour équilibré sans profits pendant la durée d'utilisation du navire

et un profit suffisant pendant la période d'exploitation permettant de couvrir le coût du capital et les coûts sujets à la fluctuation du marché ⁽²⁵⁾.

(51) Il est également d'usage dans le secteur que l'armateur ne touche de profit sur son navire qu'à travers la plus-value résiduelle dégagée sur et au moment de la vente du navire. Selon ISA, il y a dix ans, certains transbordeurs étaient même vendus avec une plus-value supérieure à leur coût d'acquisition initial. Toutefois, depuis une dizaine d'années, le marché de seconde main pour transbordeurs n'est plus aussi largement lucratif. De manière générale, ISA estime que les valeurs de revente peuvent fortement varier et que les investisseurs peuvent

⁽²³⁾ «Institute for Shipping Analysis» travaillant en collaboration avec «Shippax».

⁽²⁴⁾ Extrait de «Stena Annual report», annexe 11 du document soumis par BAI et enregistré le 25 janvier 2001.

⁽²⁵⁾ Il est également courant que les crédits contractés pour le financement de navires sont accompagnés de gros montants à payer en fin du remboursement (*balloon*) en vue de maintenir la liquidité du preneur de crédit.

La durée d'amortissement de navires se situe généralement dans une tranche variable de vingt à vingt-cinq ans (pouvant même atteindre trente ans) et les schémas de remboursement des investissements se font habituellement de manière linéaire sur base du développement des taux d'intérêt [tels que LIBOR (London Interbank Offered Rate)].

avoir des stratégies d'investissement très diverses, dépendant de l'anticipation d'une telle évolution de marché.

- (52) Des indications allant dans le même sens ont également été faites par «Brax Shipping»⁽²⁶⁾, qui a également fourni des exemples indiquant que le marché de seconde main pour *ferries* s'est fortement détérioré dès 1996, en raison de l'annonce de l'abolition du *duty free*, mais qu'il pourrait cependant s'améliorer à nouveau.
- (53) Les informations reçues à titre indicatif par le Crédit Agricole Indosuez⁽²⁷⁾ indiquent qu'un rendement annuel d'environ 7 % peut être considéré comme acceptable par certains investisseurs⁽²⁸⁾. Ceci tient néanmoins compte de la situation relativement difficile du marché actuel de revente pour transbordeurs.

2.2.5. Transactions au sein du groupe (BAI et SEM)

- (54) La Commission a considéré nécessaire de comparer les modes de fonctionnement de trois SEM avec BAI en vue de vérifier si ceux-ci sont comparables.
- (55) Dans ce contexte, il est rappelé que les trois SEM réalisent des profits, comme indiqué notamment au tableau 2. Toutefois, seules la Senacal et la Senamanche restent en possession de ceux-ci. Les profits réalisés par Sabemen sur les revenus de loyers et la vente des navires qu'elle acquiert et qui doivent être utilisés au départ de Roscoff et de Saint-Malo pour desservir Plymouth, Portsmouth, Cork et Santander sont néanmoins transférés à BAI (en tant que transaction au sein du groupe). De telles transactions découlent directement des modalités du contrat d'affrètement⁽²⁹⁾ qui lie la Sabemen à BAI, tout comme en découle l'obligation pour BAI de desservir les ports de Roscoff et Saint-Malo.
- (56) Comme expliqué ci-dessus, la Sabemen escompte un retour sur ses investissements, qui sont toutefois réaffectés à BAI, au sein du groupe (BAI-SEM). Toutefois, à la suite des indications de la Commission concernant la nécessité d'aligner le fonctionnement des trois SEM au sein du groupe qu'elles forment avec BAI, les autorités françaises ont indiqué, par lettre du 8 mars 2001, que le fonctionnement de la Sabemen sera aligné sur celui de la Senacal et de la Senamanche selon les termes de la convention qui la lie à BAI.

⁽²⁶⁾ Brax Shipping a été consulté par BAI. Brax s'est par la suite adressé par courrier du 29 janvier 2001 à la DG «Énergie et transports».

⁽²⁷⁾ Le Crédit Agricole Indosuez «CAI» est cité en premier lieu parmi les vingt plus importants (*top*) financiers pour navires dans «Shipping Finance Annual 2000/2001», publication «Euromoney».

⁽²⁸⁾ À titre d'exemple pratique, il est indiqué par BAI que la valeur de revente du *Duc de Normandie*, telle qu'indiquée au tableau, est le résultat d'une estimation réelle effectuée par un expert en 1999.

⁽²⁹⁾ Voir copie M & G, p. 8.

2.2.6. Garanties

- (57) BAI a par ailleurs indiqué que, à trois reprises, des garanties régionales ont été octroyées dans le cadre du financement de navires:
- une garantie d'un montant de 24 millions de francs français (FRF) octroyée en 1983 par la région de Bretagne à la Sabemen dans le cadre du financement du navire *Quiberon* pour emprunt d'un montant total de 80 millions de FRF,
 - une garantie d'un montant de 270 millions de FRF octroyée en 1987 par les régions de Bretagne et du Pays de la Loire pour le financement du navire *Bretagne* d'un montant total de 295 millions de FRF,
 - une garantie de 10 millions de FRF accordée par le conseil général de la Manche en 1992 pour garantir les obligations de la Senamanche dans le cadre du financement du navire *Barfleur* (au titre du crédit d'allongement d'un montant de 178 millions de FRF).

2.2.7. Le rôle du Crédit Agricole

- (58) Le Crédit Agricole (CA), et plus particulièrement le Crédit Agricole caisse régionale du Finistère, en tant que banquier privilégié de Brittany Ferries depuis sa création en 1972, assure la quasi-totalité des besoins en trésorerie d'exploitation de BAI, outre un rôle prépondérant dans les opérations de financement de la flotte. Le CA a été privatisé en 1988.
- (59) Les autorités françaises ont expliqué⁽³⁰⁾ que le groupe bancaire Crédit Agricole n'est pas une entreprise publique mais un établissement de crédit strictement privé. Le capital de la caisse nationale du Crédit Agricole (CNCA) est détenu exclusivement par les 56 caisses régionales (CRCA) et leurs administrateurs salariés. Le capital des CRCA est quant à lui détenu par les 2 775 caisses locales (CLCA) ou des sociétaires individuels. Le capital des CLCA est à son tour détenu par environ 5,5 millions de sociétaires, personnes physiques ou morales.

2.3. Marché de BAI (carte géographique, annexe)

2.3.1. Marché de passager transmanche

- (60) Le marché de passagers et de véhicules de tourisme est sujet à un certain degré de substituabilité à sens unique, c'est-à-dire que les prix fixés par les opérateurs dans la mer du Nord et la Manche centrale/occidentale sont jusqu'à un certain degré influencés par les prix fixés dans le détroit de la Manche entre Calais et Douvres, mais l'inverse ne serait pas le cas⁽³¹⁾. Selon les informa-

⁽³⁰⁾ Courrier du 16 juillet 1998.

⁽³¹⁾ Décision de la Commission du 26 janvier 1999, publiée au JO L 163 du 29.6.1999, p. 61.

tions fournies par Brittany Ferries ⁽³²⁾, NERA ⁽³³⁾ et M & G ⁽³⁴⁾ dans le contexte de la présente affaire, les effets de l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994 et de l'incendie dans celui-ci ont eu un impact direct sur le segment du détroit mais un effet nettement plus atténué sur la Manche occidentale. D'autre part, il ressort de ces informations que BAI opère dans la Manche occidentale et centrale (à l'ouest de la ligne Dieppe-Newhaven), ainsi que vers l'Irlande et l'Espagne.

(61) Selon M & G et BAI, en 1998, le secteur Manche occidentale et centrale représentait environ 5 millions de passagers et 1,2 million de véhicules de tourisme. Ce chiffre correspond à environ 13 % du segment de marché allant de la Manche centrale au détroit pour les passagers et 16 % pour les véhicules de tourisme. BAI a une part de marché assez stable en trafic passager, qui se situe entre 45 % et 50 % du marché Manche centrale et occidentale ⁽³⁵⁾.

(62) Selon les informations dont dispose la Commission, en 1999, les secteurs de la Manche centrale et occidentale étaient partagés entre:

- la société «BAI» pour les routes Roscoff-Plymouth, Saint-Malo-Portsmouth, Cherbourg-Poole et Caen-Portsmouth,
- la société «P & O» pour les routes Cherbourg-Portsmouth et Le Havre-Portsmouth ⁽³⁶⁾,
- la société «Condor Ferries» pour les routes Saint-Malo-Weymouth/Poole. Il est de plus à noter que la compagnie «Condor Ferries» opère via les îles Anglo-Normandes et cela seulement sur une partie de l'année.

(63) Il convient par ailleurs de noter que BAI exploite une ligne entre le sud-ouest du Royaume-Uni et Santander, en Espagne, et un service vers l'Irlande. Sur les trajets vers l'Espagne, BAI est en concurrence avec P & O (qui opère sur des lignes similaires dans ce secteur) et vers l'Irlande avec Irish Ferries.

(64) Selon les représentants de l'entreprise, c'est l'activité de BAI qui a créé un marché au départ de la Bretagne/Basse-Normandie qui n'existait pas en tant que tel auparavant.

⁽³²⁾ «Observation de Brittany Ferries», p. 11.

⁽³³⁾ NERA, p. 14 et 15.

⁽³⁴⁾ Selon M & G, p. 6, le marché pertinent de BAI est la Manche occidentale et centrale, pour ce qui est du trafic transmanche.

⁽³⁵⁾ Brittany Ferries opérant à l'ouest de la ligne Dieppe-Newhaven.

⁽³⁶⁾ La ligne Dieppe-Newhaven, opérée par P & O-Stena jusqu'au début de 1999 est à présent exploitée à un degré fortement réduit par Hoverspeed.

2.3.2. Marché du fret transmanche

(65) Pour ce qui est du marché de fret, l'effet de substituabilité à partir du détroit est nettement plus prononcé que pour le marché de passagers ⁽³⁷⁾. Brittany Ferries remarque d'ailleurs que son marché pertinent en termes de fret doit être défini comme un marché régional consistant dans le transport de fret entre le Royaume-Uni et le continent, comprenant le détroit et la Manche ⁽³⁸⁾. Néanmoins, selon les indications de Brittany Ferries ⁽³⁹⁾ dans le cadre de ce dossier, l'ouverture du tunnel sous la Manche a entraîné une chute du trafic d'environ 22 % pour le transport maritime de fret sur le détroit (voir également NERA) ⁽⁴⁰⁾, alors que le trafic est resté stable en Manche centrale et occidentale. Selon NERA, les répercussions sur le marché de la Manche centrale et occidentale étaient véhiculées par la ligne Dieppe-Newhaven ⁽⁴¹⁾. P & O European Ferries (P & OEF) ayant arrêté ses opérations sur cette ligne, lesquelles n'ayant été que partiellement reprises par Hoverspeed, l'impact du marché du détroit vers celui de la Manche centrale et occidentale serait dès lors atténué. Une certaine distinction entre les segments de marché du détroit et de la Manche centrale et occidentale pourrait donc également être faite en ce qui concerne le fret.

(66) Selon les estimations de BAI ⁽⁴²⁾, en 1998, le marché de la Manche centrale et occidentale représentait 354 000 camions transportés, ce qui correspond à 14,5 % du marché transmanche pour le fret, qui représente en tout environ 2,3 millions de camions. BAI a une part de marché assez stable (entre 45 et 50 %) du marché de fret sur la Manche centrale et occidentale. Par contre, par rapport au total du trafic transmanche, la part de marché de Brittany Ferries s'est progressivement érodée ces dernières années, passant de 12 % en 1994 à 10 % en 1995, 9 % en 1996 et 1997 et à 7,5 % en 1998.

(67) Pour ce qui est du fret, pour lequel la totalité du marché pertinent doit être considéré, dans le cadre de ce dossier (la Manche centrale et occidentale ainsi que le détroit), les concurrents sont P & O Portsmouth, Commodore, P & O Stena Line, Sea France, Eurotunnel, Hoverspeed et Holyman Sally.

2.4. Détérioration de la situation économique de Brittany Ferries

(68) Avant de décrire les différentes mesures d'aide à la restructuration, il est utile de décrire les principaux fac-

⁽³⁷⁾ Dans le cadre de ce dossier particulier, une analyse s'étendant géographiquement au-delà du détroit vers la mer du Nord n'est pas requise, étant donné que BAI n'opère ni dans le détroit ni dans la mer du Nord.

⁽³⁸⁾ Voir également décision de la Commission du 30 octobre 1996 publiée au JO L 26 du 29.1.1997, p. 23.

⁽³⁹⁾ «Observations de Brittany Ferries», p. 13.

⁽⁴⁰⁾ NERA, p. 16.

⁽⁴¹⁾ En matière de substituabilité, la ligne Dieppe-Newhaven effectue un lien de transmission de prix entre le détroit et la Manche centrale et occidentale.

⁽⁴²⁾ «Observations de Brittany Ferries», p. 10.

teurs ayant conduit au besoin de restructurer Brittany Ferries.

- (69) En raison, tout d'abord, de facteurs externes, la situation économique de Brittany Ferries s'est rapidement détériorée à compter de 1992, ce qui a mis en évidence un besoin de restructurer la société de manière interne afin de pouvoir faire face à la modification de son environnement.

2.4.1. Facteurs externes

- (70) Selon les indications de Brittany Ferries telles que soumises par les autorités françaises, deux facteurs externes principaux et concomitants sont à l'origine de la crise qui a frappé Brittany Ferries dès 1992:

- la dévaluation de la livre sterling de 9,70 FRF à 8,50 FRF en septembre 1992, puis, surtout, sa baisse et son maintien en dessous de 8 FRF en 1995 et 1996, et
- l'ouverture du tunnel sous la Manche en 1994.

2.4.2. Résultats internes

- (71) Face à ces événements qui, bien sûr, n'affectent pas seulement BAI, l'ampleur des pertes réalisées par Brittany Ferries mettait en jeu la survie même de l'entreprise en 1996. En effet, selon les informations dont dispose la Commission ⁽⁴³⁾, une baisse de la livre de 0,50 FRF a un effet mécanique minimal de [...] de FRF sur les chiffres de BAI en l'absence de tout effet induit sur le trafic et la recette unitaire.
- (72) Les effets combinés de la dévaluation indiquée ci-dessus et de l'ouverture du tunnel sous la Manche ont provoqué des pertes croissantes comme en témoignent les résultats indiqués ci-dessous ⁽⁴⁴⁾:

Tableau 3

(en millions de FRF)

Résultats avant 1996				
	30.9.1992	30.9.1993	30.9.1994	30.9.1995
Chiffre d'affaires	1 342,6	1 389,6	1 451,2	1 284,5
Résultat d'exploitation	24,3	- 28,3	18,9	- 44,9
Résultat financier	- 6,7	- 4,8	- 10,8	- 16,3
Résultat net	22,1	- 12,3	- 13,9	- 80,3

Selon les informations dont dispose la Commission ⁽⁴⁵⁾, un an plus tard, en 1996, le résultat net comptable aurait probablement atteint le montant de - 169 millions de FRF sans de concours de l'État pour 1996 ⁽⁴⁶⁾. Le résultat de BAI ayant une influence forte sur les résultats du groupe entier, étant donné que c'est BAI qui finance l'équilibre des SEM au cours des différentes années — au moyen des loyers qu'elle paye aux SEM et qu'elle finance par ses revenus — le résultat susmentionné de BAI avait une influence déterminante sur celui du groupe BAI-SEM.

2.5. Plan de restructuration

- (73) Le plan de restructuration de Brittany Ferries est constitué d'un ensemble de mesures cohérentes. En effet, la Commission a reçu successivement un certain nombre de documents concernant la restructuration de Brittany Ferries, qu'elle considère comme un ensemble constituant un concept unique de restructuration. Cet ensemble de documents décrivant l'ensemble du plan de restructuration consiste en un concept élaboré en octobre 1996, tel que complété en 1997, 1998 («plan 1999-2003»), par un audit effectué par M & G (voir ci-dessous), et par des commentaires de BAI et de l'étude NERA (voir ci-dessous), ainsi que par de la décision de l'État français (État central et régions) d'accorder des aides à la restructuration à la société (de 70 millions de FRF, d'environ 246 millions de FRF et ensuite d'un montant de 80 millions de FRF). Les mesures de restructuration concernent tant BAI, en tant qu'opérateur des navires étant la propriété des SEM, que les SEM elles-mêmes dans leur rôle de propriétaire de ces navires.
- (74) Les montants d'aides envisagés par l'État central sont deux tranches d'aides directes de l'État à BAI, telles que notifiées successivement à la Commission (70 millions de FRF suivis de 80 millions de FRF) ainsi que le soutien régional à la restructuration à hauteur d'environ 250 millions de FRF (environ 246 millions de FRF de capital public). Ce dernier montant consiste en une augmentation de capital des actionnaires des SEM (sauf BAI), que les SEM ont attribué à BAI en tant qu'exemption temporaire de loyers (accompagnée d'une clause de retour à meilleure fortune, qui, selon les indications des autorités françaises, est dès lors remplie). Les montants de 70 et de 250 millions de FRF ont été versés.
- (75) Le soutien à la restructuration, apporté en 1996 par les autorités régionales au moyen de l'augmentation de capital de 250 millions de FRF au sein des SEM, a pour objectifs de mettre en œuvre tout d'abord des mesures

⁽⁴³⁾ Voir M & G, p. 12, de la synthèse.

⁽⁴⁴⁾ Convention du 26 mai 1997 entre la République française et BAI.

⁽⁴⁵⁾ Voir M & G, p. 6, de la synthèse.

⁽⁴⁶⁾ Versement ACOMO, voir tableau 4.

de restructuration d'ordre financier, à la suite desquelles il est possible de remplir des objectifs de restructuration matérielle et structurelle (en termes de remplacement de navire et de réorganisation de dessertes) tels que prévus notamment dans le plan de restructuration daté d'octobre 1996 et complétés en 1997 et 1998. En effet, ce soutien a permis, d'une part, de financer le remboursement de crédits pendant une période critique, surtout en début de restructuration de Brittany Ferries, d'autre part, de préserver les investissements initiaux (en navires) des SEM, et enfin contribue à l'acquisition du navire *Normandie 2* qui remplacera le navire *Quiberon* conjointement à une réaffectation de navires entre les lignes existantes, permettant ainsi de rééquilibrer et donc d'améliorer la rentabilité des lignes desservies.

(76) Les documents d'experts sont à citer plus particulièrement: l'audit «Mazars et Guerard»⁽⁴⁷⁾ donnant, en avril 1998, une image de la situation financière dans les années 1996-1998; le rapport «Dynamar»⁽⁴⁸⁾ essentiellement chargé de vérifier si les documents dont disposait la Commission étaient suffisants pour évaluer la restructuration (rapport effectué en décembre 1998) et enfin l'étude NERA⁽⁴⁹⁾ fournissant l'essentiel des documents manquant à l'analyse de la restructuration.

(77) Le premier, intitulé «diagnostic de la situation financière et les perspectives du groupe BAI», a été effectué en avril 1998 par Mazard et Guerard (M & G) à la demande des autorités françaises. Cette analyse approfondie de la situation économique de BAI porte principalement sur les années 1996 et 1997 avec une prévision notamment pour les années 1998 et 1999.

(78) En avril 1998, M & G concluent que:

«les mesures internes et les soutiens externes qui sont joints à des événements favorables tels que la remontée de la livre sterling permettront à BAI d'atteindre le redressement envisagé dans le plan de trois ans.

Ceci se traduit en terme de rentabilité à court terme. À moyen terme, ce redressement n'apporte pas de solutions durables face aux événements certains, tels que le financement — qu'il soit imposé par la concurrence ou par l'obsolescence — de la flotte ou l'arrêt des ventes hors taxes et face aux événements aléatoires, tels que la baisse significative de la livre ou l'évolution de la concurrence sur le marché Centre et Ouest.»

(79) En décembre 1998, le consultant Dynamar présente son rapport et s'appuie principalement sur les résultats de M & G pour soutenir que les documents soumis à la

Commission ne constituent pas un plan de restructuration étant donné que certains éléments d'analyse essentiels — tels qu'une analyse par centres de profit et une analyse du marché pertinent — manquent au dossier. De plus Dynamar critique le niveau élevé des frais centraux de la société tout en admettant que Brittany Ferries doit préserver son image de marque, que Dynamar qualifie de «marque la plus forte». Dynamar conclut que la question de la viabilité long terme de la société ne peut pas être établie sur la base des seules données à la disposition de la Commission au stade auquel le rapport Dynamar est effectué (décembre 1998).

(80) En mars 1999, Brittany Ferries soumet notamment l'étude NERA, qui apporte les informations manquant jusqu'à ce stade, en particulier sur les points importants soulevés par Dynamar (entre autres, description du marché, analyse de la société par centres de profit, analyse de viabilité — projection dans le futur).

(81) En complément à M & G, qui se concentraient surtout sur les années 1996 à 1998, NERA se concentre essentiellement sur l'évolution future de Brittany Ferries en projetant un modèle économique pour les années 1998 à 2006. Cette projection tient compte d'une étude préalable, intégrant notamment une analyse par centre de profits, une analyse des frais du service central, une analyse des investissements nécessaires dans le futur ainsi qu'une analyse de marché.

(82) Sur cette base, NERA analyse Brittany Ferries et les trois SEM en tant qu'entité économique, comme décrit ci-dessus, et conclut, environ un an après les conclusions de M & G⁽⁵⁰⁾, à la viabilité à long terme du groupe.

(83) Dans ce contexte, les facteurs externes (la parité livre sterling-franc français, l'évolution du marché) et les facteurs internes à la restructuration du groupe sont analysés au chapitre 5.

(84) Les principales mesures mises en œuvre dans le cadre de ce concept de restructuration sont exposées ci-après.

2.5.1. Réduction de capacités

(85) Le redimensionnement des activités de BAI a consisté en l'arrêt de deux lignes (Saint-Malo-Poole et Saint-Malo-Cork) sur un total de huit lignes, la réduction et la rationalisation des rotations d'hiver, et le désarmement et la mise en vente de deux navires (*Normandie Shipper* et *Duchesse Anne*) sur une flotte de neuf navires, ainsi qu'en un programme de revente d'actifs non essentiels à son activité centrale (tels que sa participation de 17 % dans la chaîne de télévision britannique «West Country TV».)

⁽⁴⁷⁾ À la demande de la France.

⁽⁴⁸⁾ À la demande de la DG «Énergie et transports».

⁽⁴⁹⁾ Effectué à la demande et soumis par Brittany Ferries. Les autorités françaises se sont appuyées sur ce rapport.

⁽⁵⁰⁾ Dans ce laps de temps, les conditions de marché ont fortement évolué — notamment la parité livre sterling et franc français.

(86) L'offre de Brittany Ferries, mesurée en termes de dessertes et de rotations, demeurera constante en 2001 par rapport à 1998, et nettement inférieure à ce qu'elle était en 1995 avant sa restructuration, sans que Brittany Ferries puisse augmenter le rythme des dessertes, ouvrir de nouvelles lignes, ou affecter des navires supplémentaires à des lignes existantes ⁽⁵¹⁾. Entre les exercices 1995 et 1998, la capacité passagers de Brittany Ferries a été réduite de 12 % (- 1 375 passagers), la capacité couchettes de 9 % (- 539 couchettes) et la capacité garage de 17 % (- 1 480 mètres de roulage). Entre les exercices 1995 et 2003, après le remplacement du *Quiberon* par le *Normandie 2* sur la ligne Caen-Portsmouth au milieu de 2002, la capacité de Brittany Ferries restera au total en deçà de sa capacité avant restructuration, soit une réduction de 5 % pour la capacité de passagers (- 554 passagers), de 9 % de la capacité couchettes (- 523 couchettes) et de 4 % pour la capacité garage (- 367 mètres de roulage) ⁽⁵²⁾.

2.5.2. Réorganisation des dessertes — remplacement d'un navire

(87) En ce qui concerne les dessertes, la ligne Caen-Portsmouth est actuellement exploitée avec deux navires, le *Normandie* et le *Duc de Normandie*, de taille et de capacité très différentes. En raison de la durée des traversées, il y a chaque jour trois départs de Caen vers Portsmouth et inversement. Chaque navire effectue donc quotidiennement un aller et retour et un aller, au départ de Caen un jour et de Portsmouth le suivant. Le déséquilibre des capacités fait ainsi fluctuer l'offre de manière considérable d'un jour à l'autre (65 % dans le sens Caen-Portsmouth et 35 % dans le sens Portsmouth-Caen un jour et inversement le lendemain) entraînant des problèmes logistiques et des pertes de productivité significatives.

(88) Afin de réaliser pleinement l'objectif du plan de restructuration de 1996 consistant à «poursuivre les efforts de rationalisation et d'économie permettant d'améliorer le seuil de rentabilité» ⁽⁵³⁾, il a été décidé, outre les mesures de réduction de capacité, de procéder à un remplacement de navire afin de rééquilibrer et ainsi d'améliorer la rentabilité des lignes desservies. En effet, le *Normandie 2*, à la taille et aux caractéristiques analogues à celles du *Normandie*, sera affecté avec le *Normandie* à la ligne Caen-Portsmouth. Le *Duc de Normandie* remplacera quant à lui le *Quiberon* sur la ligne Roscoff-Plymouth, ce qui permettra également d'optimiser l'exploitation de cette ligne. Dans la mesure où il s'agit de remplacer, en 2001, un navire ancien par un nouveau navire conforme aux nouvelles réglementations en matière de sécurité, le nombre total de navires exploités par Brittany Ferries, réduit de neuf à sept dans le cadre de sa

restructuration, n'aura pas augmenté à l'issue du plan d'entreprise «plan 1999-2003».

2.5.3. Refinancement de deux navires

(89) BAI a procédé au refinancement des navires pour lesquels cela était possible et présentait un intérêt à court terme. Il s'agit, d'abord, du *lease back* du *Quiberon* ⁽⁵⁴⁾, qui permet un refinancement à court terme (en vue de générer des liquidités à court terme) mais engendre des loyers plus élevés ⁽⁵⁵⁾ à hauteur de [...] de FRF répartis sur les années 1995 à 2001 ⁽⁵⁶⁾.

(90) Par ailleurs, la durée de financement du navire *Val de Loire* a été prolongée par le biais d'un différé de paiement pendant une période de trois ans (du 1^{er} janvier 1995 au 1^{er} janvier 1998) sur l'emprunt contracté au titre de ce navire avec le Crédit Agricole (banque privée). Durant cette période, aucun remboursement n'a été effectué sur le capital, ce qui génère un coût (d'intérêts additionnels) de [...] de FRF ⁽⁵⁷⁾. Ces intérêts additionnels ont été facturés à la SEM qui les a refacturés à BAI.

(91) Cette opération de refinancement sur ces deux navires a permis à la SEM de diminuer son besoin de trésorerie d'environ [...] de FRF sur trois ans (soit trois remboursements de [...] de FRF). En confortant de la sorte la situation de trésorerie de la SEM, l'opération de refinancement a permis à la SEM de limiter la nécessité de trésorerie de BAI. En tout état de cause, le refinancement du *Val du Loire* n'a entraîné aucun coût pour la Sabemen dans la mesure où les loyers dus par BAI ont continué de couvrir l'amortissement du navire et les frais financiers supplémentaires liés à ce refinancement.

2.5.4. Injection de capital public (environ 246 millions de FRF)

(92) En vue de soutenir le processus de restructuration, les SEM accordent un report partiel de loyer sur trois ans à BAI pour les navires qu'elle exploite. Ce report est d'un

⁽⁵⁴⁾ Vente à la société Trovil Shipping et *lease back* par BAI. Les loyers payés dans le cadre du *lease back* se composent d'une partie remboursement de capital et du paiement des intérêts dus. En conséquence du *lease back*, le loyer payé est estimé élevé par M & G (M & G, annexe 4). Néanmoins, l'opération a été effectuée dans un objectif général de financement de la compagnie.

⁽⁵⁵⁾ Voir M & G, annexe 4.

⁽⁵⁶⁾ Voir fiche d'information sur l'impact des mesures de restructuration sur Brittany Ferries, soumise par les représentants des Brittany Ferries lors d'une réunion et enregistré sous le n° 60243.

⁽⁵⁷⁾ Voir fiche d'information sur l'impact des mesures de restructuration sur Brittany Ferries, soumise par les représentants de Brittany Ferries lors d'une réunion et enregistré sous le n° 60243. Voir également M & G, p. 16 et annexe 7.

⁽⁵¹⁾ Voir «Observations de Brittany Ferries» du 31 mars 1999, p. 19, et lettre de Brittany Ferries du 9 juillet 1999, enregistrée à la DG «Énergie et transports» sous le n° 62620.

⁽⁵²⁾ Voir courrier de BAI du 9 juillet 1999, p. 2.

⁽⁵³⁾ Plan de retour à la compétitivité, octobre 1996, p. 15.

montant total de 250 millions de FRF ⁽⁵⁸⁾ pour les exercices de 1996 à 1998. Ce report de loyers est financé par une augmentation de capital public au sein des SEM d'environ 246 millions de FRF ⁽⁵⁹⁾.

- (93) Bien que ce montant fasse l'objet de transactions entre SEM et BAI (à l'intérieur du groupe), il est constaté qu'il y a apport en capital public (externe) d'environ 246 millions de FRF au groupe Brittany Ferries.

2.5.5. Réduction des frais centraux

- (94) Il convient d'abord de rappeler que, au sein du groupe Brittany Ferries, BAI a réduit sa capacité (deux navires sur neuf), a réorganisé la desserte de ses lignes (fermeture de deux lignes sur huit) et a réduit son trafic, ce qui a permis de réduire les «coûts alloués» de la société.

- (95) Mis à part la réduction des coûts alloués, BAI a également réduit ses coûts non alloués: d'une part, en diminuant ses coûts propres (réorganisation des services à terre, renégociation de contrats, revente d'actifs non essentiels à son activité centrale) et, d'autre part, en réattribuant les frais de terminaux au prorata des différentes lignes exploitées, ce qui représente une redistribution d'environ 20 % des coûts anciennement non alloués ⁽⁶⁰⁾.

- (96) Les coûts non alloués qui demeurent se composent de frais manifestement généraux. Il s'agit du service à terre au Royaume-Uni: notamment vente des billets, personnel central de BAI, personnel Serestel (services à bord), personnel Truckline (service fret), publicité et frais généraux, qui au total et après redistribution des frais portuaires représentent environ 16 % du coût total opérationnel ⁽⁶¹⁾.

2.5.6. Plan social

- (97) Il découle des indications fournies par les autorités françaises que BAI a mis en œuvre un plan social concernant 24 postes de sédentaires et 58 postes permanents de navigants. Il a également été noté que les mesures prises par l'entreprise, en sus du plan social, ont conduit à une réduction de 35 personnels sédentaires et 129

personnels embarqués, soit une réduction de 11 % et de 10 % de l'effectif respectif ⁽⁶²⁾. L'ensemble de ces mesures a coûté 19 millions de FRF à l'entreprise.

- (98) En particulier, les autorités françaises sont intervenues dans le cadre du Fonds national pour l'emploi en ce qui concerne quatre personnes sédentaires ⁽⁶³⁾, et ont appliqué quatre types de mesures concernant le personnel navigant [mise en place du temps partiel, soutien au départ volontaire, réduction du temps de travail et cessations anticipées d'activité (CAA)]. Selon les indications des autorités françaises, seule la CAA comporte une contribution de l'État. La CAA a été notifiée à la Commission par lettre du 25 janvier 1990 (enregistrée le 26 janvier 1990) dans le cadre du «programme public pour la flotte de commerce». Ce programme a été approuvé par la Commission ⁽⁶⁴⁾ pour la période de 1990 à 1994 et a été reconduit par la France pour la période de 1995 à 1997 et approuvé par la Commission. La France a renouveau le régime CAA par lettre du 7 septembre 1998 ⁽⁶⁵⁾, et celui-ci a été approuvé par la Commission ⁽⁶⁶⁾.

- (99) Les mesures financées via la CAA auront coûté 0,1 million de FRF et les mesures tombant sous le FNE auront coûté 0,01 million de FRF.

- (100) Les autorités françaises indiquent qu'il n'y a pas eu d'autre dispositif appliqué dans le cadre du plan social.

2.5.7. Économies réalisées

- (101) Les mesures internes et externes de réduction des coûts comportent notamment le blocage des salaires et l'abandon d'une partie du treizième mois, la réduction du budget publicitaire de 15 %, la réorganisation des services à terre et du service médical ainsi que la renégociation de contrats de sous-traitance tels que le blanchissement et le nettoyage, etc.).

- (102) Les mesures de restructuration visées ci-dessus (avant renouvellement d'un navire) ont permis une économie totale de 70 millions de FRF en 1996 et de 50 millions de FRF en 1997 par rapport à l'exercice précédent respectif. Conjuguées à l'amélioration du contexte externe, les mesures prises ont permis de réduire de 60 % le déficit d'exploitation dès 1997 et de le ramener à l'équilibre en 1998 ⁽⁶⁷⁾.

⁽⁵⁸⁾ Dont Sabemen accorde 150 millions, Senacal 64 millions et Senamanche 36 millions de FRF.

⁽⁵⁹⁾ Il est à retenir qu'environ 1,49 % du montant de 250 millions de FRF ne proviennent pas des collectivités territoriales mais des chambres de commerce et d'industrie (CCI), du Crédit Agricole et d'autres actionnaires.

⁽⁶⁰⁾ Voir NERA p. 31.

⁽⁶¹⁾ Voir NERA, p. 26 et p. 31.

⁽⁶²⁾ Voir notamment lettre des autorités françaises du 16 juillet 1998.

⁽⁶³⁾ Voir lettre des autorités françaises du 15 octobre 1998. Il s'agit de deux préretraites et deux passages au temps partiel.

⁽⁶⁴⁾ Lettre à la France du 9 juillet 1990.

⁽⁶⁵⁾ Enregistré à la Commission le 8 septembre 1998.

⁽⁶⁶⁾ Lettre à la France du 11 novembre 1998.

⁽⁶⁷⁾ Brittany Ferries «Plan 1999/2003» septembre 1998, annexe 3, p. 6.

2.5.8. Coût et cumul des aides à la restructuration (1995 — 1999-2002)

- (103) Il convient d'obtenir une image complète des aides attribuées au groupe Brittany Ferries durant la période de restructuration. Pour ce faire, les aides à la restructuration proprement dites et les aides parallèles ⁽⁶⁸⁾ accordées durant la période de restructuration ont été cumulées à l'aide du tableau 4.

Tableau 4 ⁽⁶⁹⁾

(en millions de FRF)

Période 1995-2003						
Coût de la restructuration						
Année	1995	1996	1997	1998	1999-2002	Total
Coût de la restructuration						
Plan social	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Retrait du <i>Normandie Shipper</i>	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Développement Yield management	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nouveau logiciel de réservation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Vente West Country TV	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Lease back</i> du Quiberon	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Refinancement du «Val de Loire» coût SEM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Sous-total (1)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	207,00
Investissements restructuration						
<i>Normandie 2</i>					860,00	860,00
Sous-total (2)					860,00	860,00
Autres frais						
Investissements sous ACOMO	87,30	108,30	129,60	0,00	0,00	325,20
Sous-total (3)	87,30	108,30	129,60	0,00	0,00	325,20
Total coûts (1+2+3)	105,40	169,00	200,40	51,20	6,20	1 392,20
Aides d'État						
Aides restructuration						
Aides ad hoc restructuration (*non autorisés)	70,00	80*	0,00	0,00	0,00	70,00
Injection de capital public		246,00				246,00
Sous-total (1)	70,00	246,00	0,00	0,00	0,00	316,00
Autres aides						
ACOMO (autorisé)	40,00	70,00	50,00	0,00	0,00	160,00
Cessation anticipée d'activité CAA (autorisé)						0,10
Remboursement taxe professionnelle (autorisé)	8,49	9,61	9,71	0,00	0,00	27,81
Remboursement charges patronales (autorisé)	0,00	0,00	0,00	37,77	39,70	77,47
Sous-total (2)	48,49	79,61	59,71	37,77	39,70	265,38
Total (1+2)	118,49	325,61	59,71	37,77	39,70	581,38
Intensité de l'aide cumulée					%	41,76
Intensité de l'aide à la restructuration (au sens strict)					%	29,62

⁽⁶⁸⁾ Mis à part la cessation anticipée d'activités CAA (mise en application dans le cadre du plan social), ces aides parallèles ne sont pas liées au plan de restructuration, mais résultant de l'application de régimes approuvés avant la restructuration.

⁽⁶⁹⁾ Voir fiche d'information sur l'impact des mesures de restructuration sur Brittany Ferries, soumises par les représentants de Brittany Ferries lors d'une réunion et enregistrée sous le n° 60243.

(104) Les mesures cumulées prises pendant sa phase de restructuration auront coûté 1 392 millions de FRF au groupe Brittany Ferries. Le total des aides cumulées perçues dans cette période se monte à 581 millions de FRF.

L'intensité de l'aide cumulée pendant la restructuration est de 42 %.

(106) Il s'agit de l'application à Brittany Ferries de régimes approuvés par la Commission et de garanties versées. En effet, le programme public pour la flotte de commerce française, qui inclut ACOMO, les aides à l'investissement ⁽⁷⁰⁾, le remboursement de la taxe professionnelle ⁽⁷¹⁾ et la CAA, a été approuvé en 1990 ⁽⁷²⁾ et renouvelé jusqu'en 1997 ⁽⁷³⁾.

L'intensité d'aide à la restructuration au sens strict est de 30 %.

2.5.9. Aides perçues avant 1995

(105) En ce qui concerne les aides qui ont été versées avant la période de restructuration et qui ne constituent pas des aides à la restructuration, celles-ci sont énumérées dans le tableau 5.

Tableau 5

Période 1986-1994											
Année	1983	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	Total
Aides	«aides existantes»										
Investissements (autorisés)		18,49	40,00				40,00	65,00			105,00
ACOMO (autorisés)						13,00	12,00	10,00	22,00	28,00	85,00
Remboursement taxe professionnelle (autorisé)			0,73	0,98	1,05	1,66	2,03	3,30	4,03	6,01	19,06
Aide sur garanties	24 (*)		270 (*)					10 (*)			
>Total		18,49	40,73	0,98	1,05	14,66	54,03	78,30	26,03	34,01	209,06

(*) Sur ces montants l'équivalent-aide n'est pas déterminé.

2.6. Description des raisons ayant conduit à l'ouverture de la procédure

(107) Suite à la plainte mentionnée au point 1, aux informations reçues par les autorités françaises et aux publications de la presse, la Commission disposait d'un ensemble d'éléments qui comportaient à la fois des indica-

tions sur des aides présumées qui auraient été versées à la Brittany Ferries et des indications selon lesquelles différentes interventions au moyen de ressources de l'État [subventions d'environ 246 millions de FRF, intérêts non payés, aides présumées à l'égard d'un plan social, prolongement du régime ACOMO, aides à l'investissement, prêts du Crédit Agricole, et réductions de droits de port (volet NN 64/97)] étaient susceptibles de bénéficier à la société. En outre, les autorités françaises ont procédé aux notifications successives des aides à la restructuration de 70 millions de FRF (volet N 9/98) et de 80 millions de FRF (volet N 618/98).

⁽⁷⁰⁾ Dans ses décisions de 1987, 1990 et 1995, concernant des aides à l'investissement, la Commission n'a pas soulevé d'objections concernant des aides à l'investissement jusqu'en 1997 inclus, et elle n'a pas soulevé d'objections quant à leur application avant 1987.

⁽⁷¹⁾ Les documents soumis ayant mené à la notification du régime du remboursement de la taxe professionnelle dans le cadre du programme public pour la flotte de commerce française, mentionnaient que ce régime était d'application (remboursement partiel) pour les exercices 1980, 1981, 1987 et 1988. Une application partielle était également prévue pour 1989 et une application de 100 % était prévue pour les exercices à compter de 1990. En 1990, la Commission a approuvé ce régime pour les années 1989 à 1994, qui fut par la suite reconduit jusqu'en 1997, et elle n'a pas soulevé d'objections quant à son application avant 1989.

⁽⁷²⁾ Décision de la Commission adressée à la France par lettre du 9 juillet 1990.

⁽⁷³⁾ Décision de la Commission adressée à la France par lettre du 10 juin 1997.

(108) Au vu de ces différents éléments d'information, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure d'enquête formelle prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité pour les aides N 9/98 et NN 64/97 et d'étendre celle-ci à l'aide N 618/98. Dans le contexte procédural, il est à rappeler que la Commission a ouvert et de plus a étendu la procédure d'enquête formelle, donnant à deux reprises l'opportunité aux parties intéressées de pleinement se prononcer sur tous les aspects de cette procédure, notamment en ce qui concerne la restructuration et le mode de financement du groupe Brittany Ferries.

- (109) Les principaux points mentionnés comme étant restés ouverts lors de l'ouverture/extension de la procédure d'enquête sont rappelés textuellement ci-dessous.

2.6.1. Restructuration

«En ce qui concerne les subventions N 9/98 et N 618/98, la Commission souhaiterait souligner le fait que celles-ci devraient être fondées sur un plan visant à restaurer la viabilité à long terme de Brittany Ferries. Or, l'administration française n'a pas joint un tel plan à la notification. Par ailleurs, il ne semble pas plausible à la Commission que l'injection de capital planifiée puisse pallier les handicaps structurels dont souffre la compagnie, tels qu'énumérés par l'administration française, et qui l'ont conduit à la présente situation financière. [...]

La Commission considère que, en dépit du plan de rationalisation mis en place en cours de route, «la compagnie et l'administration française n'ont, jusqu'à présent, pas fourni des preuves significatives de la poursuite d'une restructuration visant à restaurer une viabilité durable. En règle générale, les mesures de soutien à la compagnie semblent avoir été mises en place comme une réaction à la situation financière défavorable dans laquelle la société se trouvait depuis 1993 et visant à permettre la couverture des déficits d'exploitation successifs et à protéger la compagnie de l'action des forces du marché. De telles aides risquent de créer des effets de distorsion entre les compagnies maritimes dans les différents États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun.»

«Il conviendrait donc que les autorités françaises présentent un plan solide de restructuration auquel les aides sont liées et qu'elles justifient de manière systématique en quoi l'aide proposée satisfait à toutes les conditions générales d'autorisation mentionnées ci-dessus.»

2.6.2. SEM, subventions d'investissement, garanties régionales

Concernant le volet NN 64/97, la Commission a soulevé les points suivants: «En ce qui concerne les sociétés d'économie mixte (Sabemen, Senacal et Senamanche), il a été indiqué que celles-ci ont consenti à Brittany Ferries une réduction des montants de loyers des navires sur trois ans et que les actionnaires publics (des SEM) ont, en compensation, augmenté leur participation en capital dans ces sociétés. Cependant, les trois sociétés génèrent des pertes et accumulent des dettes successives malgré le fait qu'elles bénéficient de subventions d'investissement de l'État ainsi que de garanties d'emprunts des autorités régionales. De forts doutes subsistent donc au fait que, dans les deux cas, les entités concernées (les trois sociétés et les actionnaires publics) aient procédé de la façon dont des investisseurs privés l'auraient fait». ⁽⁷⁴⁾

2.6.3. Crédit Agricole

«Il a été indiqué (à la Commission) que la Caisse régionale du Crédit Agricole de Bretagne a couvert les déficits successifs de trésorerie subis par Brittany Ferries depuis 1993 (dont ceux de 80,2 millions de francs français en 1995 et de 16,2 millions en 1996). Malgré les efforts de restructuration de la part de l'entreprise et de ses partenaires publics et privés, il n'apparaît pas très clairement pour quelles raisons économiques et avec quelles garanties la banque a accepté de couvrir les déficits de la compagnie. En effet, dans des conditions normales de marché, une banque n'accepterait pas de couvrir des déficits de trésorerie d'une entreprise dans une telle situation économique sans qu'elle ait des garanties solides. Il ne semble donc pas que l'intervention du Crédit Agricole (CA) se soit produite dans des conditions qui seraient acceptables pour un investisseur opérant dans les conditions d'une économie de marché.»

2.6.4. Plan social

«Dans l'application de son plan social, Brittany Ferries semble avoir bénéficié d'un soutien de l'État dans le cadre de dispositions réglementaires qui s'appliquent spécifiquement au secteur maritime. La Commission souhaiterait recevoir davantage d'informations sur toutes ces dispositions qui puissent lui permettre de savoir si ces mesures de soutien s'insèrent dans un cadre de mesures applicables à l'ensemble des secteurs de l'économie ou si, par contre, il s'agit d'un régime spécial en faveur des compagnies maritimes.»

2.6.5. ACOMO

«La Commission rappelle aux autorités françaises que le présent régime général français de soutien à la marine marchande (qui comprend l'aide ACOMO), approuvé par la Commission, s'étend sur trois ans (1995-1997) et qu'il ne pourra plus être d'application en 1998, contrairement à ce qui avait été indiqué par celles-ci. Un éventuel nouveau régime d'aides devrait dès lors être en accord avec les dispositions des nouvelles orientations communautaires.»

2.6.6. Réduction des droits de port

«Les autorités françaises soutiennent que la mesure relative au fonds de solidarité portuaire n'a pas été mise en place. Toutefois, elles ont déclaré que des réductions de droits de port sont intervenues récemment, fondées sur des décisions commerciales prises par les autorités portuaires. La Commission souhaiterait recevoir plus d'informations sur les ports concernés, les raisons d'être et les bénéficiaires de ces réductions.» La France a d'autre part expliqué à cet égard que les tarifs sont négociés et fixés entre les ports (gérés par des chambres de commerce et d'industrie) sous les règles de droit privé avec différents opérateurs (internationaux).

⁽⁷⁴⁾ Communication de la Commission aux États membres publiée au JO C 307 du 13.11.1993, concernant le principe de l'investisseur en économie de marché.

3. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

3.1. Ouverture de procédure

3.1.1. Représentation permanente du Royaume-Uni auprès de l'Union européenne

- (110) Le Royaume-Uni est d'avis que toutes les aides accordées aux compagnies maritimes devraient être conformes aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime et aux lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté. En outre, leur transparence devrait être absolue afin que cette conformité ne fasse pas de doute. Le Royaume-Uni convient avec la Commission que la situation de concurrence dans laquelle se trouve la compagnie Brittany Ferries n'est pas propre à cette entreprise et ne justifie pas, en elle-même, l'octroi d'une aide d'État. Le résultat d'une aide octroyée dans ces conditions ne peut être qu'une distorsion de la concurrence. Les conséquences en sont préjudiciables pour les autres compagnies de transbordeurs qui luttent sur le même marché sans recevoir d'aides d'État.
- (111) On peut raisonnablement penser que les aides accordées à l'entreprise l'ont mise à l'abri des pressions et lui ont permis de détourner à son profit une part du marché et des revenus des autres compagnies. La preuve en est que Brittany Ferries a été en mesure d'étendre ses services en 1996, à une époque où Stena se retirait du secteur occidental de la Manche et où P & O European Ferries rationalisait ses services dans cette zone.
- (112) En l'absence d'un plan de restructuration clair, conçu pour garantir la viabilité à long terme de l'entreprise, la Commission semble en droit de conclure que les aides accordées sont disproportionnées et inadéquates.

3.1.2. P & O European Ferries

- (113) Exploitant plusieurs lignes concurrentes de Brittany Ferries sur la Manche occidentale, P & OEF estime que les conclusions préliminaires de la Commission justifient une poursuite de l'examen des facteurs que le gouvernement français a invoqués pour légitimer l'intervention des organismes régionaux en faveur de la compagnie Brittany Ferries.
- (114) En effet, selon P & O, on ne saurait affirmer que la compagnie Brittany Ferries serait la seule compagnie à être touchée par des facteurs communs à tous les opérateurs, et que ses concurrents n'en seraient pas affectés. Ainsi, devant le renforcement de la concurrence sur le marché en question (qui s'est encore accrue par la mise en exploitation du tunnel sous la Manche en 1995), Stena Line a été forcée d'abandonner complètement ses activités sur la Manche occidentale en 1996, et P & OEF a été obligée d'entreprendre une restructuration matérielle de ses activités sur cette partie de la Manche. Dans ces deux

cas, les concurrents de Brittany Ferries ont entrepris de exercices de rationalisations coûteux sans recourir aux aides publiques.

- (115) P & OEF estime par conséquent que toute aide accordée à Brittany Ferries devra être justifiée sur la base des règles de la Communauté en matière d'aides d'État.

3.1.3. The Chamber of Shipping (Royaume-Uni)

- (116) La Chamber of Shipping (CS) rappelle tout d'abord que le marché du transport de passagers et de véhicules par transbordeur entre le Royaume-Uni et le continent est hautement concurrentiel. En mentionnant que les aides à l'exploitation sont incompatibles avec le marché commun, la CS soutient que le marché entre le Royaume-Uni et le continent ne peut en général pas être considéré comme couvrant des «régions périphériques» ou des «itinéraires mal desservis» comme cela serait requis pour justifier une subvention d'exploitation directe.
- (117) En outre, la CS fait valoir que les lignes directrices pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté s'appliquent pleinement dans ce contexte.
- (118) En ce qui concerne l'affaire NN 64/97, la CS constate que le gouvernement français tente de justifier l'octroi de subventions en affirmant que Brittany Ferries est commercialement désavantagée par rapport à ses concurrents et indique que cette affirmation est fautive.
- (119) En ce qui concerne les relations entre Brittany Ferries et les sociétés d'économie mixte, la CS, après examen des éléments communiqués par la Commission, estime que la diminution de loyer des navires contre la promesse d'un remboursement lorsque les conditions du marché seront plus favorables, alors qu'une amélioration n'était pas en vue, manque de crédibilité commerciale — et s'apparente donc à une aide d'État.

- (120) Selon la CS, les relations étudiées dans la présente affaire semblent s'intégrer dans un canevas plus large de mesures plus ou moins obscures de soutien à l'activité de Brittany Ferries de la part d'organismes publics ou semi-publics français. La CS rappelle notamment la décision 88/437/CEE de la Commission qui a fait échec à une tentative du gouvernement français d'accorder une subvention excessive à la construction d'un nouveau navire pour Brittany Ferries.

- (121) En ce qui concerne l'aide à la restructuration (affaire N 9/98), la CS fait valoir qu'aucun élément ne permet d'affirmer que l'aide a pour objet de remédier aux prétendus «handicaps» de Brittany Ferries.

- (122) Par conséquent, la CS encourage la Commission à insister auprès des autorités françaises pour qu'elles justifient valablement ces subventions. Au cas où elles ne présenteraient pas une telle justification, la CS incite la Com-

mission à faire en sorte que Brittany Ferries ne puisse percevoir les aides d'État envisagées, ou toute somme jugée excessive, afin d'éviter une nouvelle distorsion de concurrence sur le marché des services de transbordeurs entre le Royaume-Uni et le continent.

3.2. Extension de la procédure

3.2.1. P & O European Ferries

(123) P & O European Ferries fait référence aux commentaires soumis lors de l'ouverture de procédure (voir ci-dessus) et indique que ces commentaires sont également applicables par rapport à la nouvelle tranche d'aide de 80 millions de FRF, qui est l'objet de l'extension de la procédure d'enquête.

3.2.2. The Chamber of Shipping (Royaume-Uni)

(124) La Chamber of Shipping indique que ses commentaires soumis lors de l'ouverture de procédure (voir ci-dessus) sont également applicables à l'extension de la procédure d'enquête.

(125) La CS discute l'argument des autorités françaises, en rappelant que celles-ci ont admis que le paquet d'aide notifié antérieurement (objet de l'ouverture de procédure) n'était pas suffisant pour rétablir la viabilité à long terme de Brittany Ferries. D'après CS, ceci confirme que le programme de rationalisation ne constitue pas une restructuration substantielle du noyau des opérations de Brittany Ferries.

(126) CS maintient qu'il n'est pas plausible que des activités actuellement déficitaires peuvent être rendues viables simplement à l'aide d'une injection d'aide sans restructuration.

(127) Par ailleurs, CS invoque qu'une aide à la restructuration:

— ne devrait normalement être nécessaire qu'une seule fois et qu'on ne saurait valablement soutenir que des tranches successives d'aide constituent un octroi unique,

— devrait comporter des mesures pour atténuer autant que possible les conséquences défavorables pour les concurrents et qu'il n'y a pas de trace de telles mesures.

(128) Par conséquent, CS demande que la Commission empêche l'octroi des aides en question à Brittany Ferries si les autorités françaises ne sont pas en mesure de fournir une justification plausible pour l'octroi des aides en question — qui doit remplir les critères susmentionnés — afin de prévenir une distorsion de la concurrence dans le marché des transbordeurs en Grande-Bretagne.

3.2.3. Ian Bruce, membre du parlement — House of Commons

(129) Selon M. Bruce, les subventions déloyales reçues par la société ont directement affecté les opérations maritimes

dans la circonscription (*constituency*) à partir de Weymouth et Portland et ont affecté les opérations en partance de ports de la côte sud, en particulier de Poole, adjacent à la circonscription de M. Bruce à Dorset.

(130) Étant donné que, selon M. Bruce, des pays comme la France continuent à subventionner leurs entreprises inefficaces sur la seule base qu'elles sont sous propriété française — ce qui ne permet pas aux opérateurs les plus efficaces en Europe de fournir les services nécessaires — M. Bruce demande que les subventions en question soient clarifiées.

3.2.4. Brittany Ferries

(131) Brittany Ferries a présenté une série de documents dont les principaux sont les suivants:

— «plan de retour à la compétitivité» couvrant la période 1996 à 1998 (octobre 1996),

— «plan de retour à la compétitivité» couvrant la période 1996 à 1998 (mars 1997),

— «plan de viabilité» couvrant la période 1999 à 2003 et annexes (septembre 1998),

— convention du 26 mai 1997 entre l'État français et la société Bretagne Angleterre Irlande (BAI SA),

— observations de Brittany Ferries,

— annexes aux observations de Brittany Ferries,

— étude du cabinet de consultant NERA «An assessment of Brittany Ferries Viability Plan» du 29 mars 1999.

(132) L'argumentation développée par Brittany Ferries dans les documents cités ci-dessus vise à démontrer que le groupe Brittany Ferries (BAI-SEM) retrouve sa viabilité durable après restructuration. Cette conclusion résulte d'une analyse d'ensemble présentée au moyen des différents documents d'étude et de prévision soumis par Brittany Ferries.

3.2.5. Associated British Ports Plymouth

(133) Associated British Ports, Plymouth (ABP) est l'autorité portuaire de Millbay Docks au sein du port de Plymouth. Dans ses commentaires, ABP rappelle que 2,8 millions de livres sterling (GBP) d'une somme total d'environ 8 millions de GBP investie dans les facilités pour transbordeurs au sein du port de Plymouth ont été financés par le Feder, Plymouth étant classé objectif n° 5 b). Plymouth se voit attribué le statut de région objectif n° 2 et le département de Cornwall, avoisinant Plymouth, a récemment obtenu le statut d'objectif n° 1.

- (134) Selon ABP, durant les vingt dernières années, le volume du trafic entre Plymouth et Roscoff n'a cessé de croître, pour atteindre aujourd'hui 500 000 passagers par année, auxquels viennent s'ajouter 130 000 passagers entre Plymouth et Santander. Plus de 300 emplois — notamment de haute technologie, qui sont rares dans la région de Plymouth — dépendent directement des opérations de Brittany Ferries dans la ville de Plymouth, la société ayant établi son centre de technologie et de formation dans la ville.
- (135) Un arrêt des services offerts par Brittany Ferries serait catastrophique pour le port et pour la ville de Plymouth, et cela non seulement du fait de graves répercussions économiques et logistiques sur le commerce local, mais aussi au regard de l'isolement perçu au niveau de toute la Communauté du sud-ouest envers le reste de l'Europe. Enfin, la liaison des régions de l'arc Atlantique est essentielle pour le développement de chacune des régions.
- (136) Pour ces raisons, ABP demande à la Commission de prendre une décision en faveur de Brittany Ferries et d'approuver l'aide en question qui permettra d'assurer les liaisons de Plymouth au continent et vers d'autres régions de la Communauté.

3.2.6. Poole Harbour Commissioners

- (137) Poole Harbour Commissioners (PHC) est l'autorité portuaire du port de Poole, Dorset, au Royaume-Uni. PHC indique que le port de Poole est classé parmi les quinze ports les plus importants du Royaume-Uni et que PHC ne reçoit aucune aide publique. De plus, PHC souligne que 50 % de son chiffre d'affaires annuel est généré par les activités de Brittany Ferries, qui est la seule compagnie offrant un service de transbordeur durant toute l'année à partir du port de Poole. Les autres indications de PHC sont reprises ci-après.
- (138) Environ 450 emplois locaux, venant s'ajouter aux 160 emplois qui dépendent directement de PHC, dépendent du succès des opérations du port commercial de Poole. PHC a investi 15 millions de GBP au fil des années afin d'assister Brittany Ferries dans le développement de ses activités à partir du port de Poole.
- (139) PHC fait valoir que le marché de services de transbordeurs de la Manche occidentale ne présente pas de surcapacité et que Brittany Ferries opère dans une niche de marché en s'étant spécialisée à relier des régions périphériques de la Grande-Bretagne et de la France. Un arrêt total du service de Brittany Ferries aurait pour conséquence immédiate la perte de 100 à 120 emplois, qui serait suivie de la fermeture entière du port commercial, étant donné que le restant des activités ne pourrait couvrir les charges d'exploitation. Une réorientation des activités commerciales du port serait difficilement envisageable, notamment en raison des bas-fonds du port de Poole et de la taille croissante des navires.

- (140) Selon PHC, il est en outre peu probable que d'autres opérateurs feraient usage des facilités offertes par le port de Poole.
- (141) PHC a négocié de réductions de frais de port avec Brittany Ferries, en vue de contribuer à la restructuration de cette société et surtout afin d'éviter une autre réduction de rotations par Brittany Ferries.
- (142) Pour les raisons résumées ci-dessus, PHC demande que l'aide à Brittany Ferries soit approuvée par la Commission. PHC rappelle qu'un retrait de Brittany Ferries de Poole aboutirait probablement à fermeture de son port commercial.

3.2.7. Puerto de Santander

- (143) Le port de Santander (PdS) fait valoir que le Royaume-Uni est son principal partenaire commercial, notamment dans le domaine du transport par transbordeurs *roll on-roll off* (ro-ro). C'est pourquoi PdS a continuellement investi dans l'expansion de son infrastructure ro-ro. Brittany Ferries, qui est la seule société offrant un service régulier de passagers vers ce port, exploite les facilités du PdS depuis plus de vingt-cinq ans, en reliant Santander avec Plymouth et Portsmouth de façon bihebdomadaire.
- (144) Brittany Ferries effectue environ 20 % des activités ro-ro du PdS et contribue de façon substantielle à l'économie de la région (PdS influence l'économie régionale à un taux d'environ 16 % à 17 % en termes d'emplois, de revenus, de marge brute d'exploitation et de valeur ajoutée de la région). Grâce à l'existence de la liaison de transbordeur, l'infrastructure régionale a été améliorée.
- (145) PdS soutient également que Brittany Ferries opère dans une niche de marché entre ces régions périphériques et que la Communauté a toujours soutenu les initiatives pour développer les liens maritimes au sein de l'arc Atlantique afin de décongestionner les routes et réduire la pollution due aux camions.
- (146) Par conséquent, PdS est d'avis que l'aide en question devrait être approuvée par la Commission.

3.2.8. Commentaires du conseil régional de Basse-Normandie, du conseil général du Calvados et du conseil général de la Manche

- (147) Les différentes autorités régionales citées ci-dessus ont séparément soumis des commentaires à la Commission. Ces commentaires exprimant pour une majeure partie des opinions analogues, celles-ci sont regroupées dans le résumé qui suit.
- (148) La région de Basse-Normandie, qui comprend les trois départements du Calvados, de la Manche et de l'Orne, est une région partiellement classée objectif n° 2 et n° 5 b), éligible aux fonds structurels et aux aides régionales

conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

- (149) Les deux ports bas-normands d'importance, Caen-Ouistreham et Cherbourg, sont tous deux desservis par Brittany Ferries, qui joue un rôle crucial dans la vie économique des départements de la Manche et du Calvados. De plus, la région de Basse-Normandie ainsi que les départements du Calvados et de la Manche interviennent activement dans l'activité de transport maritime en devenant respectivement actionnaire de deux sociétés d'économie mixte Senecal et Senamanche (les SEM) qui sont propriétaires de navires affectés à des lignes desservies par Brittany Ferries. Face aux événements qui ont entouré l'ouverture du tunnel sous la Manche et la baisse significative et durable de la livre sterling, les SEM ont accepté de soutenir Brittany Ferries, en lui accordant un report temporaire de loyer durant sa période de restructuration.
- (150) Suite aux difficultés récentes du secteur Transmanche, Brittany Ferries s'est restructurée, et est devenue un opérateur viable.
- (151) Face aux fermetures abruptes de lignes par P & O (Boulogne, le Havre et Dieppe en sont des exemples) les autorités régionales souhaitent à tout éviter de lier l'avenir des ports bas-normands à ce seul opérateur maritime. Une disparition de Brittany Ferries ferait bénéficier la compagnie de transbordeurs P & O d'un monopole sur les liaisons de la Manche centrale et occidentale.
- (152) Le rapport et l'avis intitulés «Basse-Normandie, les retombées du trafic transmanche en Basse-Normandie», datés d'octobre 1998 et soumis à la Commission par le conseil régional de Basse-Normandie, soutiennent l'argumentation développée ci-dessus.
- 3.2.9. *Commentaires du conseil régional de Bretagne, du conseil général d'Ille-et-Vilaine, du conseil général des Côtes d'Armor, du conseil général du Finistère et du conseil général du Morbihan*
- (153) Les différentes autorités régionales citées ci-dessus ont séparément soumis des commentaires à la Commission. Ces commentaires exprimant pour une majeure partie des opinions analogues, celles-ci sont regroupées dans le résumé qui suit.
- (154) Ces autorités régionales mettent elles aussi l'accent sur l'importance régionale de Brittany Ferries, en indiquant que celle-ci n'est pas à considérer comme une simple entreprise si l'enjeu est la survie d'un acteur économique et le maintien de l'emploi dans la région de Bretagne. Au-delà de cela, derrière Brittany Ferries, il y a une région tout entière.
- (155) Freiner ou arrêter ce moteur de développement régional que représente l'exploitation de Brittany Ferries serait en

contradiction flagrante avec d'autres politiques communautaires, dont la cohésion et le développement régional. Les régions rappellent qu'une grande partie du territoire de Bretagne est éligible aux programmes des objectifs n° 2 et n° 5 b).

- (156) De plus, Brittany Ferries emploie directement 1 741 travailleurs dans les régions de Bretagne et de Basse-Normandie sous contrat de travail national, assujetti au régime national de sécurité sociale. Représentant environ 20 % de la marine marchande française, elle contribue également à la pérennité des institutions françaises, notamment à l'équilibre de la caisse de pensions de la marine marchande française.
- (157) L'avenir des ports de Roscoff et de Saint-Malo est largement lié à la poursuite des activités de Brittany Ferries. Il est également avancé que grâce à la mise en œuvre d'un plan de restructuration par la compagnie, l'exploitation de Brittany Ferries s'est redressée.
- (158) À la lumière des raisons invoquées, les autorités publiques citées ci-dessus invitent la Commission à approuver l'aide notifiée par le gouvernement français, en vue de permettre à la compagnie de continuer à jouer le rôle central qui est le sien dans l'économie régionale.

4. COMMENTAIRES DE LA FRANCE SUITE À L'OUVERTURE ET À L'EXTENSION DE LA PROCÉDURE

- (159) Les autorités françaises ont soumis toute une série de documents suite à l'ouverture et à l'extension de la procédure, tels que cités dans la partie descriptive. Certains aspects des commentaires fournis dans le cadre de la procédure sont toutefois reflétés ci-dessous.

4.1. Rappel de certains arguments principaux

- (160) Les autorités françaises soutiennent que les handicaps structurels dont souffrait la société se sont conjugués durant une période d'environ quatre ans avec des handicaps conjoncturels majeurs (tels que le relâchement des contrôles des ventes hors taxes sur le détroit, l'ouverture du tunnel sous la Manche et la dévaluation de la livre sterling) conduisant la compagnie à réaliser des pertes d'exploitation pendant cette période.
- (161) Les phénomènes ayant affecté la société étaient d'une ampleur telle que les autorités françaises ont accepté de prêter leur concours pour accompagner le processus de restructuration de la compagnie. Les autorités françaises ont déclaré à la Commission qu'il ne peut être question, au vu de circonstances exceptionnelles décrites ci-dessus, de considérer que le soutien public à Brittany Ferries constitue une aide au fonctionnement destinée à compenser des pertes d'exploitation subies, la protégeant des forces normales de concurrence. Au contraire, la compagnie s'est livrée à une véritable restructuration de son exploitation dont elle sortira plus forte et plus compétitive, et à l'issue de laquelle elle pourra opérer sans nécessiter de nouvelles aides.

- (162) Les autorités françaises rappellent l'enjeu que représente Brittany Ferries depuis vingt-cinq ans et soulignent qu'elles souhaitent continuer de voir jouer à la compagnie le rôle d'outil d'un aménagement national du territoire européen et indiquent que la société est un moyen de satisfaire l'intérêt national à des fins stratégiques.
- (163) Pour ces raisons, les autorités françaises demandent à la Commission de reconnaître que le soutien qu'elles ont décidé d'accorder à Brittany Ferries respecte les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime de même que les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté.

4.2. Risque de monopole

- (164) Les autorités françaises rappellent également qu'elles entendent maintenir une alternative concurrentielle crédible en Manche centrale et occidentale, où le seul concurrent sérieux de Brittany Ferries est P & O European Ferries (Portsmouth). La disparition de Brittany Ferries risquerait d'entraîner un monopole de fait de la part de P & O dans ce secteur.

4.3. L'exemption temporaire des loyers financée par augmentation de capital

- (165) En ce qui concerne l'augmentation de capital permettant, en 1996, une exemption temporaire de loyers par les SEM à BAI, les autorités françaises ont indiqué que les SEM ont agi comme le ferait un investisseur privé. Étant propriétaires des navires, les SEM se sont trouvées devant le choix soit de voir Brittany Ferries périr et être contraintes à vendre les navires sans récupérer en totalité la valeur de leurs investissements en termes d'achats et d'aménagements, soit d'accepter un loyer temporairement réduit (mais supérieur à la valeur de réalisation des navires ou de location à d'autres compagnies de transport maritime), contribuant en cela au

redressement de la compagnie. Le remboursement des loyers se ferait dès reconstitution des fonds propres de Brittany Ferries à leur niveau de 1992.

- (166) Ces réductions de loyer ont été financées par des augmentations de capital des SEM auxquelles a souscrit l'ensemble des actionnaires, à l'exception de Brittany Ferries, qui a donc vu sa part de capital dans les sociétés passer d'environ 45 % à 30 %. L'intervention des collectivités locales s'est faite en conformité avec le principe de péréquation, pour préserver l'ensemble des activités économiques et commerciales dans lesquelles elles ont des intérêts directs et auxquelles l'activité induite par Brittany Ferries contribue directement. Les autorités françaises font valoir, dans ce cadre, que du succès des opérations de Brittany Ferries dépendent l'amortissement et la rentabilité des opérations commerciales, portuaires et touristiques, ce qui montre que, au total, il est dans l'intérêt économique des collectivités locales d'apporter leur appui temporaire à ces activités à perte, analyse en somme très similaire à celle que ferait un investisseur avisé.

4.4. Subventions d'investissement (effectuées dans le passé) ⁽⁷⁵⁾

- (167) En outre, dans leur lettre du 15 octobre 1998 ⁽⁷⁶⁾, les autorités françaises indiquent que les subventions mentionnées ci-dessous ont été accordées exclusivement dans le cadre des dispositifs publics d'aides au secteur de la flotte de commerce.
- (168) Le dispositif qui est entré en vigueur le 29 décembre 1989, soit postérieurement aux orientations de la Commission du 3 août 1989 relatives aux mesures financières et fiscales relatives à l'exploitation des navires immatriculés dans la Communauté, a reçu pour sa part, l'approbation de la Commission au titre des articles 87 et 88 du traité.

⁽⁷⁵⁾ Il s'agit d'investissements du passé qui ne font pas l'objet de la restructuration.

⁽⁷⁶⁾ Lettre des autorités françaises du 15 octobre 1998.

(169) Il s'agit depuis 1982 des unités et des montants suivants:

Tableau 6

Aides à l'investissement				
Navire	Année de décision de subvention	Prix contractuel du navire en millions de FRF	Montant de la subvention	Taux (en %)
<i>Quiberon</i>	1986	97,27	8,38	8,60
<i>Duc de Normandie</i>	1986	101,80	10,11	9,90
<i>Barfleur</i>	1991	495,10	40,00	8,00
<i>Normandie</i>	1992	769,60	40,00	5,20
<i>Val de Loire</i>	1992	700,00	25,00	3,50

Ont été acquis d'occasion les navires *Quiberon* et *Val de Loire* en Suède et le *Duc de Normandie* aux Pays-Bas. Les navires *Normandie* et *Barfleur* ont été commandés aux chantiers navals Masa-Yards en Finlande.

(170) Enfin, les autorités françaises indiquent qu'une aide à l'investissement a été accordée à BAI en 1987 pour un montant de 40 millions de FRF au titre du transbordeur *Bretagne*. Une aide à la construction navale de 70 millions de FRF a en outre été accordée aux Chantiers de l'Atlantique pour la construction de ce navire sur la base d'un prix contractuel notifié à la Commission de 450 millions de FRF et conformément à la décision prise par la Commission et notifiée aux autorités françaises.

4.5. Crédit Agricole

(171) Les autorités ont expliqué dans leur courrier du 16 juillet 1998 que le groupe bancaire Crédit Agricole n'est pas une entreprise publique mais un établissement de crédit strictement privé. Le capital de la caisse nationale du Crédit Agricole (CNCA) est détenu exclusivement par les 56 caisses régionales (CRCA) et leurs administrateurs salariés. Le capital des CRCA est quant à lui détenu par les 2 775 caisses locales (CLCA) ou des sociétaires individuels. Le capital des CLCA est à son tour détenu par environ 5,5 millions de sociétaires, personnes physiques ou morales.

(172) Les décisions prises par le CA résultent de processus purement internes et les prêts accordés le sont au moyen de fonds d'origine privée provenant de l'épargne privée. Il est également indiqué que l'État n'a fourni aucune garantie pour les prêts accordés à Brittany Ferries par le CA du Finistère.

(173) Selon ces mêmes indications, Brittany Ferries a demandé au CA des sommes correspondant au montant des aides attendues en provenance de l'État que les procédures administratives de versement ne lui permettaient pas d'avoir rapidement à disposition. Selon les autorités françaises, cette démarche s'est fait sans l'intervention de l'État, qui n'avait pas à en connaître.

(174) Par ailleurs, les autorités françaises ont également indiqué que le CA est intervenu dans le respect du principe de l'investisseur en économie de marché, en prenant en compte les perspectives de redressement de Brittany Ferries et la volonté affichée par l'État français de soutenir la société lors de la mise en œuvre de son plan de restructuration.

(175) Le CA, qui dispose d'hypothèques sur les navires comme sûretés des avances consenties à Brittany Ferries, avait en effet tout intérêt à éviter une faillite de l'entreprise durant la période de fin 1996 à début 1997. La mise en œuvre des hypothèques à cette époque n'aurait pas permis au CA de récupérer la valeur de ses créances. Bien que la flotte de Brittany Ferries soit la plus moderne de la Manche et ait donc une valeur intrinsèque élevée, le marché de l'offre de navires connaissait un cycle très défavorable à l'époque concernée, par la présence sur le marché de navires plus anciens offerts à des prix plus bas.

(176) En ce qui concerne la relation du CA avec les GIE, les autorités françaises rappellent que, en tout état de cause, les mécanismes de financement moyennant l'intermédiaire des GIE, tels que décrits ci-dessus, relèvent du droit commun.

4.6. ACOMO

(177) Par lettre du 16 juillet 1998, les autorités françaises ont informé la Commission que Brittany Ferries a bénéficié régulièrement, jusqu'en 1997, de l'aide à la consolidation et à la modernisation compte tenu du caractère international de son activité, et qu'il n'était pas envisagé de reconduire cette aide au-delà du 1^{er} janvier 1998.

4.7. Réduction des droits de port

(178) Les autorités françaises ont indiqué qu'il n'était pas question de réduction de droits de port au sens réglementaire du terme, mais plus exactement d'un système de ristournes sur chiffres d'affaires négocié entre les concessionnaires portuaires, les chambres de commerce et d'industrie (CCI), et les compagnies maritimes.

(179) Selon les autorités françaises, ce type de convention est fréquent dès lors qu'un armement exploite une ligne régulière générant un chiffre d'affaires important, ce qui est le cas chez des compagnies de *ferries*. Ces conventions comportent des obligations à charge du port concerné et de l'armateur, qui s'engage notamment au niveau d'une recette minimale destinée à couvrir les engagements financiers du port. Ces conventions peuvent également prévoir que, dans l'hypothèse où les recettes effectives sont supérieures au montant de la recette «garantie», les compagnies pourront bénéficier de ristournes sur chiffre d'affaires ainsi réalisé en dépassant la «garantie». C'est dans ce cadre que Brittany Ferries a passé de telles conventions avec les CCI des ports qu'elle dessert: Roscoff, Saint-Malo, Caen et Cherbourg.

(180) Selon les autorités françaises, Brittany Ferries n'est pas la seule compagnie à avoir passé des conventions de cette nature avec les CCI: à titre d'exemple, elles citent que la compagnie Irish Ferries en a passé avec la CCI de Morlaix pour le port de Roscoff, et la société P & O avec la CCI de Cherbourg.

(181) Les autorités françaises font par ailleurs savoir que les ports desservis par Brittany Ferries entrent dans la catégorie des «ports d'intérêt national». Leur exploitation fait l'objet d'une cession «d'outillage public» accordée par l'État aux CCI, qui sont juridiquement des établissements publics administratifs gérant un «service public industriel et commercial» et qui constituent un service public à gestion privée fonctionnant selon les règles applicables aux entreprises privées. Ainsi, les conventions conclues par les services industriels et commerciaux avec leurs usager sont des contrats de droit commun où les autorités publiques n'exercent aucun contrôle.

5. APPRÉCIATION DE L'AIDE

5.1. Base juridique de l'appréciation

(182) Selon l'article 87, paragraphe 1, du traité, «sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources de l'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(183) Toutefois, selon l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité, certaines aides d'État sont compatibles ou peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun.

(184) Les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ⁽⁷⁷⁾, qui donnent une interprétation

⁽⁷⁷⁾ JO C 205 du 5.7.1997, p. 5.

de l'article 87 du traité pour ce qui concerne les transports maritimes, renvoient aux lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ⁽⁷⁸⁾ pour l'évaluation d'aides à la restructuration des compagnies maritimes. La seule base de dérogation pour les aides au sauvetage et à la restructuration octroyées à des entreprises en difficulté est l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité. En vertu de cet article, la Commission a le pouvoir d'autoriser «les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités économiques ... quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun». Une telle compatibilité s'analyse sur base de cinq critères principaux, qui sont l'analyse de la présence d'aides à la restructuration, le retour à la viabilité moyennant l'application d'un plan de restructuration, la prévention de distorsions de concurrence, la proportionnalité des aides et enfin la mise en œuvre du plan de restructuration.

(185) Par ailleurs, la communication de la Commission aux États membres sur l'application des articles 87 et 88 du traité et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier ⁽⁷⁹⁾ peut s'appliquer dans des cas individuels ou des secteurs qui sont sans rapport avec l'industrie manufacturière, dans la mesure où les principes de cette communication sont applicables à ces secteurs et si la Commission estime qu'il est indispensable de déterminer s'il y a aide d'État.

(186) Ci-dessous seront examinés successivement les différents volets du dossier C 31/98 quant à la présence d'aides de l'État au sens de l'article 87 du traité et quant à une éventuelle compatibilité de telles aides avec le traité. Dans ce contexte et afin de pouvoir vérifier dans quelle mesure la restructuration de Brittany Ferries va mener à un fonctionnement qui n'engendrera pas d'aides dans le futur, le mécanisme de financement des navires exploités par BAI et les aides parallèles reçues dans le passé, tels que décrits par le plaignant notamment dans son courrier du 29 février 2000 et tels qu'expliqués par les autorités françaises et Brittany Ferries dans le réunions tenues et dans les documents soumis par ceux-ci, seront analysés ci-dessous.

5.2. BAI et SEM: un groupe économique

(187) L'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes dans l'affaire «Intermills» ⁽⁸⁰⁾ confirme qu'une telle approche peut être acceptée:

«Il convient donc de constater que, en dépit du fait que les trois sociétés industrielles possèdent chacune

⁽⁷⁸⁾ JO C 368 du 23.12.1994, p. 12.

⁽⁷⁹⁾ JO C 307 du 13.11.1993, p. 3.

⁽⁸⁰⁾ Arrêt du 14 novembre 1984 «SA Intermills contre Commission», aide à la reconversion d'une entreprise de papeterie, affaire 323/82, Recueil 1984, p. 3809.

une individualité juridique distincte de l'ancienne société "Intermills", toutes ces sociétés forment ensemble un groupe unique, en tout cas au regard de l'aide accordée par les autorités belges. La Commission était donc justifiée à considérer l'ensemble du groupe comme une "entreprise" unique au regard de l'application de l'article 92 (maintenant 87) du traité.»

«Au surplus, il y a lieu de noter que les requérantes, en insistant sur le fait que la restructuration réalisée grâce à l'aide litigieuse constitue un tout cohérent, du point de vue industriel et financier, ont implicitement reconnu l'unité économique formée par l'ancienne société et les nouvelles société d'exploitation.»

(188) En tenant compte des explications données au chapitre 2 et des indications qui précèdent, et vu qu'il est essentiel d'examiner conjointement les activités d'investissement et d'exploitation d'une entreprise au sein d'une analyse de restructuration, la Commission estime qu'il est de toute manière nécessaire de tenir compte de l'entiereté de l'actif et du passif de BAI, qui est notamment reflété dans les comptes des SEM. De plus, les SEM étant étroitement liées aux activités de Brittany Ferries, la Commission estime que, en vue de l'examen des aides d'État accordées, il est pertinent d'analyser l'ensemble du groupe (économique) Brittany Ferries.

(189) De ce fait, la Commission n'analysera pas les relations intragroupe sous l'aspect d'aides d'État, étant donné qu'il s'agit d'éviter un double comptage d'aide d'État (une fois vers le groupe et une seconde fois au sein du groupe).

(190) Néanmoins, l'analyse effectuée au chapitre 2 (voir notamment tableaux 1 et 2) met en évidence que le mécanisme de facturation de loyers, tel que pratiqué au sein du groupe Brittany Ferries (BAI-SEM), notamment en termes de montant des loyers, est une pratique qui s'aligne sur la pratique du marché.

(191) En somme, l'analyse effectuée ci-dessus sert, d'une part, à clarifier les transferts à l'intérieur de ce groupe et, d'autre part, à montrer que la pratique appliquée au sein du groupe s'aligne sur la pratique du marché dans le secteur en question.

5.3. Présence d'aide sous forme de financement du groupe BAI-SEM

(192) Outre les aides à la restructuration octroyées par le gouvernement français, la Commission doit examiner la présence d'autres aides éventuelles résultant du partenariat entre BAI et les SEM.

(193) Tout d'abord, en ce qui concerne les groupements d'intérêt économiques et les avantages fiscaux qui peuvent

découler de leur application, la Commission considère qu'elles constituent une mesure générale, étant donné qu'ils sont d'application générale en France, peuvent être constitués dans tous les secteurs de l'activité économique et relèvent du droit commun.

(194) Pour ce qui est des activités du Crédit Agricole à l'égard du groupe BAI, en tant que créancier et en tant qu'actionnaire minoritaire des SEM, il convient de relever que, comme l'ont expliqué les autorités françaises, depuis la privatisation de cet établissement son capital est détenu par un grand nombre de sociétaires, majoritairement privés. Il est vrai que les institutions de crédit agricole mutuel sont soumises à un contrôle particulier de la part des pouvoirs publics et que les CRCA et CLCA sont également soumises au contrôle de la CNCA, comme le prévoient notamment les dispositions pertinentes du code rural. Cependant, ce contrôle ne porte que sur la régularité comptable de leur gestion et sur le respect des prescriptions légales ou réglementaires en vigueur, sans toucher aux choix qui sont exercés de manière autonome par les caisses dans le cadre de leur activité d'établissements de crédit. Dans ces conditions, la Commission estime que les activités du Crédit Agricole ne sont pas imputables à l'État et qu'il n'y a donc pas lieu de vérifier si les autres éléments constitutifs de la notion d'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité sont réunis.

(195) À cet égard, il y a lieu de rappeler que les SEM sont contrôlées par les pouvoirs publics et disposent donc de fonds dont l'origine est étatique. Selon l'analyse réalisée par la Commission, les mesures suivantes pourraient comporter des aides d'État au sens de l'article 87 du traité: a) le mécanisme de financement des navires tel qu'appliqué par le groupe Brittany Ferries (BAI-SEM), et b) les garanties accordées pour ce financement.

(196) Afin de déterminer l'élément d'aide qui peut résulter des opérations menées par BAI suite au financement (public) des navires via les SEM avant 1996, les éléments visés ci-dessous sont considérés à la lumière du principe de l'investisseur en économie de marché⁽⁸¹⁾ tel qu'interprété notamment dans la position de la Commission relative à l'application des articles 92 et 93 du traité aux prises de participations publiques⁽⁸²⁾.

5.3.1. Mécanisme de financement et retour sur investissement

(197) Il est rappelé que, depuis la création des SEM jusqu'à l'apparition des difficultés qui ont mené à la restructuration (comprenant l'augmentation de capital unilatérale en 1996), la situation financière du groupe

⁽⁸¹⁾ Communication de la Commission aux États membres relative à l'application des articles 92 et 93 du traité et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier (JO C 307 du 13.11.1993, p. 3).

⁽⁸²⁾ Bulletin des CE 9-1984.

Brittany Ferries (BAI-SEM) était telle, qu'un rendement normal était obtenu. En effet, le groupe Brittany Ferries a escompté un retour sur investissements à travers les revenus d'opération obtenus et au moyen de la valeur résiduelle de vente des navires, que compense l'apport en fonds propres ayant initialement servi à effectuer les investissements en question. La Commission peut conclure, à cet égard, que la pratique selon laquelle un armateur loue son navire à un opérateur et effectue un profit au moment de la revente de ce navire est une pratique acceptable et courante dans le secteur.

(198) Sous ce point, il convient également de citer la position de la Commission sur les prises de participation publiques dans son point 3.2, troisième tiret:

«Il n'y a pas d'aides d'État quant il y a apport en capital neuf dans des entreprises, si cet apport est réalisé dans des circonstances qui seraient acceptables pour un investisseur privé opérant dans les conditions normales d'une économie de marché. Tel est a priori le cas dans le cas d'augmentation de participation des pouvoirs publics dans des entreprises, lorsque l'apport en capital est proportionnel au nombre de parts détenues par les pouvoirs publics et intervient concomitamment avec un apport en fonds d'un actionnaire privé. La part détenue par l'investisseur privé doit avoir une signification économique réelle.»

(199) À cet égard, il convient de rappeler que, jusqu'en 1995, toutes les décisions d'augmentation de capital ont été liées à de nouveaux investissements, BAI souscrivant pour sa part ces augmentations de capital à hauteur de sa participation dans les SEM⁽⁸³⁾. D'autre part, comme requis par les critères énoncés ci-dessus, il est rappelé que la part détenue par l'investisseur privé BAI a une signification économique réelle, qui se traduit en termes de participation importante de BAI dans les SEM (entre 44,8 % et 49,98 % jusqu'en 1996).

(200) Les investissements et les réinvestissements effectués ont permis de développer la valeur du groupe Brittany Ferries de manière significative, ce qui se traduit notamment par une augmentation de valeur en termes d'actifs acquis au fur et à mesure du développement des activités, par le développement d'un marché et d'une clientèle (inexistants sous cette forme auparavant), et par l'acquisition d'un savoir-faire en matière de transport maritimes, ce qui, dans son ensemble, a également permis de développer une excellente image de marque reconnue sur le marché (et clairement identifiée par Dynamar et NERA). En outre, après restructuration, la valeur du groupe se trouve reconfirmée d'une part à travers les perspectives de viabilité durable et d'autre part par la pérennité des activités que le groupe a développées et opère maintenant depuis une vingtaine d'années⁽⁸⁴⁾.

⁽⁸³⁾ Voir lettre des autorités françaises du 25 juin 1999.

⁽⁸⁴⁾ Il en résulte qu'une vente du groupe aurait comme effet une rémunération des actionnaires publics et privés sous forme de la valeur de l'entiereté du groupe, comprenant non seulement les actifs, mais également les autres éléments de valeur tels que le marché développé, la clientèle acquise et l'excellente image de marque reconnue sur le marché.

(201) Le fonctionnement du groupe Brittany Ferries permettant, d'une part, d'équilibrer le budget des SEM au moyen de revenus perçus sous forme de loyers payés par BAI et, d'autre part, d'obtenir une plus-value lors de la vente des navires, qui représentaient environ 7 % à 8 %⁽⁸⁵⁾ annuels par navire dans le cas du groupe Brittany Ferries avant les difficultés ayant menées à sa restructuration, peut être considérée comme adéquat et en conformité avec les pratiques de marché dans le secteur en question.

(202) La Commission conclut que les profits réalisés par le groupe ont permis d'augmenter la valeur du groupe de manière significative, ce qui justifie la qualification d'un rendement normal qui peut s'exprimer en termes de dividendes ou en valeur⁽⁸⁶⁾.

(203) La Commission considère dès lors que les augmentations de capital public (avant 1996) ont été effectuées de manière conforme aux principes du marché, et qu'il n'y a pas lieu de constater d'aide d'État à l'égard du financement des navires tel qu'effectué par le groupe Brittany Ferries (BAI-SEM) avant 1996.

(204) Au vu de ce qui précède, la Commission a décidé de ne pas soulever de doutes quant au mécanisme de financement décrit ci-dessus, dont l'analyse a été effectuée en vue de compléter l'analyse de restructuration du groupe Brittany Ferries (BAI-SEM).

5.3.2. Garanties

(205) Concernant les garanties octroyées aux SEM en 1983 et 1987, la Commission constate que les mesures intervenues avant 1989 n'ont pas fait l'objet de l'ouverture et de l'extension de la procédure ni de demandes d'informations adressées aux autorités françaises avant avril 1999. En effet, comme indiqué dans l'ouverture de la procédure C 31/98, les premières lettres envoyées par les services de la Commission aux autorités françaises avant cette date (en 1996 et 1997), ne portaient pas sur la question des garanties attribuées aux SEM, mais sur «l'intention des autorités françaises d'octroyer un soutien financier à Brittany Ferries». Dans ces conditions, à compter du 16 avril 1999, date d'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 659/1999, la prescription au titre de l'article 15 de ce règlement a été acquise, en l'absence d'acte ayant pu interrompre cette période de prescription. Il s'ensuit que les montants d'aide liés aux garanties de 1983 et 1987 sont considérés comme des «aides existantes».

(206) Concernant la garantie de 10 millions de FRF octroyée en 1992 et compte tenu du fait que, en 1992, le groupe n'était pas encore en situation de difficulté, la Commission considère que l'absence de rémunération appropriée

⁽⁸⁵⁾ Voir tableaux 1 et 2.

⁽⁸⁶⁾ Voir la position de la Commission sur les prises de participations publiques précitée.

selon un taux de marché, avouée par le bénéficiaire, concernant cette garantie constitue une aide d'État, selon la communication ⁽⁸⁷⁾ de la Commission du 11 mars 2000 sur l'application des articles 87 et 88 du traité aux aides d'État sous forme de garanties ⁽⁸⁸⁾.

(207) Il est à mentionner que, selon l'argumentation de BAI ⁽⁸⁹⁾, l'élément de subvention découlant de cette dernière garantie devrait être considérée comme aide régionale au titre de lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale dans le sens qu'il s'agit d'un «investissement initial». D'autre part BAI renvoi aux orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ⁽⁹⁰⁾ en indiquant que celles-ci autorisent les aides à l'investissement en faveur de compagnies maritimes dans le cadre d'aides régionales.

(208) À cet égard, la Commission renvoie toutefois au texte de ces orientations qui indique, dans leur point 5, que la Commission n'a jamais été favorable à des aides de ce genre et que «... les aides régionales aux compagnies maritimes dans les régions défavorisées, qui prennent souvent la forme d'aides aux investissements aux compagnies qui investissent dans ces régions, ne peuvent être autorisées que lorsqu'il apparaît que les régions en cause en profiteront dans des délais raisonnables. Tel serait par exemple le cas si les investissements étaient affectés à la construction d'entrepôts spécialisés ou l'achat d'installations de transbordement fixe ...». Ces aides doivent de surcroît être conformes aux règles sur les aides régionales. En outre, il n'est pas assuré que les investissements ainsi financés respecteront les règles communautaires sur la construction navale, comme exigé par le même texte.

(209) La Commission conclut de ce texte qu'uniquement des investissements fixes sont acceptables dans le cadre des règles sur les aides régionales prenant la forme d'aides à l'investissement en faveur de compagnies maritimes. Des investissements mobiles tel que des navires ne peuvent pas être l'objet de telles subventions dans ce cadre.

(210) Par conséquent, l'élément d'aide découlant de la garantie accordée en 1992 est considérée comme incompatible avec le traité et doit donc faire l'objet d'une récupération selon l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999.

⁽⁸⁷⁾ JO C 71 du 11.3.2000.

⁽⁸⁸⁾ À cet égard, le Crédit Agricole a communiqué à titre indicatif que, compte tenu de la situation financière de BAI en 1992, la mise en place d'une caution bancaire de 10 millions de FRF aurait dû normalement être tarifée au taux de 1 % l'an.

⁽⁸⁹⁾ Document enregistré à la Commission le 30 janvier 2001 sous la référence A/51686.

⁽⁹⁰⁾ JO C 205 du 5.7.1997.

(211) En vu d'établir le montant exact de cet élément d'aide sur la garantie de 10 millions de FRF attribuée en 1992, la Commission invite la France à quantifier l'élément d'aide en tenant compte du taux du marché à la lumière de la communication de la Commission du 11 mars 2000 ⁽⁹¹⁾.

5.4. Présence d'aides à la restructuration

5.4.1. Montants de 70 et 80 millions de FRF

(212) Les montants de 70 et de 80 millions de FRF d'aides à la restructuration ont été notifiés par les autorités françaises dans le cadre du plan de restructuration de BAI.

5.4.2. Injection de capital public (246 millions de FRF)

(213) En 1996, dans le cadre et dans le but de la restructuration de Brittany Ferries, les actionnaires des SEM ont procédé à une augmentation de capital à hauteur de 250 millions de FRF (fonds essentiellement publics). Cette augmentation de capital se distingue néanmoins clairement de celles effectuées avant 1996, par le fait qu'elle a été effectuée essentiellement par les autorités publiques au moyen de fonds publics à hauteur d'environ 246 millions de FRF et n'a pas été suivie par une augmentation concomitante par des fonds privés, comme cela avait été le cas avant 1996.

(214) De cette manière, l'augmentation de capital constitue une injection de capital public unilatérale dans le groupe Brittany Ferries. Contrairement à la pratique d'avant 1996, cette augmentation n'a pas été effectuée de manière concomitante, étant donné qu'elle n'a pas été suivie par l'actionnaire privé BAI. Il en résulte que la participation publique atteint une proportion sensiblement supérieure à celle de la distribution d'origine alors que le groupe se trouvait, en 1996, dans une situation financière difficile. La Commission constate que les conditions du point 3.2, troisième tiret, de la position de la Commission sur les prises de participations publiques ne sont pas remplies et que la situation du groupe s'avère être décrite par le point 3.3, cinquième tiret, de ladite position de la Commission:

«Il s'agit d'aide d'État ... lors d'un rapport des entreprises dont le capital est partagé entre des actionnaires privés et publics, la participation publique atteint une proportion sensiblement supérieure à celle de la distribution d'origine, et le désengagement relatif des actionnaires privés est essentiellement imputable aux mauvaises perspectives de rentabilité de l'entreprise.»

(215) Compte tenu de ci qui précède, la Commission conclut, sur ce point, que l'augmentation de capital unilatérale

⁽⁹¹⁾ À cet égard, le Crédit Agricole a informé à titre indicatif que, compte tenu de la situation financière de BAI en 1992, la mise en place d'une caution bancaire de 10 millions de FRF aurait dû normalement être tarifée au taux de 1 % l'an.

par les actionnaires publics des SEM d'environ 246 millions de FRF en 1996 constitue une aide d'État.

- (216) Dès lors, et étant donné que cette injection de capital public est effectuée dans le cadre d'un programme de restructuration, la Commission considère que cette injection doit être qualifiée d'aide à la restructuration d'une entreprise en difficulté.
- (217) La question de la proportionnalité et de la compatibilité de cette aide est discutée ci-après.

5.4.3. Plan social

- (218) Étant donné que les mesures parallèles des autorités françaises soit ont déjà été approuvées soit tombent sous l'effet de mesures générales applicables en France, et que la Commission considère les coûts sociaux d'une restructuration de manière favorable, il apparaît que mis à part des aides parallèles déjà approuvées, il n'y a pas lieu de constater d'aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité sous ce point.

5.4.4. Réduction des droits de port

- (219) Il convient de rappeler que la question initialement soulevée par la Commission à l'égard des autorités françaises était de savoir si la mesure relative au fond de solidarité portuaire allait être mise en place. Les autorités françaises ayant indiqué que cette mesure n'a pas été mise en place, la Commission souhaitait recevoir «plus d'informations sur les ports concernés, les raisons d'être et les bénéficiaires de ces réductions». La réponse des autorités française est résumée ci-dessus au point 4.
- (220) En ce qui concerne les ports, il convient de rappeler que la Commission désirait savoir si un «plan de solidarité portuaire» avait été mis en place. Ceci ayant été démenti par la France, la Commission a demandé de fournir des éléments d'information supplémentaires sur le fonctionnement de ces ports. Sur la base des informations dont elle dispose, la Commission n'a pas d'éléments l'amenant à soupçonner que Brittany Ferries ne paierait pas un prix de marché.
- (221) Il y a donc lieu de conclure que Brittany Ferries n'a pas bénéficié d'aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité sous ce volet du présent dossier.

5.5. Présence d'aide sous autre forme

- (222) S'agissant des différentes aides versées au groupe Brittany Ferries, celles-ci ont été distinguées en deux groupes: les aides à la restructuration (dans le cadre desquelles les aides à la restructuration au sens strict et les aides parallèles versées pendant la période de restructuration ont été cumulées) et les aides versées avant la période de restructuration, qui ne peuvent pas être traitées comme aides à la restructuration (voir tableaux 4 et 5 au chapitre 2).

- (223) Les aides à l'investissement accordées pour l'acquisition de certains navires sont indiquées dans les tableaux 4 (chapitre 2) et 6 (chapitre 4).

- (224) En ce qui concerne les autres aides, il s'agit de l'application à Brittany Ferries de régimes approuvés par la Commission. ACOMO, les aides à l'investissement jusqu'en 1997 inclus, le remboursement de la taxe professionnelle et la CAA ayant été approuvés par la Commission, il n'y a pas lieu de statuer à ce sujet, bien que ces montants d'aides parallèles soient dûment pris en compte pour la proportionnalité de l'aide à la restructuration. De plus il est à mentionner que le régime ACOMO n'est plus en vigueur depuis début 1998.

- (225) Sur l'aide que les autorités françaises indiquent avoir versée en 1987 à BAI en conformité avec la décision «construction navale» de la Commission [lettre SG(88) D/01376 du 5 février 1988], la Commission n'a pas de commentaires, étant donné que l'aide a été versée en conformité avec la décision susmentionnée.

- (226) Quant à l'aide à l'investissement que les autorités françaises indiquent avoir attribué en 1986, vu l'absence de pratique d'interdiction à l'époque, vu la pratique de décisions positives à propos de régimes similaires durant les années 90 et vu le laps de temps écoulé depuis, la Commission considère que le bénéficiaire a pu avoir une confiance légitime quant à cette aide ⁽⁹²⁾.

5.6. Compatibilité — plan de restructuration et retour à viabilité

- (227) Dans ce contexte, les facteurs externes (la parité livre sterling-franc français, l'évolution du marché) et les facteurs internes à la restructuration du groupe sont analysés, tels que décrits ci-dessous.

5.6.1. Parité livre sterling-franc français

- (228) Selon le diagnostic effectué par M & G ⁽⁹³⁾ en avril 1998, une baisse de la livre sterling de 0,50 franc français aurait un effet mécanique minimal de [...] de francs français sur le résultat de BAI en l'absence de tout effet induit sur le trafic et la recette unitaire des prévisions. En mars 1999, environ un an plus tard, NERA constate que la parité franc français-livre sterling devrait se maintenir autour de 9 francs français pour une livre sterling en tout cas durant les prochaines années. Dans ce contexte NERA s'appuie sur les prévisions de l'OCDE et de l'administration du Trésor en Grande-Bretagne (UK Treasury).

- (229) Sur la base de ces informations, la Commission peut, d'une part, constater que NERA s'appuie sur des prévi-

⁽⁹²⁾ Arrêt de la Cour de justice, RSV, affaire 223/85, Recueil 1987, p. 4617.

⁽⁹³⁾ Voir rapport M & G, notamment p. 5 et 12 de la synthèse.

sions des taux de change tels que pronostiqués par des institutions reconnues et fiables. D'autre part, compte tenu de l'impact positif pour Brittany Ferries d'une livre sterling forte, la Commission reconnaît que le renforcement d'un tel taux de change devrait contribuer favorablement au retour à la viabilité de BAI ainsi qu'à celui du groupe (économique) Brittany Ferries.

5.6.2. Évolution du marché

- (230) Étant donné que les différents experts ont estimé que le marché de Brittany Ferries dans la Manche n'est pas en surcapacité structurelle, ce qui est confirmé notamment par une augmentation des prix au début de 2000, et que, de plus, un certain potentiel de croissance paraît réaliste sur ce marché et qu'un tel potentiel de croissance est également réaliste pour les autres lignes exploitées par Brittany Ferries, la Commission accepte l'argument selon lequel le marché pertinent de Brittany Ferries n'est pas en surcapacité structurelle.
- (231) La Commission constate en outre que le potentiel de croissance qu'offre ce marché devrait constituer un facteur externe favorable à l'évolution de la société et du groupe (économique) Brittany Ferries.

5.6.3. Frais généraux

- (232) Comme décrit au chapitre 2, les coûts non alloués sont, d'une part, manifestement couverts par les divers revenus du groupe et sont, d'autre part, en partie expliqués par l'excellente image de marque ⁽⁹⁴⁾ de BAI, que Dynamar ⁽⁹⁵⁾ et NERA recommandent de maintenir.
- (233) En outre, NERA estime que, en principe, une société devrait maintenir l'atout d'une telle marque dès lors que le marché la rétribue. Compte tenu des résultats satisfaisants de l'analyse concernant la profitabilité du groupe (voir ci-dessous), NERA conclut sur ce point qu'un tel test du marché est satisfait pour le groupe Brittany Ferries.
- (234) De plus, les frais généraux ont été réduits (d'une part, réduction effective du coût non alloué et, d'autre part, réattribution sur les centres de profits), comme l'a notamment préconisé Dynamar ⁽⁹⁶⁾.

⁽⁹⁴⁾ Dans le cadre de son analyse de stratégie d'entreprise, Dynamar définit Brittany Ferries comme étant «strongest brand».

⁽⁹⁵⁾ Rapport Dynamar, p. 10.

⁽⁹⁶⁾ Voir lettre des autorités françaises du 12 mai 1999, qui inclut les commentaires de NERA. De plus, quant aux commentaires de Dynamar sur ce point, qui renvoient à une comparaison entre BF et une compagnie de référence, NERA souligne notamment trois facteurs:

- Brittany Ferries doit effectuer — par soi-même — l'ensemble de ses opérations de gestion, alors que l'entreprise de référence peut bénéficier de certains avantages (synergiques) d'une gestion qui s'insère, pour une partie du moins, dans celle d'un groupe plus grand,
- Brittany Ferries est responsable pour les opérations dans un nombre de ports plus élevé que l'entreprise de référence, et
- Brittany Ferries a un chiffre d'affaires plus important que la société de référence.

- (235) Les frais centraux ayant été réduits, réattribués ainsi qu'expliqués, et vu qu'ils représentent maintenant une proportion acceptable, la Commission considère que ces coûts sont justifiés et ne sont pas de nature à remettre en doute la viabilité des lignes individuelles.

5.6.4. L'analyse par «centres de profit»

- (236) Dynamar a observé qu'un des éléments nécessaires à l'analyse de la restructuration serait une analyse des centres de profit de la société. NERA reprend ce point et procède à une telle analyse du groupe Brittany Ferries (les centres de profit étant essentiellement constitués par les différentes lignes exploitées).
- (237) Pour ce faire, NERA met en rapport les coûts et les revenus ⁽⁹⁷⁾ imputables ligne par ligne pour le trafic passager et le fret, et constate qu'individuellement toutes les lignes ont une contribution nette positive au profit du groupe. En outre, afin de soumettre la profitabilité des différentes lignes à un examen plus précis, NERA procède à une réaffectation de frais portuaires sur les différentes lignes exploitées par BAI et constate que le résultat net positif est maintenu sur toutes les lignes ⁽⁹⁸⁾.
- (238) Sur la base de cette analyse approfondie, et compte tenu de la proportionalité des coûts non alloués, la Commission reconnaît la profitabilité des différentes lignes exploitées par BAI. La viabilité (la contribution nette positive) des différentes lignes exploitées par BAI est de nature à expliquer le profit total du groupe. L'évolution du profit du groupe est néanmoins sujet à une analyse allant au-delà de la viabilité des différentes lignes, comme explicité notamment au tableau 7.
- (239) Outre la viabilité individuelle de chaque ligne, Brittany Ferries et NERA ⁽⁹⁹⁾ soutiennent que l'ensemble de ces lignes constitue le noyau dur de Brittany Ferries pour plusieurs raisons: en ce qui concerne les lignes vers l'Irlande et l'Espagne une fermeture de ligne aurait comme effet la perte de la totalité du trafic de BAI vers ces destinations.
- (240) La ligne entre Plymouth et Roscoff se situe dans un marché relativement distinct comparé aux autres lignes exploitées. Bien qu'une certaine proposition du trafic puisse être déviée vers les lignes du centre de la Manche,

⁽⁹⁷⁾ Revenus: ventes de billets, revenus des restaurants, bars, ventes hors taxes et autres ventes ainsi que de divertissements (films, vidéos, etc.).

Coûts: commissions d'agences de voyages, taxes portuaires, assurances, coûts de préparation de cabines, nettoyage, nourriture, boissons et autres achats, personnel de restaurants, de bars et de magasins, chargement de camions, coûts du carburant, de l'huile, contribution au service pilotage, salaire marins, approvisionnement et logement de l'équipage, loyers des navires, maintenance et l'aromatization de l'équipement à bord. Voir NERA, p. 28 à 30.

⁽⁹⁸⁾ Il s'agit des lignes Roscoff-Plymouth, Saint-Malo-Portsmouth, Caen-Portsmouth, Cherbourg-Poole, Plymouth-Santander et Roscoff-Cork, NERA, p. 33.

⁽⁹⁹⁾ En particulier le chapitre 5, p. 27 à 41.

en particulier Cherbourg-Poole, une réduction de la ligne Plymouth-Roscoff aurait comme effet que les usagers de ce service choisiraient d'autres destinations de voyage ou voyageraient par avion si la ligne n'était plus exploitée du tout.

- (241) Pour ce qui est des lignes de Brittany Ferries dans la Manche centrale, NERA estime que ces lignes ne présentent pas forcément un bon substitut l'une pour l'autre, étant donné qu'elles desservent des marchés géographiquement distincts. C'est pourquoi, en cas de fermeture de l'une de ces lignes, les passagers et le fret seraient détournés vers le principal concurrent de Brittany Ferries, le trafic journalier et d'excursionnisme serait perdu et la réduction d'une ou de plusieurs lignes ne permettrait pas à Brittany Ferries d'augmenter ses revenus en haute saison sur ses autres lignes. Ceci entraînerait la perte de précieuses ventes, notamment durant la haute saison.
- (242) En conclusion, compte tenu des éléments d'explication qui précèdent et de la proportionnalité des frais centraux (voir ce-dessus), la Commission peut accepter l'argumentation selon laquelle la rentabilité des différentes lignes individuelles exploitées par BAI est assurée et que les lignes exploitées constituent un ensemble rentable pour le groupe (voir tableau 7).

5.6.5. Remplacement d'un navire

- (243) Comme indiqué au chapitre 2, l'investissement dans le *Normandie 2* est nécessaire afin de pouvoir équilibrer le service à présent inégal en termes de capacités sur l'aller et le retour sur la ligne Caen-Portsmouth. L'entrée du nouveau navire permettra en outre de remplacer le *Quiberon* par le *Duc de Normandie* et ainsi d'optimiser l'exploitation de la ligne Roscoff-Plymouth. De plus, comme indiqué au chapitre 2, même après l'acquisition du *Normandie 2* les capacités de Brittany Ferries resteront en

dessous de celles d'avant sa restructuration. Selon les indications de BAI, l'acquisition de ce navire se fera à 20 % d'autofinancement par le groupe Brittany Ferries.

- (244) La Commission conclut, sur ce point, que l'investissement dans ce navire est justifié par les arguments d'équilibrage et d'homogénéisation de la flotte, et compte tenu de la sortie d'un autre navire en contrepartie, la capacité de BAI sera maintenue à environ 5 % en dessous de celle du début de la restructuration en 1995-1996.
- (245) Le principe de la légitimité d'un tel investissement a été reconnu par le Tribunal de première instance des Communautés européennes ⁽¹⁰⁰⁾.
- (246) À la lumière de ce qui précède, la Commission peut donc accepter cet investissement comme élément de la restructuration.

5.6.6. Prévision financière — viabilité

- (247) L'évolution financière inclut les montants suivants (70,80 et 250 millions de FRF). Le retour à la viabilité tel que prévu dans le tableau repris ci-dessous est confirmé jusqu'à fin 2000 moyennant l'annonce par les autorités françaises ⁽¹⁰¹⁾ que BAI a effectivement connu son «retour à meilleure fortune» et qu'elle commence à rembourser (de manière interne au groupe) le montant de 250 millions de FRF aux SEM par tranches maximales de 50 millions de FRF par an pour les trois SEM, tout en payant régulièrement les loyers dus aux SEM.
- (248) La majorité des mesures de restructuration ayant essentiellement déjà été mises en place, la restructuration pourra être considérée comme terminée une fois que l'acquisition prévue du *Normandie 2* et la réorganisation de l'affectation des navires qui s'ensuit seront effectuées ⁽¹⁰²⁾.

⁽¹⁰⁰⁾ Arrêt du 25 juin 1998, «Air France», affaires jointes T-371/94 et T-394/94, point 102.

⁽¹⁰¹⁾ Lettre des autorités françaises du 4 décembre 2000.

⁽¹⁰²⁾ L'acquisition du *Normandie 2* a été prévue pour 2002.

- (249) Quant à l'évolution économique et financière du groupe Brittany Ferries (BAI-SEM) jusqu'en 2006, NERA ⁽¹⁰³⁾ arrive à la prévision des données suivantes d'ici 2006 ⁽¹⁰⁴⁾:

Tableau 7

(en millions de FRF)

Groupe BAI-SEM									
Année	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Total bilan	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Chiffre d'affaires	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat d'exploitation	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat net (après impôts)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat cumulé (inflationné)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trésorerie	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ratio résultats/frais financiers	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ratio dettes/fonds propres	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Retour sur capitaux propres	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Operating RoR % on Capital Employed	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

- (250) Selon les prévisions de NERA, le résultat d'exploitation (*operating profit*) du groupe va continuer à s'améliorer significativement, variant entre [...] de FRF en 1998 à [...] de FRF en 2006, bien que le remplacement prévu de navires altère ce résultat temporairement en 2002.

- (251) Le résultat net après impôt (*retained profit for the year*) est en évolution de manière à atteindre un profit de [...] de FRF en 2006. On peut également constater les répercussions relativement modérées des investissements prévus autour de 2002, qui seront rapidement surmontées.

- (252) La trésorerie (*net cash position*) évolue de [...] de FRF en 1998 à [...] de FRF en 2006. L'étude de NERA tenant

⁽¹⁰³⁾ Comme indiqué ci-dessus et en complément à M & G, NERA établit un modèle financier qui conclut à la viabilité financière durable du groupe. L'évolution favorable entre la viabilité à court terme retenue par M & G en avril 1998 et la viabilité durable retenue par NERA en mars 1999 est notamment due à la remontée/stabilisation de la parité franc français-livre sterling au-dessus de 9 francs français par livre sterling en 1998 et 1999, à l'analyse par NERA du groupe économique intégré ainsi qu'à la différence de perspective des deux analyses dans le temps. Alors que M & G concentrent leur analyse principalement sur les années 1996 à 1998, NERA a présenté une étude complémentaire, qui analyse les besoins et les possibilités futures du groupe pour les années 1998 à 2006 et qui amène NERA à conclure à la viabilité durable du groupe.

⁽¹⁰⁴⁾ Pour le point «retour sur capitaux propres»: en 1998 le chiffre contient une provision de 150 millions de FRF pour rachat éventuel de l'aide. Sans cette provision ce chiffre serait de 14,7%. En 1999 la provision est annulée.

compte d'un financement externe à hauteur de 80 % des frais d'investissement, il peut être considéré que l'impact de l'acquisition des nouveaux navires reste modeste en 2002.

- (253) L'étude établit un rapport résultat/frais financiers (*EBIT/interest cover ratio*) initialement bas [...] en 1998 mais qui va en s'améliorant vers des taux qualifiés de raisonnables (entre 2 et 4) dans les années 2000 à 2004 pour s'améliorer d'avantage à compter de 2005 vers des taux qualifiés de généreux (au-delà de 4,0).

- (254) Le ratio dettes/fonds propres (*debt/equity ratio*) est initialement élevé ([...] %) pour diminuer à un niveau de 40 %-60 %, qualifié d'acceptable, au fur et à mesure du remboursement des dettes liées aux navires (bien que celles-ci représentent 80 % des frais d'investissement). En effet, le ratio s'accroît d'environ 20 % entre 2001 et 2002 mais ce taux est immédiatement stabilisé pour prendre une tendance à la baisse. Selon NERA, ce rapport évolue de manière comparable dans d'autres sociétés de transbordeurs.

- (255) Quant à la profitabilité de l'entreprise, le taux *operating return on capital employed*, évoluant positivement pour atteindre [...] %, est qualifié de commercialement respectable.

- (256) Toujours en ce qui concerne la profitabilité de l'entreprise, le retour sur capitaux propres de la société (*return on equity*) s'établissant entre [...] % et [...] % est également qualifié de taux commercialement respectable.

- (257) Sur la base de ces résultats d'analyse, NERA conclut à la viabilité à long terme du groupe Brittany Ferries.

- (258) En vue de vérifier la validité des prévisions qui avaient été faites par NERA à compter de 1998, la Commission a obtenu, de la part des autorités françaises, confirmation que BAI a effectivement connu son «retour à meilleure fortune», et qu'elle commence à rembourser (de manière interne au groupe) le montant de 250 millions de FRF aux SEM, par tranches maximales de 50 millions de FRF par an pour les trois SEM, tout en payant les loyers courants.
- (259) Compte tenu des mesures de restructuration essentiellement appliquées et de l'alignement du fonctionnement de la Sabemen sur les deux autres SEM en vue de contribuer à la viabilité du groupe, et en tenant compte de la totalité du groupe (économique) Brittany Ferries, de sa capacité de financement de navires dans les années à venir et de la plausibilité de l'évolution positive des facteurs externes (tels que l'évolution du marché de Brittany Ferries et de facteurs macroéconomiques), la Commission peut accepter que les prévisions énoncées ci-dessus jusqu'en 2006, telles que confirmées par la réalité économique de Brittany Ferries jusqu'à la fin de 2000, ont été effectuées de manière réaliste et peuvent être considérées comme fiables.
- (260) Dès lors, la Commission conclut que la viabilité durable du groupe (économique) Brittany Ferries apparaît comme étant réaliste.
- (261) Afin de permettre à la Commission de suivre l'application de ces derniers éléments de restructuration à être mis en place, elle demande d'être informée de l'alignement du fonctionnement de la Sabemen sur celui de la Senacal et de la Senamanche en termes de la convention qui la lie à BAI et du remboursement interne des 250 millions de FRF entre BAI et les SEM, de l'acquisition du *Normandie 2* et de la réorganisation des navires qui s'en suit, tel que prévu.
- 5.6.7. *Viabilité compte tenu des réajustements à effectuer*
- (262) La Commission estime que la viabilité durable du groupe serait également assurée si l'aide de 80 millions de FRF ne pouvait pas être versée.
- (263) En effet, étant donné que, en 2002-2003, le résultat net du groupe sera positif et affichera [...] de FRF [...] de FRF cumulé depuis 1998) et [...] de FRF [...] de FRF cumulé) et que la trésorerie prévue affichera [...] et [...] de FRF respectivement ces deux années, il ne semblerait pas que l'absence de l'aide de 80 millions de FRF entraînerait des difficultés insurmontables pour le groupe. À cet égard, il est à remarquer que ces résultats reflètent également l'investissement du *Coutances* et du *Duc de Normandie*. L'autofinancement à 20 % de ces deux navires revient à environ [...] de FRF. Même sans compensation des 80 millions de FRF, une telle somme paraît être absorbable en 2002-2003 compte tenu des résultats susmentionnés, et le paraît surtout à compter de 2004-2005, compte tenu des résultats tout à fait satisfaisants attendus au cours de ces années: résultat net de [...] de FRF [...] de FRF cumulés) et [...] de FRF [...] de FRF cumulés) avec une trésorerie de [...] et [...] de FRF ces deux années respectivement.
- (264) Compte tenu de ces indications on peut considérer que la viabilité durable du groupe ne serait pas affectée au cas où la tranche d'aide additionnelle de 80 millions de FRF ne pourrait être versée.
- (265) Cette estimation a été confirmée d'une part par les autorités françaises ⁽¹⁰⁵⁾, qui confirment le retour à meilleure fortune de BAI et d'autre part par BAI au début 2001, qui fait référence à sa viabilité (sans le montant de 80 millions de FRF) compte tenu notamment de l'évolution plus favorable des facteurs externes (cours de la livre sterling et du franc français) par rapport aux prévisions du plan de restructuration.
- 5.7. **Compatibilité — prévention de distorsions de concurrence indues**
- (266) Selon les lignes directrices susmentionnées, une autre condition imposée aux aides à la restructuration est que des mesures (telles qu'une réduction de capacité de l'entreprise) soient prises pour atténuer autant que possible les conséquences défavorables pour les concurrents. Sinon, l'aide est «contraire à l'intérêt commun» et ne peut bénéficier d'une dérogation sur la base de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité. Afin de pouvoir déterminer dans quelle mesure l'intérêt commun est respecté et afin de déterminer si une réduction de capacité de l'entreprise est requise, les lignes directrices pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté (ci-après dénommées «lignes directrices») demandent l'examen de trois aspects: la capacité du marché, le risque de monopole et les régions assistées.
- 5.7.1. *Situation du marché*
- (267) À cet égard, il convient tout d'abord de rappeler que BAI a déjà réduit ses capacités (deux navires sur neuf, deux lignes sur huit, diminution des fréquences, vente d'actifs, etc.) comme indiqué notamment ci-dessus dans la partie descriptive. Afin de savoir si la Commission doit demander davantage de réduction de capacités de BAI, il y a lieu d'examiner les questions de l'éventuelle

⁽¹⁰⁵⁾ Lettre des autorités françaises du 4 décembre 2000.

surcapacité dans le marché et du risque de monopole ainsi que l'aspect de développement régional ⁽¹⁰⁶⁾.

une hausse imminente des prix de 10 % dans la Manche centrale et occidentale et de 25 % dans le détroit.

(268) Il est d'une part à constater que, selon l'indication de Dynamar, le marché de la Manche ⁽¹⁰⁷⁾ ne présente pas de substantielle surcapacité structurelle ⁽¹⁰⁸⁾. Cette appréciation est partagée par NERA ⁽¹⁰⁹⁾, qui indique que le trafic de passagers transmanche (Manche occidentale, centrale et détroit) a augmenté de 78 % entre 1991 et 1998. Cette tendance se confirme notamment par le début des opérations par Condor Ferries en 1998 ainsi que par l'ouverture d'une ligne rapide sur Cherbourg-Portsmouth ⁽¹¹⁰⁾.

(273) Selon les informations dont dispose la Commission, les prix des billets du trafic maritime transmanche auraient effectivement augmenté d'environ 20 % fin 1999 et début 2000. Bien qu'une telle augmentation des prix soit surtout constatée dans le détroit, une certaine répercussion sur le secteur de la Manche centrale et occidentale paraît également plausible compte tenu des indications de croissance sur les lignes de la Manche centrale et occidentale (voir les points ci-dessus).

(269) Il peut être rappelé ici que, même dans le cas hypothétique d'une surcapacité dans le secteur de la Manche centrale et occidentale (ce qui n'est pas le cas), l'influence d'une telle situation sur les prix dans le détroit devrait être minime, étant donnée la substituabilité unilatérale expliquée dans la partie descriptive.

(274) En somme, NERA et Dynamar confirment que les marchés de passagers et de fret sont en croissance ⁽¹¹³⁾ et confirment également qu'il n'y a pas lieu de constater une substantielle surcapacité structurelle dans le marché du transport Manche occidentale, centrale et détroit.

(270) Au sujet du marché du fret, Brittany Ferries indique qu'il s'agit d'un marché en croissance: de 1995 à 1998, la quantité totale de fret transporté sur le transmanche a augmenté de près de 33 % en quatre ans ⁽¹¹¹⁾. NERA confirme une telle tendance en indiquant qu'entre 1991 et 1999 le nombre de camions transporté a augmenté de 112 %.

(275) Étant donnée qu'il peut être conclu que le marché transmanche, et en particulier le secteur de marché centre et occidentale de la Manche, ne se trouve pas en surcapacité structurelle (voir ci-dessus), il y a lieu de conclure que la Commission ne peut exiger une contrepartie plus importante.

5.7.2. Capacité réduite du groupe Brittany Ferries

(271) D'autre part, selon les indications de NERA, en haute saison, Brittany Ferries opère à quasi pleine capacité dans le marché de la Manche centrale et occidentale.

(276) Dans ce contexte, il convient également de rappeler que Brittany Ferries a déjà réduit ses capacités. En effet, comme indiqué ci-dessus, entre les exercices 1995 et 1998, la capacité en passagers de Brittany Ferries a été réduite de 12 % (- 1 375 passagers), la capacité en couchettes de 9 % (- 539 couchettes) et la capacité en garage de 17 % (- 1 480 mètres de roulage). Entre les exercices 1995 et 2003, après le remplacement du *Quiberon* par le *Normandie 2* sur la ligne Caen-Portsmouth au milieu de 2002, la capacité de Brittany Ferries restera au total en deçà de sa capacité avant restructuration, soit une réduction de 5 % pour la capacité de passagers (- 554 passagers), de 9 % de la capacité de couchettes (- 523 couchettes) et de 4 % pour la capacité de garage (- 367 mètres de roulage) ⁽¹¹⁴⁾.

(272) La tendance apparente d'une certaine augmentation des prix dans le marché transmanche est notamment soutenue par Dynamar en décembre 1998 ⁽¹¹²⁾, qui prévoyait

(277) Compte tenu de ces mesures, la société indique que son offre, mesurée en termes de nombre de dessertes et de rotations, demeurera constante en 2001 par rapport à 1998, et nettement inférieure à ce qu'elle était en 1995 avant sa restructuration, sans que Brittany Ferries puisse augmenter le rythme des dessertes, ouvrir de nouvelles lignes ou affecter des navires supplémentaires à des lignes existantes.

⁽¹⁰⁶⁾ Selon les lignes directrices, «lorsqu'une évaluation objective de la situation de l'offre et de la demande montre qu'il existe une surcapacité structurelle sur un marché en cause de la Communauté européenne sur lequel le bénéficiaire de l'aide poursuit ses activités, le plan de restructuration doit contribuer, en proportion de l'aide reçue, à la restructuration du secteur desservant ce marché dans la Communauté européenne, par une réduction ou une fermeture irréversible de capacités de production ...».

Si en revanche, il n'y pas de surcapacité structurelle sur le marché concerné, la Commission n'exigera pas normalement une réduction de capacité en contrepartie de l'aide. Toutefois, il doit être démontré que l'aide ne servira qu'au rétablissement de la viabilité de l'entreprise sans permettre un développement de capacité de production, sauf si cela est nécessaire pour rétablir la viabilité de l'entreprise, sans pour autant fausser la concurrence.

Pour que la concurrence ne soit pas faussée dans une mesure contraire à l'intérêt commun, la Commission peut imposer les conditions et obligations qu'elle juge nécessaires.

⁽¹⁰⁷⁾ Donc du marché Manche occidentale, centrale et détroit, sans tenir compte du secteur «mer du Nord» qui ne présente pas d'interactions dans le cadre du présent dossier.

⁽¹⁰⁸⁾ Dynamar, p. 13.

⁽¹⁰⁹⁾ NERA, p. 15.

⁽¹¹⁰⁾ Selon les «Observations de Brittany Ferries» du 31 mars 1999, p. 12, ce *ferry* rapide a une capacité de 900 passagers et de 175 voitures.

⁽¹¹¹⁾ «Observations de Brittany Ferries» du 31 mars 1999, p. 14.

⁽¹¹²⁾ Dynamar, p. 11 et 12.

(278) Ce rappel renforce l'argument selon lequel aucune réduction de capacité supplémentaire ne peut être demandée à BAI.

⁽¹¹³⁾ NERA, p. 22 et 23.

⁽¹¹⁴⁾ Voir courrier de BAI du 9 juillet 1999, p. 2.

5.7.3. Risque de monopole

- (279) De plus, selon les lignes directrices, même en cas de surcapacité structurelle du marché, un assouplissement du principe de réduction proportionnelle des capacités peut être envisagé si cette réduction risque de conduire à une détérioration manifeste de la structure du marché, par exemple, en créant un monopole ou une situation d'oligopole étroit.
- (280) Brittany Ferries est principalement en concurrence avec P & O sur les lignes qu'elle exploite en Manche occidentale et centrale et sur la ligne vers l'Espagne ⁽¹¹⁵⁾. Pour ce qui est des liaisons vers l'Irlande, Brittany Ferries se trouve en concurrence avec Irish Ferries.
- (281) Vu le nombre réduit de concurrents sur les différents secteurs du marché de BAI, il y a lieu de considérer qu'une disparition éventuelle de Brittany Ferries pourrait mener à une situation d'oligopole étroit, voire de monopole dans ces secteurs de marché. Pour la Manche centrale et occidentale ainsi que pour le marché vers l'Espagne, il s'agirait de P & O qui resterait pratiquement le seul opérateur sur ces marchés et pour les lignes vers l'Irlande, Irish Ferries se verrait attribué l'entièreté du marché. Le risque de monopole ainsi révélé écarte également la nécessité de demander une réduction de capacité de la société BAI additionnelle à celle déjà effectuée. Ceci d'autant plus que le marché n'est pas en surcapacité structurelle, comme constaté ci-dessus.

5.7.4. Régions assistées

- (282) Selon les lignes directrices, la Commission pourra se montrer moins stricte pour ce qui est de la réduction de capacité exigée dans le cas de marchés présentant une surcapacité structurelle. Si les besoins du développement régional le justifient, la réduction de capacité qu'elle exigera sera inférieure à celle qui est requise dans les régions non assistées.
- (283) Étant donné que, selon le classement d'éligibilité aux aides d'État de 1999, les régions de Bretagne (Côtes-d'Armor, Finistère, Ille-et-Villaine et Morbihan) et Basse-Normandie (Calvados, Manche et Orne) sont éligibles pour les aides d'État au titre de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité, la Commission peut se montrer moins stricte pour ce qui est de la réduction de capacité exigée dans le cas d'un marché en surcapacité.
- (284) Vu les conclusions retenues dans les deux points précédents (situation du marché, structure du marché), la Commission considère que l'argument régional vient

confirmer qu'aucune réduction de capacité additionnelle à celle déjà effectuée par BAI ne peut être exigée du groupe dans le cadre de sa restructuration.

5.7.5. Conclusions sur la prévention de distorsions de concurrence indues

- (285) Étant donné que le marché en question ne présente pas de surcapacité structurelle, qu'une disparition de BAI risquerait de mener à une situation de monopole dans le marché et que le groupe Brittany Ferries a déjà effectué une réduction de capacité significative, il y a lieu de considérer qu'une réduction de sa capacité additionnelle n'est pas requise. À cet égard, il peut aussi être tenu compte du fait que le groupe se trouve dans une région assistée.

5.8. Compatibilité — proportionnalité des aides

- (286) Les mesures cumulées prises pendant sa phase de restructuration auront coûté 1 392 millions de FRF au groupe Brittany Ferries.

Le total des aides cumulées perçues dans cette période se monte à 581 millions de FRF.

L'intensité de l'aide cumulée pendant restructuration est de 42 %.

L'intensité d'aide à la restructuration est de 30 %.

- (287) Compte tenu du fait que les aides publiques ont été versées et utilisées pour financer des mesures de restructuration concrètes et nécessaires, que ces mesures ont été effectuées dans le cadre d'un plan de restructuration qui a déjà conduit le groupe à retrouver sa viabilité financière à court terme et que les prévisions financières permettent de justifier un retour à la viabilité durable, la Commission peut approuver les aides à la restructuration de 70 millions de FRF et d'environ 246 millions de FRF.
- (288) L'aide à la restructuration de 80 millions de FRF n'est pas jugée nécessaire à la restructuration de Brittany Ferries, d'une part pour la raison que l'évolution économique du groupe a été relativement rapide (notamment soutenue par l'évolution positive des facteurs externes) ⁽¹¹⁶⁾, et d'autre part parce que cette somme pourrait servir à l'anticipation d'investissements de la part du groupe qui ne sont pas considérés comme faisant partie du concept de restructuration.

- (289) L'élément d'aide découlant de la dernière garantie versée en 1992 (voir ci-dessus) ne s'insère pas dans le cadre de la restructuration. La Commission doit donc inviter la France à définir, à l'aide de la communication de la

⁽¹¹⁵⁾ Selon Dynamar, Condor Ferries qui opère également dans la Manche via les îles Anglo-Normandes, n'influence pas cette balance de manière substantielle, vu la capacité et la fréquence de cet opérateur.

⁽¹¹⁶⁾ Les avocats de BAI ont d'ailleurs indiqué (lettre du ...) que la somme de 80 millions de FRF n'était plus nécessaire pour le retour à la viabilité (voir ci-dessus la partie descriptive).

Commission du 11 mars 2000, le montant d'aide relatif à la garantie de 10 millions de FRF versée en 1992, qui n'est pas compatible avec le traité.

(290) La Commission conclut que, déduction faite des montants d'aide qui ne peuvent être versés, les éléments d'aide à la restructuration cumulés avec les aides parallèles octroyées pendant la période de restructuration et approuvées préalablement par la Commission, révèlent une intensité d'aide de 42 % durant la période de restructuration, qui est estimée acceptable. Cela d'autant plus que l'intensité d'aide pure de la restructuration de 30 % est justifiée compte tenu d'une restructuration menant à la viabilité durable du groupe ⁽¹¹⁷⁾.

5.9. Compatibilité — mise en œuvre complète du plan de restructuration, contrôle et rapport annuel

(291) La Commission considère que l'ensemble des documents relatifs à la restructuration et aux perspectives de viabilité à long terme de Brittany Ferries qui lui ont été soumis constituent un concept de restructuration cohérent et compatible avec les lignes directrices.

(292) Selon les informations dont dispose la Commission, l'essentiel des mesures de restructuration a déjà été mis en place ⁽¹¹⁸⁾. Néanmoins, la Commission doit être informée de la suite de événements à venir, notamment en ce qui concerne le remboursement interne des fonds entre BAI et les SEM et la réorganisation des navires sur les différentes lignes, à la suite de l'introduction du *Normandie 2* et de la sortie de service du *Quiberon*.

5.10. Conclusions et conditions

(293) En conclusion, la Commission considère que le montant d'aide de 80 millions de FRF à la restructuration est incompatible avec l'article 87 du traité.

(294) La Commission invite la France à définir, à l'aide de la communication de la Commission du 11 mars 2000, le montant d'aide relatif à la garantie de 10 millions de FRF versée en 1992.

(295) Toutes les autres aides accordées par le gouvernement français pour soutenir le plan de restructuration de BAI-SEM satisfont aux critères fixés par les lignes directrices ainsi que par les orientations communautaires sur les

aides d'État au transport maritime. Dans ce contexte, la Commission rappelle le principe selon lequel une aide à la restructuration ne peut être attribuée qu'une seule fois dans un laps de temps défini. Les subventions accordées avant 1988 sont qualifiées d'aides existantes.

(296) Dans le cadre de l'analyse de la restructuration, la Commission a dû analyser le système de financement du groupe, notamment au moyen de la pratique en la matière telle qu'appliquée par le groupe avant le début de sa restructuration en 1995, et n'a pas soulevé de doutes sur ce point.

(297) La Commission tient compte du fait qu'une disparition éventuelle de BAI risquerait de mener à une situation de monopole sur les différents segments de marché sur lesquels elle opère actuellement,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. L'aide mise à exécution par la France au niveau de l'État central pour un montant de 70 millions de francs français et l'augmentation de capital public effectuée par les collectivités territoriales françaises pour un montant d'environ 246 millions de francs français en faveur de la société Bretagne Angleterre Irlande (BAI ou Brittany Ferries), ont été attribuées en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité. Toutefois, ces aides sont compatibles avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

2. L'aide à la restructuration notifiée pour un montant de 80 millions de francs français constitue une aide à la restructuration incompatible avec le traité.

3. La garantie attribuée par le conseil général de la Manche en 1992 a été attribuée en violation de l'article 88, paragraphe 2, du traité. L'élément d'aide à quantifier en fonction du taux de marché avec les autorités françaises constitue une aide d'État incompatible avec le traité.

Cet élément d'aide devra être récupéré avec intérêts à calculer sur la base du taux de référence valable au moment de l'octroi selon les procédures du droit national. Ces intérêts courent à compter de la date à laquelle l'aide a été mise à la disposition du bénéficiaire jusqu'à celle de sa récupération.

La France est néanmoins invitée à quantifier, à l'aide de la communication de la Commission du 11 mars 2000 sur l'application des articles 87 et 88 du traité CE aux aides d'État sous la forme de garanties ⁽¹¹⁹⁾ et sur la base de critères objectifs, le montant d'aide relatif à cette garantie.

4. Les augmentations de capital effectuées avant 1996 au sein des sociétés d'économie mixte (SEM) Sabemen, Senacal et Senamanche et les moyens financiers attribués par le Crédit

⁽¹¹⁷⁾ Une telle intensité ne paraît d'ailleurs certainement pas disproportionnée si l'on tient compte d'autres cas où la Commission a approuvé des aides avec une intensité nettement supérieure (notamment 81 % dans le cas C 70/97).

⁽¹¹⁸⁾ Voir notamment «plan 1999-2003», p. 3.

⁽¹¹⁹⁾ JO C 71 du 11.3.2000.

Agricole, caisse régionale du Finistère à Brittany Ferries à compter de la privatisation du Crédit Agricole en 1988 ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité.

5. Les aides accordées au titre du régime ACOMO et des régimes concernant le remboursement de la taxe professionnelle, la cassation anticipée d'activité (CAA), le remboursement des charges patronales et les mesures d'aides à l'investissement jusqu'en 1997 inclus, ont été approuvées séparément par la Commission.

6. Les aides attribuées jusqu'au 16 avril 1989, soit dix ans avant l'entrée en vigueur du règlement (CE) n° 659/1999, sont réputées être des aides existantes au titre de l'article 15, paragraphe 3, dudit règlement.

Article 2

1. La France assure que le fonctionnement de la Sabemen sera aligné sur celui de la Senacal et de la Senamanche en ce qui concerne la convention qui la lie à BAI et informe la Commission des mesures prises à cet égard.

2. La France informe la Commission annuellement du remboursement interne des 250 millions de francs français entre

BAI et les SEM, de l'acquisition du *Normandie 2* et de la réorganisation des navires qui s'ensuit, tels que prévus dans le concept de restructuration.

Article 3

La France informe la Commission, dans un délai de deux mois à compter de la date de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

Article 4

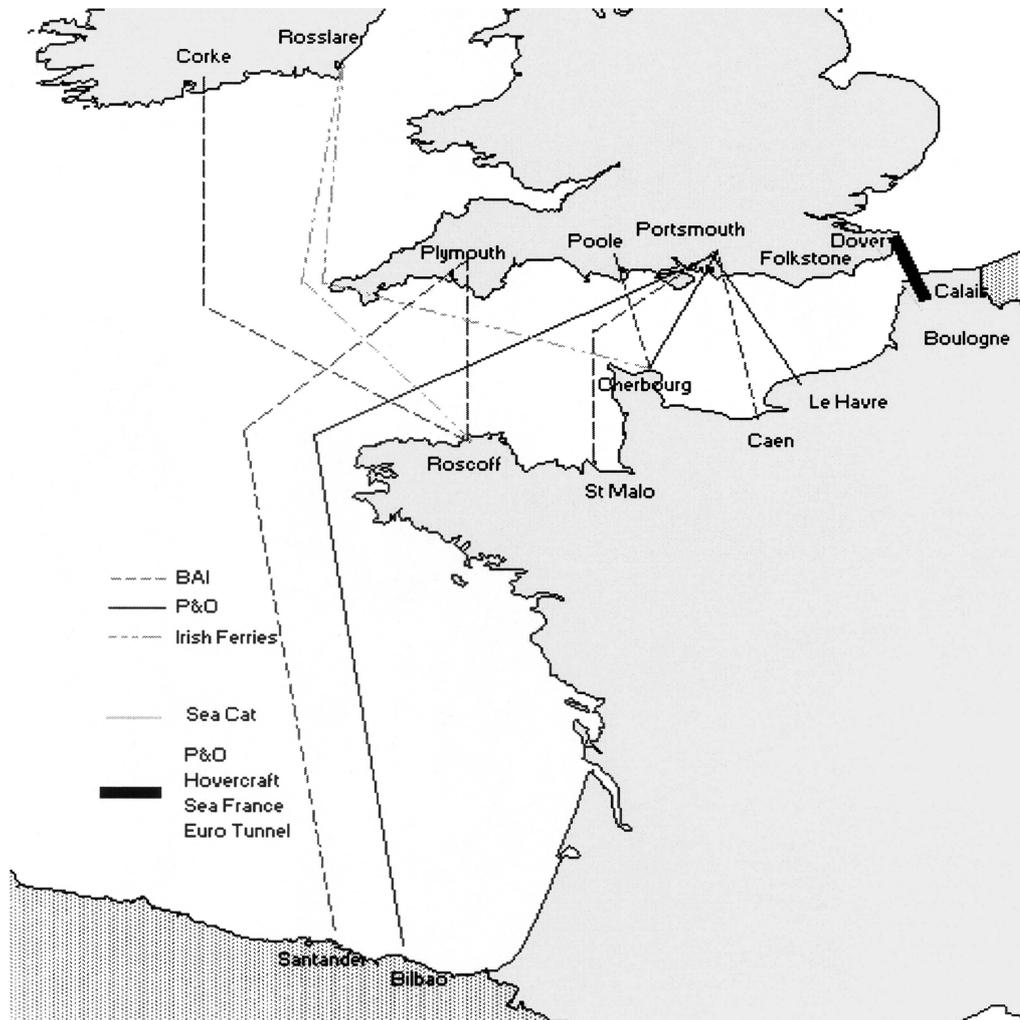
La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 8 mai 2001.

Par la Commission
Loyola DE PALACIO
Vice-président

ANNEXE

LE MARCHÉ DE BAI



RECTIFICATIFS

Rectificatif à la décision 2001/839/CE de la Commission du 8 novembre 2001 établissant un questionnaire à utiliser pour la déclaration annuelle concernant l'évaluation de la qualité de l'air ambiant au titre des directives 96/62/CE et 1999/30/CE du Conseil

(Journal officiel des Communautés européennes L 319 du 4 décembre 2001)

L'annexe de la décision est remplacée par le texte suivant:

ANNEXE

QUESTIONNAIRE DE DÉCLARATION

relatif à la directive 96/62/CE du Conseil concernant l'évaluation et la gestion de la qualité de l'air ambiant et la directive 1999/30/CE du Conseil relative à la fixation de valeurs limites pour l'anhydride sulfureux, le dioxyde d'azote et les oxydes d'azote, les particules et le plomb dans l'air ambiant

ÉTAT MEMBRE:

ADRESSE DE CONTACT:

ANNÉE DE RÉFÉRENCE:

DATE D'ÉTABLISSEMENT:

Les formulaires visés ci-dessous établissent une distinction entre les éléments que les États membres sont légalement tenus de déclarer et ceux dont la déclaration est facultative. Les éléments facultatifs sont imprimés en italiques.

Bon nombre de ces formulaires contiennent un nombre indéfini de rangées ou de colonnes à remplir. Dans la description du formulaire, le nombre des rangées ou des colonnes vides à remplir est cependant limité à trois et une ligne pointillée indique que le formulaire doit être rallongé en tant que de besoin.

Les formulaires à remplir par les États membres sont accompagnés de tableaux. Les tableaux contiennent des informations, comme des codes fixes, que les États membres ne doivent pas modifier.

LISTE DE FORMULAIRES

Formulaire 1	Organisme de contact et adresse
Formulaire 2	Délimitation des zones et des agglomérations
Formulaire 3	Stations utilisées pour l'évaluation et méthodes de mesure
Formulaire 4	Méthodes employées pour l'échantillonnage et la mesure de PM ₁₀ et PM _{2,5} ; codes supplémentaires pouvant être définis par l'État membre
Formulaire 5	Liste des zones et des agglomérations dans lesquelles les niveaux dépassent ou ne dépassent pas les valeurs limites ou les valeurs limites augmentées de la marge de dépassement
Formulaire 6	Liste des zones ou des agglomérations dans lesquelles les niveaux dépassent ou ne dépassent pas les seuils d'évaluation maximaux ou les seuils d'évaluation minimaux, et informations concernant l'application de méthodes d'évaluation complémentaires
Formulaire 7	Dépassements individuels des valeurs limites et des valeurs limites augmentées de la marge de dépassement
Formulaire 8	Raisons des dépassements individuels: codes facultatifs supplémentaires à définir par l'État membre
Formulaire 9	Surveillance des données relatives aux concentrations de SO ₂ relevées en moyenne sur 10 minutes
Formulaire 10	Surveillance des données relatives aux concentrations de PM _{2,5} relevées en moyenne sur 24 heures
Formulaire 11	Résultats tabulaires de l'évaluation complémentaire et méthodes employées pour celle-ci
Formulaire 12	Liste de références ayant trait aux méthodes d'évaluation complémentaires visées au formulaire 11
Formulaire 13	Dépassements des valeurs limites applicables au SO ₂ dus à des sources naturelles
Formulaire 14	Sources naturelles de SO ₂ ; codes facultatifs supplémentaires à définir par l'État membre
Formulaire 15	Dépassements de valeurs limites applicables au PM ₁₀ dus à des événements naturels
Formulaire 16	Dépassements des valeurs limites applicables aux PM ₁₀ dus au sablage hivernal
Formulaire 17	Consultations concernant la pollution transfrontière
Formulaire 18	Dépassements des valeurs limites fixées dans les directives 80/779/CEE, 82/884/CEE et 85/203/CEE
Formulaire 19	Raisons des dépassements des valeurs limites fixées dans les directives 80/779/CEE, 82/884/CEE et 85/203/CEE: codes facultatifs supplémentaires à définir par l'État membre

LISTE DES TABLEAUX

Tableau 1	Méthodes utilisées pour l'échantillonnage et la mesure de PM ₁₀ et PM _{2,5} : codes standard
Tableau 2	Raisons des dépassements individuels: codes standard
Tableau 3	Paramètres statistiques à utiliser dans les cartes des concentrations
Tableau 4	Sources naturelles de SO ₂ : codes standard
Tableau 5	Événements naturels causant des dépassements de la valeur limite pour PM ₁₀ : codes standard

Formulaire 1: organisme de contact et adresse

Nom de l'organisme de contact	
Adresse postale	
Nom de la personne de contact	
Téléphone de la personne de contact	
Télocopieur de la personne de contact	
Adresse électronique de la personne de contact	
Renseignements complémentaires éventuels	

Remarque concernant le formulaire 1

L'État membre est invité à indiquer l'organisme de contact et, si possible, la personne de contact au niveau national auxquels la Commission peut, le cas échéant, demander des détails concernant le présent questionnaire.

Formulaire 2: délimitation des zones et des agglomérations [article 5 et article 11, paragraphe 1, point b), de la directive 96/62/CE]

	Zones		
Dénomination complète de la zone			
Code de la zone			
Polluant(s), le cas échéant objectifs de protection séparés, auxquels la zone s'applique			
Type [ag/nonag]			
Superficie (km ²)			
Population			
Paires de coordonnées des frontières de la zone			
Paires de coordonnées des frontières de la zone			
Paires de coordonnées des frontières de la zone			

Remarques concernant le formulaire 2

- (1) L'État membre doit indiquer non seulement la dénomination de la zone, mais également un code de zone unique.
- (2) L'État membre doit indiquer le ou les polluants auxquels la zone s'applique au moyen des codes suivants: «S» pour SO₂, «N» pour NO₂/NO_x, «P» pour PM₁₀ et «L» pour le plomb, séparés par un point-virgule, ou «A» si la zone s'applique à tous ces polluants. Si les zones ont été définies séparément pour la protection de la santé, des écosystèmes et de la végétation, les États membres utiliseront les codes suivants: «SH» pour la protection de la santé contre le SO₂, «SE» pour la protection des écosystèmes contre le SO₂, «NH» pour la protection de la santé contre le NO₂ et «NV» pour la protection de la végétation contre le NO_x.

- (3) Il convient d'indiquer si la zone est une agglomération (code: «ag») ou non (code: «nonag»).
- (4) S'ils le souhaitent, les États membres peuvent ajouter la superficie et la population de la zone à des fins de traitement ultérieur au niveau européen.
- (5) À des fins de traitement ultérieur, l'État membre est invité à indiquer les frontières de la zone dans un format standard (polygones, définis au moyen des coordonnées géographiques selon la norme ISO 6709: longitude et latitude géographiques). L'État membre est invité à fournir séparément une carte des zones (sous forme de fichier électronique ou sur papier) pour faciliter l'interprétation correcte des données concernant la zone. L'État membre doit au moins soit indiquer les frontières de la zone dans le formulaire 2, soit fournir une carte.

Formulaire 3: stations utilisées pour l'évaluation et méthodes de mesure (annexe IX de la directive 1999/30/CE)

Code de la station	Code local de la station	Code(s) de la zone	Utilisé pour la directive				Utilisé pour la directive/code de la méthode de mesure pour PM ₁₀ et PM _{2,5}		Facteur de correction ou équation utilisé		Fonction de la station
			SO ₂	NO ₂	NO _x	Plomb	PM ₁₀	PM _{2,5}	PM ₁₀	PM _{2,5}	

Remarques concernant le formulaire 3

- (1) Dans le formulaire 3 et les autres formulaires du présent questionnaire, on entend par «code de la station» le code déjà utilisé pour l'échange des données au titre de la décision 97/101/CE relative à l'échange d'informations. Le «code local de la station» est le code utilisé dans l'État membre ou la région.
- (2) L'État membre doit indiquer, dans la troisième colonne, la ou les zones dans lesquelles la station est située. Si plusieurs zones sont concernées, les codes seront séparés par un point-virgule.
- (3) L'État membre est invité à utiliser les colonnes intitulées «SO₂», «NO₂», «NO_x» et «Plomb» pour indiquer si la mesure est utilisée à des fins d'évaluation au titre de la directive 1999/30/CE, en cochant «+» la case correspondante si la mesure est utilisée et en laissant la case vide si elle ne l'est pas. Il convient d'observer que le fait de cocher la case NO_x signifie que la situation est située à un endroit dans lequel la valeur limite pour la végétation est applicable. Si la station se trouve à proximité immédiate de sources spécifiques de plomb au sens de l'annexe IV de la directive 1999/30/CE, l'État membre utilisera le signe «SS» au lieu du signe «+» pour cocher la case.
- (4) L'État membre utilisera les colonnes intitulées «PM₁₀» et «PM_{2,5}» pour indiquer si la mesure est utilisée à des fins d'évaluation au titre de la directive 1999/30/CE et, dans le même temps, la méthode de mesure employée. Si la mesure est utilisée à des fins d'évaluation au titre de la directive, l'État membre indiquera le code de la méthode de mesure (voir remarque 5); dans le cas contraire, la case est laissée vide. Pour les niveaux de PM_{2,5}, il n'est pas nécessaire de procéder à une évaluation formelle selon l'article 6 de la directive 96/62/CE.
- (5) Pour PM₁₀ et PM_{2,5}, le code de la méthode de mesure peut être indiqué au moyen de l'un des codes standard prévus dans le questionnaire (voir tableau 1) ou d'un code défini par l'État membre et se rapportant à une liste séparée de méthodes décrites par l'État membre en question (voir formulaire 4). La description définie par l'État membre peut également faire référence à un document distinct ajouté au questionnaire. Si la méthode de mesure a été modifiée au cours de l'année, l'État membre indiquera les deux codes: tout d'abord celui de la méthode employée pendant la majeure partie de l'année, puis l'autre, les deux codes étant séparés par un point-virgule.
- (6) Lorsque la méthode de mesure utilisée pour PM₁₀ ou PM_{2,5} n'est pas la méthode de référence, à savoir la méthode de référence provisoire visée à l'annexe IX de la directive 1999/30/CE, l'État membre est tenu d'indiquer soit le facteur de correction par lequel les concentrations ont été multipliées pour obtenir les concentrations déclarées dans le questionnaire, soit l'équation de correction correspondante. Si une équation de correction a été utilisée, il est possible d'employer un format libre dans lequel la concentration mesurée sera indiquée par l'abréviation «CM» et la concentration déclarée par l'abréviation «CR», de préférence sous la forme CR = f(CM). S'il est établi que les résultats de la méthode sont équivalents sans l'application d'une correction, l'État membre le signalera en indiquant la valeur «1» pour le facteur ou l'équation de correction.

- (7) La «fonction de la station» indique si la station se trouve dans un endroit où a) les valeurs limites pour la santé, la valeur limite du SO₂ pour les écosystèmes et la valeur limite du NO_x pour la végétation sont applicables (code «HEV»); b) seules les valeurs limites pour la santé et la valeur limite applicable au SO₂ pour les écosystèmes sont applicables (code «HE»); c) seules les valeurs limites pour la santé et la valeur limite du NO_x pour la végétation s'appliquent (code «HV») ou d) seules les valeurs limites pour la santé s'appliquent (code «H»).

Tableau 1: méthodes utilisées pour l'échantillonnage et la mesure de PM₁₀ et PM_{2,5}; codes standard

<i>Code de la méthode</i>	<i>Description</i>
M1	<i>Absorption des rayonnements bêta</i>
M2	<i>Gravimétrie</i>
M3	<i>Microbalance à fibre oscillante</i>

Formulaire 4: méthodes utilisées pour l'échantillonnage et la mesure de PM₁₀ et PM_{2,5}; codes facultatifs supplémentaires à définir par l'État membre (annexe IX de la directive 1999/30/CE)

<i>Code de la méthode</i>	<i>Description</i>

— **Formulaire 6b: liste des zones pour les dépassements des seuils et l'évaluation complémentaire pour le NO₂/NO_x**

Code de la zone	UAT et LAT concernant la LV pour la santé (moyenne horaire)			UAT et LAT concernant la LV pour la santé (moyenne annuelle)			UAT et LAT concernant la LV pour la végétation			SA
	> UAT	≤ UAT; > LAT	≤ LAT	> UAT	≤ UAT; > LAT	≤ LAT	> UAT	≤ UAT; > LAT	≤ LAT	

— **Formulaire 6c: liste des zones pour les dépassements des seuils et l'évaluation complémentaire pour PM₁₀**

Code de la zone	UAT et LAT (moyenne journalière)			UAT et LAT (moyenne annuelle)			SA
	> UAT	≤ UAT; > LAT	≤ LAT	> UAT	≤ UAT; > LAT	≤ LAT	

— **Formulaire 6d: liste des zones pour les dépassements des seuils et l'évaluation complémentaire pour le plomb**

Code de la zone	UAT et LAT			SA
	> UAT	≤ UAT; > LAT	≤ LAT	

Remarques concernant le formulaire 6

(1) La signification des titres des colonnes est la suivante:

> UAT: supérieur au seuil d'évaluation maximal

≤ UAT; > LAT: inférieur ou égal au seuil d'évaluation maximal, mais supérieur au seuil d'évaluation minimal

≤ LAT: inférieur ou égal au seuil d'évaluation minimal

SA: évaluation complémentaire, voir remarque 6.

(2) Si le titre de la colonne décrit l'état de la zone, cocher au moyen du signe «+».

(3) Si le dépassement a été calculé au moyen d'un modèle, cocher au moyen du signe «m» et non du signe «+».

(4) Pour les seuils applicables aux écosystèmes, ne cocher que si le dépassement s'est produit dans des zones où les valeurs limites pour les écosystèmes sont applicables.

(5) Le dépassement de l'UAT et du LAT est déterminé sur la base de l'année de référence et des quatre années précédentes, conformément aux spécifications de l'annexe V, point II, de la directive 1999/30/CE.

(6) L'État membre indiquera «SA» dans la colonne si les renseignements fournis par les stations de mesure fixes sont complétés par des informations provenant d'autres sources, conformément à l'article 7, paragraphe 3, de la directive 1999/30/CE.

Formulaire 7: dépassements individuels des valeurs limites et des valeurs limites augmentées des marges de dépassement (MOT) [article 11, paragraphe 1, point a) i) et ii), de la directive 96/62/CE et annexes I, II, IV et V de la directive 1999/30/CE]

— **Formulaire 7a: dépassement de la valeur limite augmentée de la MOT applicable au SO₂ pour la santé (moyenne horaire)**

Code de la zone	Code de la station	Date	Heure	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7b: dépassement de la valeur limite applicable au SO₂ pour la santé (moyenne journalière)**

Code de la zone	Code de la station	Date	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7c: dépassement de la valeur limite applicable au SO₂ pour les écosystèmes (moyenne annuelle)**

Code de la zone	Code de la station	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7d: dépassement de la valeur limite applicable au SO₂ pour les écosystèmes (moyenne hivernale)**

Code de la zone	Code de la station	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7e: dépassement de la valeur limite augmentée de la MOT applicable au NO₂ pour la santé (moyenne horaire)**

Code de la zone	Code de la station	Date	Heure	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7f: dépassement de la valeur limite augmentée de la MOT applicable au NO₂ pour la santé (moyenne annuelle)**

Code de la zone	Code de la station	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7g: dépassement de la valeur limite applicable au NO_x pour la végétation**

Code de la zone	Code de la station	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7h: dépassement de la valeur limite augmentée de la MOT applicable aux PM₁₀ (phase 1; moyenne journalière)**

Code de la zone	Code de la station	Date	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7i: dépassement de la valeur limite augmentée de la MOT applicable aux PM₁₀ (tranche 1; moyenne annuelle)**

Code de la zone	Code de la station	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

— **Formulaire 7j: dépassement de la valeur limite augmentée de la MOT applicable au plomb**

Code de la zone	Code de la station	Niveau (µg/m ³)	Code motif(s)

Remarques concernant le formulaire 7

- (1) L'identification de la station au moyen du code de la station n'est pas obligatoire, mais fortement recommandée.
- (2) «Valeur limite augmentée de la MOT» équivaut à «valeur limite» lorsque la marge de dépassement est retombée à 0 %.
- (3) La date est à indiquer dans le format «jj/mm/aa» et l'heure comme «1» pour l'heure s'écoulant entre 00:00 heure et 01:00 heure, etc.

- (4) Tous les dépassements de la valeur limite augmentée de la marge de tolérance enregistrés dans une station doivent être signalés si le nombre total de dépassements est supérieur au nombre autorisé. Si le nombre total des dépassements enregistrés dans une station est inférieur ou égal au nombre autorisé, aucun dépassement n'est à signaler.
- (5) Le motif du dépassement peut être indiqué au moyen d'un ou plusieurs codes standard fournis par le présent questionnaire (tableau 2) ou d'un code défini par l'État membre et faisant référence à une liste séparée de motifs décrits par l'État membre (formulaire 8). Si plusieurs raisons sont invoquées, les codes seront séparés par un point-virgule. La description donnée par l'État membre peut également faire référence à un document distinct ajouté au questionnaire.

Tableau 2: motifs des dépassements individuels: codes standard

Code du motif	Description
S1	Centre urbain à forte densité de trafic
S2	Proximité d'une route importante
S3	Industrie locale, y compris la production d'électricité
S4	Carrière en exploitation ou extraction minière
S5	Chauffage résidentiel
S6	Émission accidentelle provenant l'une source industrielle
S7	Émission accidentelle provenant d'une source non industrielle
S8	Source(s) ou événement(s) naturel(s)
S9	Sablage hivernal des routes
S10	Pollution atmosphérique transfrontière provenant de sources situées hors de l'État membre

Formulaire 8: motifs des dépassements individuels: codes facultatifs à définir par l'État membre [article 11, paragraphe 1, point a) i) et ii), de la directive 96/62/CE et annexes I, II, IV et V de la directive 1999/30/CE]

Code du motif	Description

Formulaire 9: surveillance des données relatives aux concentrations de SO₂ relevées en moyenne sur 10 minutes (article 3, paragraphe 3, de la directive 1999/30/CE)

Code de la station	Nombre de concentrations sur dix minutes ayant dépassé 500 µg/m ³	Nombre de jours dans l'année civile au cours desquels de telles concentrations ont été atteintes	Nombre de jours visés à la colonne précédente au cours desquels des concentrations horaires d'anhydride sulfureux ont dépassé simultanément 350 µg/m ³	Concentration maximale sur 10 minutes enregistrée (µg/m ³)	Date à laquelle la concentration maximale s'est produite (jj/mm/aa)

Remarque concernant le formulaire 9

Lorsque l'État membre est dans l'impossibilité d'enregistrer des données relatives aux concentrations d'anhydride sulfureux relevées en moyenne sur 10 minutes, il ne doit pas remplir le présent formulaire.

Formulaire 10: surveillance des données relatives aux concentrations de PM_{2,5} relevées en moyenne sur 24 heures (article 5, paragraphe 2, de la directive 1999/30/CE)

Code de la station	Moyenne arithmétique ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Médiane ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Percentile 98 ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)	Concentration maximale ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)

— **Formulaire 11d: résultats de l'évaluation complémentaire pour le plomb**

Code de la zone	Supérieur à la LV					
	Superficie		Longueur de route		Population exposée	
	km ²	Méthode	km	Méthode	Nombre	Méthode

Remarques concernant le formulaire 11

- (1) La «méthode» est un code, défini par l'État membre, qui se rapporte à une liste séparée de références (formulaire 12) ayant trait aux publications et rapports étayant la méthode d'évaluation complémentaire. Le formulaire 12 fait partie du rapport à présenter à la Commission; les publications ou rapports auxquels il est fait référence ne doivent pas être transmis à la Commission.
- (2) Le formulaire 11 peut être complété par des cartes indiquant la distribution des concentrations. Il est recommandé à l'État membre, dans la mesure du possible, d'établir des cartes représentant la répartition des concentrations dans chaque zone et agglomération. Il est également recommandé de fournir les isolignes des concentrations pour les paramètres dans lesquels les valeurs limites sont exprimées (tableau 3) au moyen d'isolignes situées à des intervalles de 10 % de la valeur limite.

Tableau 3: paramètres statistiques à utiliser dans les cartes des concentrations

Polluant	Paramètre
SO ₂	Percentile 99,7 de la moyenne horaire
SO ₂	Percentile 99,2 de la moyenne journalière
SO ₂	Moyenne annuelle
SO ₂	Moyenne hivernale
NO ₂	Percentile 99,8 de la moyenne horaire
NO ₂ /NO _x	Moyenne annuelle
PM ₁₀ et PM _{2,5}	Percentile 90,0 de la moyenne journalière
PM ₁₀ et PM _{2,5}	Moyenne annuelle
PM ₁₀ et PM _{2,5}	Percentile 98,1 de la moyenne journalière
Plomb	Moyenne annuelle

Formulaire 12: liste de références ayant trait aux méthodes d'évaluation complémentaires visées au formulaire 11 (article 7, paragraphe 3, et annexe VIII, point II, de la directive 1999/30/CE)

Méthode	Référence complète

Formulaire 13: dépassements des valeurs limites applicables au SO₂ dus à des sources naturelles (article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/30/CE)

— **Formulaire 13a: valeur limite applicable au SO₂ pour la santé (moyenne horaire)**

Zone	Code de la station	Nombre de dépassements mesurés	Code(s) de la ou des sources naturelles	Estimation du nombre de dépassements après déduction de la contribution des sources naturelles	Référence aux justifications

— **Formulaire 13b: valeur limite applicable au SO₂ pour la santé (moyenne journalière)**

Zone	Code de la station	Nombre de dépassements mesurés	Code(s) de la ou des sources naturelles	Estimation du nombre de dépassements après déduction de la contribution des sources naturelles	Référence aux justifications

— **Formulaire 13c: valeur limite applicable au SO₂ pour les écosystèmes (moyenne annuelle)**

Zone	Code de la station	Concentration moyenne annuelle	Code(s) de la ou des sources naturelles	Estimation de la concentration moyenne annuelle après déduction de la contribution des sources naturelles	Référence aux justifications

— **Formulaire 13d: valeur limite applicable au SO₂ pour les écosystèmes (moyenne hivernale)**

Zone	Code de la station	Concentration moyenne hivernale	Code(s) de la ou des sources naturelles	Estimation de la concentration moyenne annuelle après déduction de la contribution des sources naturelles	Référence aux justifications

Remarque concernant le formulaire 13

La source naturelle peut être indiquée au moyen d'un ou plusieurs codes standard fournis dans le présent questionnaire (tableau 4) ou d'un code défini par l'État membre et faisant référence à une liste séparée de sources naturelles décrites par l'État membre (formulaire 14).

Tableau 4: sources naturelles de SO₂: codes standard

Code de la source naturelle	Description
A1	Volcanisme dans l'État membre
A2	Volcanisme hors de l'État membre
B	Zones humides maritimes
C1	Feux naturels dans l'État membre
C2	Feux naturels hors de l'État membre

Formulaire 14: sources naturelles de SO₂: codes facultatifs supplémentaires à définir par l'État membre (article 3, paragraphe 4, de la directive 1999/30/CE)

Code de la source naturelle	Description

Formulaire 15: dépassements des valeurs limites applicables aux PM₁₀ dus à des événements naturels (article 5, paragraphe 4, de la directive 1999/30/CE)

— **Formulaire 15a: contribution des événements naturels aux dépassements de la valeur limite applicable aux PM₁₀ (phase 1; moyenne journalière)**

Zone	Code de la station	Nombre de dépassements mesurés	Code(s) du ou des événements naturels	Estimation du nombre de dépassements après déduction de la contribution des sources naturelles	Référence aux justifications

— **Formulaire 15b: contribution des événements naturels aux dépassements de la valeur limite applicable aux PM₁₀ (phase 1; moyenne annuelle)**

Zone	Code de la station	Moyenne annuelle	Code(s) du ou des événements naturels	Estimation du nombre de dépassements après déduction de la contribution des sources naturelles	Référence aux justifications

Remarque concernant le formulaire 15

Le événement naturel peut être indiqué au moyen d'un ou de plusieurs codes standard fournis dans le présent questionnaire (tableau 5).

Tableau 5: événements naturels causant des dépassements de la valeur limite applicable aux PM₁₀; codes standard

Code de l'événement naturel	Description
A1	Éruption volcanique dans l'État membre
A2	Éruption volcanique hors de l'État membre
B1	Activité sismique dans l'État membre
B2	Activité sismique hors de l'État membre
C1	Activité géothermique dans l'État membre
C2	Activité géothermique hors de l'État membre
D1	Feu de terres non cultivées dans l'État membre
D2	Feu de terres non cultivées hors de l'État membre
E1	Vent violent dans l'État membre
E2	Vent violent hors de l'État membre
F1	Resuspension atmosphérique dans l'État membre
F2	Resuspension atmosphérique hors de l'État membre
G1	Transport de particules naturelles en provenance de région sèches situées dans l'État membre
G2	Transport de particules naturelles en provenance de région sèches situées hors de l'État membre

Formulaire 16: dépassements de valeurs limites applicables aux PM₁₀ dus au sablage hivernal (article 5, paragraphe 5, de la directive 1999/30/CE)**— Formulaire 16a: contribution du sablage hivernal aux dépassements de la valeur limite applicable aux PM₁₀ (phase 1; moyenne journalière)**

Zone	Code de la station	Nombre de dépassements mesurés	Estimation du nombre de dépassements après déduction de la contribution due au sablage hivernal	Référence aux justifications

— Formulaire 16b: contribution du sablage hivernal aux dépassements de la valeur limite applicable aux PM₁₀ (phase 1; moyenne annuelle)

Zone	Code de la station	Moyenne annuelle	Estimation de la concentration annuelle moyenne après déduction de la contribution due au sablage hivernal	Référence aux justifications

Formulaire 17: consultations concernant la pollution transfrontière (article 18, paragraphe 6, de la directive 96/62/CE)

— Formulaire 17a: généralités

L'État membre a-t-il consulté d'autres États membres au sujet de pollutions atmosphériques importantes en provenance d'autres États membres ou a-t-il consulté des pays tiers à ce sujet? Cocher au moyen du signe «+» si oui et du signe «-» si non:	[+ ou -]
---	----------

— Formulaire 17b: spécification par pays

Si oui, prière de:	État membre de l'UE															Pays tiers			
	AT	BE	DE	DK	ES	FI	FR	GR	IE	IT	LU	NL	PT	SE	UK				
— cocher la case correspondant à l'État membre ou au pays concerné																			
— cocher si le ou les ordres du jour des consultations ont été joints au présent rapport																			
— cocher si le procès-verbal des consultations a été joint au présent rapport																			

Remarques concernant le formulaire 17b

- (1) Ne cocher que si la préponse est affirmative, au moyen du signe «+».
- (2) L'État membre peut indiquer les consultations menées avec des pays tiers au moyen des codes de pays suivants: Bosnie-et-Herzégovine: BA; Croatie: HR; Chypre: CY; République tchèque: CZ; Estonie: EE; Ancienne République yougoslave de Macédoine: MK; Hongrie: HU; Islande: IS; Lettonie: LV; Liechtenstein: LI; Lituanie: LT; Malte: MT; Norvège: NO; Pologne: PL; Roumanie: RO; Slovaquie: SK; Slovénie: SI; Suisse: CH.

Formulaire 18: dépassements des valeurs limites fixées dans les directives 80/779/CEE, 82/884/CEE et 85/203/CEE à signaler au titre de l'article 9, paragraphe 6, de la directive 1999/30/CE

Polluant	Valeur limite dépassée	Méthode de surveillance employée	Code de la station	Valeur mesurée (µg/m ³)	Code motif(s)	Mesures prises

Remarques concernant le formulaire 18

- (1) La valeur numérique de la valeur limite dépassée doit être indiquée dans la deuxième colonne.
- (2) Pour le SO₂ et les particules, il convient d'indiquer si la méthode employée est la méthode de la fumée noire ou la méthode gravimétrique.

- (3) L'identification de la station n'est pas obligatoire, mais fortement recommandée.
- (4) Le motif du dépassement peut être indiqué au moyen d'un ou plusieurs des codes standard prévus dans le présent questionnaire (tableau 5) ou d'un code défini par l'État membre et faisant référence à une liste séparée de raisons décrites par l'État membre (formulaire 19). Si plusieurs motifs sont indiqués, les codes seront séparés par un point-virgule. La description donnée par l'État membre peut également faire référence à un document séparé ajouté au questionnaire.

Formulaire 19: motifs des dépassements des valeurs limites fixées dans les directives 80/779/CEE, 82/884/CEE et 85/203/CEE; codes facultatifs supplémentaires à définir par l'État membre (article 9, paragraphe 6, de la directive 1999/30/CE)

<i>Code motif(s)</i>	<i>Description</i>