COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 6 décembre 2006

relative à un projet d'aide d'État de l'Allemagne C 6/2006 (ex N 417/2005) en faveur de Volkswerft Stralsund

[notifiée sous le numéro C(2006) 5790]

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

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

(2007/402/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, alinéa 1er,

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

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1], et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

I. PROCÉDURE

(1) Par lettre du 22 août 2005, enregistrée à la Commission le 26 août 2005, l'Allemagne a notifié à la Commission son intention d'octroyer une aide régionale à l'investissement à Volkswerft Stralsund. Par lettre du 13 septembre 2005, la Commission a demandé des informations, que l'Allemagne a fournies par lettre du 14 octobre 2005, enregistrée le 17 octobre 2005. Par lettre du 18 novembre 2005, la Commission a demandé des informations complémentaires, qui lui ont été apportées par l'Allemagne par lettre du 19 décembre 2005, enregistrée le 20 décembre 2005.

(2) Le 22 février 2006, la Commission a ouvert la procédure de vérification concernant cette aide d'État supposée. La décision de la Commission relative à l'ouverture de la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [2]. La Commission a invité toutes les parties intéressées à présenter leurs observations sur cette aide. Par lettre du 10 mai 2006, enregistrée le 11 mai 2006, l'entreprise bénéficiaire, Volkswerft Stralsund, a présenté un mémoire en réponse. L'Association de construction navale et des techniques maritimes, le Verband für Schiffbau und Meerestechnik, a présenté ses observations par lettre du 11 mai 2006, enregistrée le même jour, de même que l'Association danoise des transports maritimes, la Danske Maritime.

(3) Ces observations ont été présentées aux autorités allemandes par lettres des 12 mai 2006 et 19 mai 2006. Les observations de l'Allemagne à l'égard de ces positions ont été notifiées par lettre du 2 juin 2006, enregistrée le même jour.

(4) La réponse de l'Allemagne à l'ouverture de la procédure de vérification a été communiquée par lettre du 7 avril 2006, enregistrée le même jour. Par lettre du 26 juillet 2006, la Commission a demandé des informations complémentaires à l'Allemagne, qui lui ont été apportées par lettre du 22 août 2006, enregistrée le 23 août 2006.

II. DESCRIPTION

(5) Le bénéficiaire de l'aide est le chantier naval Volkswerft Stralsund GmbH (ci-après: VWS), situé dans le Land de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale (Allemagne), dans une région assistée au titre de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité. VWS appartient au groupe danois A.-P.-Möller et est membre du groupe de chantiers navals placés sous la direction de Odense Steel Shipyard Ltd. VWS est une grande entreprise, et non une petite ou moyenne entreprise, au sens de la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises [3].

[1] JO C 90 du 13.4.2006, p. 36.
[2] Voir note 1.
[3] JO L 124 du 20.5.2003, p. 36.

(6) Le chantier naval est actif dans la conception et la construction de bateaux de mer, ainsi que dans la réparation et la transformation de bateaux. VWS construit principalement des porte-conteneurs moyens à grands, mais aussi des bateaux pour passagers, des ferries et des bateaux spéciaux tels que dragueurs, câbliers, navires de ravitaillement offshore et bateaux spécialisés dans la lutte contre les pollutions marines. Le chantier naval est conçu pour des bateaux d'une longueur maximale de 260 m.

(7) La construction de chaque composant, d'une taille pouvant aller jusqu'à la dimension en section des bateaux, se fait sur des lignes de montage spécialisées. L'assemblage final a lieu après traitement de conservation et peinture dans la halle de construction des bateaux, qui permet le montage de coques d'une longueur allant jusqu'à 300 m. La mise en cale sèche des bateaux se fait à l'aide d'un ascenseur à bateaux de 230 m. Cet ascenseur limite le programme de construction navale de VWS à des bateaux d'une longueur maximale de 260 m.

(8) Afin de pouvoir rester concurrentiel sur le marché mondial, VWS envisage de moderniser, de rationaliser et d'adapter sa production aux évolutions de la demande internationale. L'entreprise part du principe que les conditions favorables que connaît le marché des navires marchands vont se prolonger encore plusieurs années et que la demande va se déplacer de manière croissante vers les navires de la classe Panamax, une classe que VWS ne peut pas construire à l'heure actuelle à des prix concurrentiels. Les navires Panamax sont les plus grands bateaux pouvant franchir le canal de Panama: leurs longueur et largeur maximales sont respectivement de 300 m et 32,2 m.

(9) Afin d'augmenter la productivité du chantier naval et de permettre une production économiquement viable de bateaux plus grands de la classe Panamax, VWS réalise actuellement un plan d'investissement. Celui-ci lui permettra de devenir concurrentiel dans le segment de marché des navires Panamax, et accroîtra ainsi le potentiel de ventes du chantier naval. VWS estime qu'il mènera à une utilisation à plein rendement plus constante des installations de production actuelles et, partant, à une réduction des coûts de production par bateau, ce qui entraînera l'accroissement de la productivité du chantier naval.

(10) Ces investissements concernent, d'une part, le traitement de l'acier (construction des panneaux et des sections, conservation), pour permettre la construction et le traitement de plus grands assemblages en acier (sections) et, d'autre part, l'allongement de 40 m de l'ascenseur à bateaux, afin de pouvoir mettre en cale sèche de plus grands navires.

(11) Dans le secteur de la construction des panneaux et des sections, une nouvelle ligne de montage doit être construite pour les panneaux et sections de types de bateaux plus grands. Quatre emplacements de montage complémentaires doivent être construits sur la cale sèche pour la fabrication des sections plus grandes. Dans le domaine de la conservation, les investissements concernent l'agrandissement de deux des quatre cabines actuelles accueillant les installations de conservation, afin de pouvoir y faire rentrer des sections plus grandes. Du point de vue économique et technique, il est nécessaire d'avoir la capacité de construire et de traiter de plus grandes constructions en acier, étant donné que l'assemblage final de bateaux plus grands à partir de sections plus petites serait inefficace. Par l'allongement de l'ascenseur à bateaux, sa capacité est adaptée à celle de la halle de construction.

(12) Après l'achèvement du plan d'investissement, la productivité de VWS augmentera, selon les informations fournies par l'Allemagne, d'environ […] (*) tonnes d'acier par 1 000 heures de travail en 2005 à […] tonnes par 1 000 heures de travail. Mesurée en tbc (tonnes brutes compensées), la capacité du chantier naval n'est pas accrue par ce plan d'investissement, puisqu'il ne donne lieu qu'à un recentrage de la production, qui passe des porte-conteneurs moyens aux grands porte-conteneurs. La capacité de transformation d'acier du chantier naval sera portée de 56 000 tonnes en 2005 à 64 000 tonnes annuelles après concrétisation du plan d'investissement.

(13) Le plan, qui a commencé au début de 2005, a été achevé le 28 février 2006. 207 nouveaux emplois directs ont été créés.

(14) Le plan d'investissement implique une diminution de l'intégration verticale du chantier naval. La part des prestations externes doit augmenter de 17 % des heures de travail en 2005 à 28 % à la fin de 2007. On prévoit que l'accroissement de l'externalisation créera 400 emplois nouveaux dans la région de Stralsund.

(15) Le coût total du plan d'investissement s'élève à 18 669 000 EUR, correspondant ainsi au montant admissible à l'octroi d'une aide. Il peut être ventilé comme suit:

(en euros)

Ascenseur à bateaux	10 512 000
Construction des panneaux et des sections	3 910 000
Conservation	4 247 000
Total	18 669 000

(16) L'Allemagne a l'intention d'octroyer d'une aide d'État d'un montant de 4 200 500 EUR, ce qui correspond à 22,5 % du coût d'investissement admissible de 18 669 000 EUR. Cette aide est octroyée sur la base de deux réglementations approuvées en matière d'aides régionales [4]. La demande d'octroi de l'aide a été introduite avant le début de la réalisation du plan d'investissement.

(*) Certains passages du présent document ont été supprimés afin de ne pas publier d'informations confidentielles; ils figurent entre crochets.

[4] Tâche commune «Amélioration de la structure économique régionale» — 34e plan-cadre; loi sur les primes à l'investissement de 2005.

III. MOTIVATIONS DE L'OUVERTURE DE LA PROCÉDURE DE VÉRIFICATION

(17) La procédure de vérification a été introduite dans la mesure où la Commission a émis des doutes quant à la compatibilité de l'aide avec le marché commun. Ses réserves portaient sur le fait que les investissements dans la construction de panneaux de sections iraient au-delà de simples investissements dans l'amélioration de la productivité d'une installation existante. En outre, la Commission doutait que les investissements dans les installations de conservation et dans l'allongement de l'ascenseur à bateaux puissent être admissibles puisque l'accroissement de la productivité de ces installations ne semblait pas constituer l'objectif de ces investissements.

(18) Enfin, la Commission se demandait si les investissements de VWS ne pouvaient pas entraîner une extension des capacités du chantier naval, lesquelles pourraient ne pas être compatibles avec l'encadrement des aides d'État à la construction navale ([5]) et avec le marché commun.

IV. OBSERVATIONS DES PARTIES

(19) La Commission a reçu les observations du bénéficiaire, de l'Association allemande de construction navale et des techniques maritimes, ainsi que de l'Association danoise des transports maritimes.

1. Observations du bénéficiaire (VWS)

(20) VWS souligne dans ses considérations que l'objectif du plan d'investissement est l'accroissement de la productivité et l'utilisation à plein rendement des installations de construction existantes. Quant à l'accroissement de la capacité du chantier naval, il n'est ni l'objectif du plan d'investissement, ni l'effet de la concrétisation de ce plan. Ce dernier est au contraire une condition de l'innovation de produits à laquelle aspire VWS et de son accès au segment de marché des navires Panamax. VWS affirme que le marché des navires d'une capacité de chargement comprise entre 2 500 et 4 999 EVP ([6]) constitue le segment de marché optimal pour le chantier naval étant donné que ce segment représente le plus haut potentiel de vente à l'échelle mondiale et que la pression concurrentielle y est faible en Europe.

(21) VWS fait en outre remarquer que, lors des transformations menées de 1993 à 1998, le chantier naval avait déjà été aménagé pour les navires Panamax, ce qui peut être observé à la dimension de la halle de construction. Au moment de ces transformations, le glissement de la demande mondiale vers les navires Panamax n'était cependant pas prévisible. Par ailleurs, comme Bremer Vulkan — alors propriétaire de VWS — possédait déjà des chantiers navals en mesure de construire des navires Panamax, son projet prévoyait pour VWS la production de types de bateaux plus petits et un ascenseur à bateaux d'une longueur de 230 m fut alors considéré comme suffisant.

(22) VWS explique comment la situation du marché a évolué pour lui au cours des dernières années, en raison de différents facteurs. Bremer Vulkan n'existe plus. Face à une demande insuffisante de ce qui était la gamme de production initiale de VWS, le chantier naval s'est concentré sur des porte-conteneurs jusqu'à 3 000 EVP ainsi que sur les grands navires spécialisés dans le ravitaillement des plateformes de forage. La demande en vraquiers, bateaux de pêche, ferries, bateaux de passagers et navires citernes, qui faisaient partie à l'origine de la gamme de production de VWS, a cessé et ces bateaux n'ont donc plus été construits. VWS explique aussi que le marché des porte-conteneurs plus petits est marqué par une forte pression de la concurrence en Allemagne et, en partie, en Pologne, tandis que les plus grands porte-conteneurs de la classe Panamax ne sont fabriqués que par quelques rares chantiers navals européens. VWS affirme que son équipement technique, et notamment sa halle de construction, permet déjà l'assemblage de navires Panamax.

(23) Afin de construire des navires Panamax de façon rentable, il est toutefois nécessaire d'apporter des modifications techniques au chantier naval. Jusqu'à présent, VWS construisait des bateaux d'une capacité comprise entre 2 100 et 3 000 EVP, et d'une longueur de 197 à 237 m. Ces navires étaient assemblés à partir de 95 à 111 sections d'acier pouvant atteindre une longueur de 16 m. La taille de ces sections est limitée par l'espace disponible dans les ateliers et dans les installations de conservation. La longueur des navires Panamax est de 295 m. Si aucune modification n'est apportée aux installations techniques, chacun de ces navires devrait être assemblé à partir de 170 sections, ce qui aurait pour conséquence, à taille de section inchangée, une augmentation de 60 à 70 % de la charge de travail consacrée à la construction. Dans la mesure où le prix de marché de ces bateaux n'est toutefois supérieur que de 20 à 23 %, VWS doit accroître sa productivité pour pouvoir construire ces bateaux de façon économiquement viable. Dès lors, les investissements en vue de l'agrandissement des deux cabines existantes des installations de conservation et du développement de la construction de panneaux et de sections sont inévitables pour pouvoir fabriquer et traiter des sections de longueur allant jusqu'à 32 m.

(24) VWS indique que la mise à l'eau de navires Panamax est déjà possible avec l'ascenseur à bateaux actuel, d'une longueur de 230 m. La partie de la coque dépassant la longueur de l'ascenseur devrait alors être soutenue, par exemple, par une grue flottante. Une telle manœuvre représente toutefois différents risques et entraîne des coûts plus élevés.

(25) S'agissant de la capacité du chantier naval, VWS signale que la capacité totale du chantier naval mesurée en tbc ne serait pas augmentée. En 2005, VWS a construit six porte-conteneurs de 2 500 EVP chacun, ce qui correspond à 110 000 tbc. Pour ce faire, 56 000 tonnes d'acier ont été transformées en 1,725 million d'heures de travail. Après l'achèvement du plan d'investissement, le chantier naval pourra construire, en 2006 et en 2007, sept navires Panamax, en transformant 64 000 tonnes d'acier en 1,9 million d'heures de travail. Cela correspond chaque fois à 108 000 tbc en 2006 et en 2007. À tbc inchangées, le nombre d'heures de travail et la quantité d'acier transformé augmentent de 14 %.

([5]) JO C 317 du 30.12.2003, p. 11.
([6]) Équivalent vingt pieds (unité de mesure des conteneurs).

(26) VWS souligne que les contrats pour la construction de navires Panamax ont été conclus en 2003, alors que la demande se déplaçait de bateaux plus petits vers les plus grands navires de la classe Panamax et à un moment où ce glissement de la demande aurait sérieusement menacé la survie du chantier naval si celui-ci avait continué de ne construire que des bateaux plus petits. Une analyse du processus de production sur le chantier naval a montré que les investissements dont il était question permettraient la construction de plus grands bateaux avec une productivité adaptée à la situation de concurrence.

(27) Sur le segment de marché des bateaux d'une capacité de 2 500 à 4 000 EVP (22 000 à 50 000 tbc), soit le segment de VWS entend desservir dans le futur, seuls les chantiers navals suivants sont présents: les Allemands Aker TW (HDW et Schichau Seebeck) et les chantiers navals polonais de Gdynia et Szczecin.

(28) Les chantiers navals européens détiennent 26,3 % des parts de ce segment de marché, occupant ainsi la deuxième place au niveau mondial, derrière la Corée (39,1 %) et devant la Chine (24,8 %). Ces deux pays sont donc les concurrents les plus forts dans ce segment et ce sont eux qui détermineront dans le futur les conditions de la concurrence. Si VWS n'accède pas au marché des navires Panamax, il resterait actif sur le marché des bateaux de ravitaillement, caractérisé par une forte concurrence intra-européenne, et s'exclurait de lui-même du marché en expansion rapide des navires Panamax. VWS fournit des données attestant le déplacement du marché vers des bateaux plus grands et la croissance supérieure à la moyenne du nombre de navires d'une capacité de 2 500 à 5 000 EVP.

2. **Observations de l'Association allemande de construction navale et des techniques maritimes**

(29) L'Association allemande de construction navale et des techniques maritimes (ci-après: l'Association) remarque que les doutes de la Commission quant à une extension possible des capacités ne pourraient découler de l'encadrement des aides d'État à la construction navale. Ils ne sont en outre pas corroborés par la situation actuelle du marché, et le projet d'aide ne provoque pas de distorsion de la concurrence.

(30) L'Association explique que l'orientation de la politique européenne dans le domaine des aides d'État à la construction navale a évolué au cours des années. L'encadrement des aides d'État à la construction navale ne contient aucune disposition interdisant l'octroi d'aides à l'investissement en vue de l'élargissement de capacités. L'Association est dès lors partie du principe que de telles dispositions étaient devenues caduques. Elle démontre également que l'encadrement des aides d'État à la construction navale présente des dispositions qui sont, autant que possible, spécifiques à chaque secteur. La question de la capacité n'est évoquée qu'en relation aux aides à la fermeture. Les autres types d'aide, comme par exemple les aides à la restructuration, tombent sous le coup des dispositions générales relatives aux aides d'État.

(31) L'Association affirme aussi qu'une interprétation restrictive de ces dispositions s'oppose à l'initiative LeaderSHIP 2015, qui s'inscrit dans la réalisation de la stratégie de Lisbonne. La compétitivité et la productivité de l'industrie européenne doivent être accrues au moyen d'investissements dans la recherche, le développement et l'innovation, ce qui comprend aussi des investissements dans des équipements de production modernes. Si des aides d'État à l'investissement ne peuvent pas s'accompagner d'augmentations de capacités, cela va à l'encontre de l'objectif de l'initiative LeaderSHIP 2015, notamment celui de maintenir et de développer les positions détenues dans les segments de marchés choisis. L'un de ces segments de marché est le marché des petits et moyens porte-conteneurs, sur lequel l'Europe occupe encore et toujours une très bonne position par rapport à la Corée et à la Chine.

(32) L'Association est d'avis que les investissements planifiés ne faussent pas la concurrence. À l'heure actuelle, il n'y a pas de surcapacité étant donné que le marché mondial de la construction navale est en plein essor. La demande est constamment positive, même si un léger fléchissement est attendu dans les années 2008/2009. En raison d'un commerce mondial en croissance constante, le trafic maritime augmente lui aussi. Le phénomène touche particulièrement le transport de biens industriels par bateaux porte-conteneurs. La demande de tels types de bateaux continuera donc d'augmenter.

(33) Les investissements prévus mettent VWS en situation de construire des porte-conteneurs d'une capacité allant jusqu'à 5 000 EVP. Jusqu'à présent, la capacité de chargement des navires construits par VWS n'excédait pas 3 000 EVP. Le marché des porte-conteneurs jusqu'à 3 000 EVP se distingue par une forte concurrence car ces bateaux sont assemblés dans plusieurs chantiers navals allemands, mais aussi dans d'autres chantiers navals européens, notamment ceux de Gdynia et Szczecin en Pologne. Les principaux concurrents restent cependant la Corée et la Chine.

(34) Le marché des bateaux d'une capacité de chargement supérieure à 3 000 EVP connaît une autre structure. Ainsi, seuls quelques chantiers navals allemands et polonais remplissent les conditions techniques pour l'assemblage de ces bateaux, même si ce type de navire est construit presque exclusivement en Corée et en Chine.

(35) L'Association évalue positivement le potentiel de croissance du segment de marché des bateaux de plus de 3 000 EVP, s'appuyant pour cela sur la croissance constante observée ces dernières années dans le segment des porte-conteneurs de la classe Panamax. Elle souligne que les investissements de VWS ne conduisent pas à une distorsion de la concurrence intra-européenne, puisque ces types de bateaux sont actuellement construits uniquement ou presque en Corée et en Chine. Il convient en outre d'observer que la Chine va continuer d'accroître ses capacités de construction navale et sa part de marché dans se secteur, ce qui montre qu'il est bien question de concurrence mondiale et non de concurrence européenne. Une limitation des investissements dans les chantiers navals européens apporterait donc des avantages aux seuls concurrents coréens et chinois.

3. **Observations de l'Association danoise des transports maritimes**

(36) L'Association danoise des transports maritimes affirme que l'aide d'État en cause n'entraînerait pas de distorsion de la concurrence car les types de bateaux que VWS assemble ou assemblera dans le futur n'interfèrent pas avec le programme de construction des chantiers navals danois. Elle souligne également que l'aide d'État planifiée a pour objectif le renforcement de la compétitivité de VWS sur le marché des porte-conteneurs plus grands. On peut supposer que, sur ce nouveau segment de marché, les concurrents proviendront prioritairement de pays tiers non européens. En outre, il y a lieu de constater un glissement général de la demande vers des bateaux plus grands.

(37) L'Association danoise des transports maritimes remarque encore que l'industrie de la construction navale est fortement subventionnée dans les pays non européens. Si elle veut résister à cette pression concurrentielle croissante, l'industrie européenne de la construction navale doit prévoir des investissements considérables.

V. **OBSERVATIONS DE L'ALLEMAGNE**

(38) Dans ses observations relatives à l'ouverture de la procédure de vérification, l'Allemagne souligne que le point 26 de l'encadrement des aides d'État à la construction navale ne contient pas de dispositions relatives aux capacités. Plus particulièrement, il ne se trouve au point 26 aucune disposition qui déclare interdites les aides à l'investissement pour des projets qui entraînent un accroissement des capacités à la suite d'un accroissement de la productivité. L'Allemagne explique en outre que l'accroissement de la productivité de l'industrie de la construction navale est l'un des principaux objectifs de la politique communautaire dans ce secteur. Elle renvoie ainsi à l'initiative LeaderSHIP 2015, qui vise à améliorer la position concurrentielle des chantiers navals européens et à supprimer le préjudice porté à l'industrie de la construction navale européenne par le subventionnement de ce secteur en Asie. L'Allemagne est d'avis que cet objectif ne peut être atteint que par un accroissement de la productivité.

(39) L'Allemagne défend en outre le point de vue selon lequel on ne saurait déduire du point 3 de l'encadrement des aides d'État à la construction navale que l'évaluation de la compatibilité avec le marché commun doit prendre en considération les effets d'un plan d'investissement sur les capacités d'un chantier naval. Elle ajoute que le secteur de la construction navale n'est plus déterminé par les facteurs cités au point 3 de l'encadrement des aides d'État à la construction navale, mais qu'il se caractérise actuellement par des carnets de commande bien remplis, des prix élevés et des situations d'étranglement des capacités.

(40) Elle souligne en outre que la part de marché de l'industrie européenne de la construction navale a reculé ces dernières années et que, grâce à des subventions publiques, le Japon, la Corée et la Chine ont accru leur propre part de marché. Ce subventionnement constitue l'un des facteurs propres au secteur qui devraient être pris en considération, tels qu'ils sont présentés au point 3, lettre c), de l'encadrement des aides d'État à la construction navale. Les chantiers navals européens doivent dès lors ne renoncer à aucun effort pour accroître leur productivité.

(41) L'Allemagne estime que chaque augmentation de la productivité amène automatiquement un plus haut rendement de l'installation. Telle que l'entend l'encadrement des aides d'État à la construction navale, une augmentation de la productivité ne peut donc pas déboucher sur une situation où la même quantité est produite à moindre coût. L'Allemagne renvoie à cet égard à l'objectif des aides régionales, qui doivent contribuer au développement régional et à la création d'emplois. Une augmentation de la productivité ne peut, dans cet esprit, avoir pour conséquence une diminution du nombre d'emplois.

(42) S'agissant de la situation du marché, l'Allemagne remarque que le transport de marchandises va croissant et que la tendance à construire de plus grands bateaux est observée dans le segment des porte-conteneurs. Actuellement déjà, il existe des bateaux ayant une capacité de chargement de 5 000 EVP et, selon les projections les plus récentes, il est question de construire des bateaux d'une capacité de 8 000 EVP. Étant donné que des grands bateaux comme ceux-là ne pourront faire escale que dans quelques ports seulement, des bateaux plus petits, comme ceux que VWS construira à l'avenir, resteront nécessaires pour décharger les cargaisons. Le déplacement des besoins vers de plus grands navires n'a donc pas d'effets négatifs sur la demande de bateaux plus petits tels que les construit VWS.

(43) L'Allemagne apporte des informations détaillées sur le plan d'investissement de VWS, sur la capacité de transformation d'acier, sur les temps de travail nécessaires à la production et sur la productivité du chantier naval, avant l'exécution du projet et après sa conclusion. Elle affirme que les investissements sont nécessaires pour maintenir la compétitivité du chantier naval et pour garantir les 1 200 emplois existants.

(44) Par rapport à l'extension potentielle de la capacité du chantier naval à la suite des investissements, l'Allemagne fait remarquer que ces investissements ne touchent pas des domaines de production considérés comme des goulots d'étranglement techniques du chantier naval. Dans sa décision relative à l'ouverture d'une procédure de vérification, la Commission a expliqué que ces goulots d'étranglement techniques déterminent la capacité d'un chantier naval. L'Allemagne en conclut que la capacité du chantier naval, mesurée à l'aune des critères fixés par la Commission, est restée inchangée.

(45) L'Allemagne observe que l'article 87, paragraphe 1er, du traité CE, ne vise pas l'octroi d'aides à l'investissement et elle renvoie au principe de l'investisseur en économie de marché. Étant donné que VWS supporte 77,5 % des coûts d'investissements et s'expose ainsi à un risque, il peut être admis que les investissements satisfont aux critères de l'économie de marché.

(46) Pour l'Allemagne, cette aide à l'investissement ne fausse pas la concurrence et il n'y a dès lors pas d'infraction à l'article 87, paragraphe 1er, puisque la construction navale constitue un marché mondial et que celui-ci est déjà faussé par le subventionnement des chantiers navals asiatiques. En outre, les capacités des chantiers navals européens sont exploitées à plein rendement dans une large mesure et l'on peut s'attendre à un potentiel de croissance considérable pour les prochaines années. Enfin, en matière d'évaluation de la situation de concurrence, il y a lieu de considérer uniquement les concurrents qui sont actifs dans le même segment de marché, à savoir la construction de navires Panamax. Les carnets de commandes de ces concurrents sont pleins pour les prochaines années, et leurs capacités sont totalement exploitées.

(47) Eu égard au développement futur du marché et aux surcapacités futures potentiellement évoquées par la Commission dans sa décision d'ouverture de la procédure de vérification, l'Allemagne souligne le caractère peu fiable de ces prévisions et remarque que la Commission n'apporte pas de preuves étayant cette évolution attendue du marché. Le fait que des surcapacités puissent apparaître dans le futur ne peut amener à conclure que les aides déjà planifiées aujourd'hui entraînent une distorsion de la concurrence au sens de l'article 87, paragraphe 1er, du traité CE. Pour les mêmes raisons, aucun préjudice n'est porté au commerce entre les États membres.

(48) Enfin, en ce qui concerne la compatibilité avec l'article 87, paragraphe 3, du traité CE, l'Allemagne affirme que l'aide est conforme avec la politique économique européenne, dont l'objectif est l'amélioration de la situation et de la compétitivité de l'industrie européenne de la construction navale, objectif qui est également poursuivi par l'initiative LeaderSHIP 2015.

(49) L'Allemagne remarque que les observations des parties appuient sa propre appréciation, selon laquelle l'aide planifiée est compatible avec le marché commun.

VI. APPRÉCIATION

1. Existence d'une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1er, du traité CE

(50) En vertu de l'article 87 du traité CE, 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 d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. Suivant une jurisprudence constante des tribunaux de la Communauté européenne, le critère du préjudice porté aux échanges est rempli lorsque l'entreprise favorisée exerce une activité économique faisant l'objet d'échanges entre États membres.

(51) L'aide est octroyée par le Land de Mecklembourg-Poméranie-Occidentale et est donc imputable à l'État. Elle procure à VWS un avantage qu'il n'aurait pas acquis sur le marché.

(52) VWS construit des bateaux de mer. Dans la mesure où ces produits font l'objet d'échanges importants, la mesure menace de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres. Les arguments avancés par l'Allemagne à cet égard ne pourraient être convaincants. Suivant la jurisprudence constante, l'aide qui renforce la position d'une entreprise par rapport à d'autres entreprises concurrentes dans les échanges intracommunautaires implique normalement que ces derniers sont considérés comme influencés par l'aide ([7]).

(53) Quant à l'objection de l'Allemagne, selon laquelle ni les surcapacités futures potentielles, ni même, partant, une distorsion de la concurrence au sens de l'article 87, paragraphe 1er, du traité CE, ne sont prouvées, il faut rappeler qu'une mesure remplit les conditions de l'application de l'article 87, paragraphe 1er, du traité CE, dès lors qu'elle menace de fausser la concurrence et est susceptible d'avoir une incidence sur les échanges entre États membres ([8]).

(54) Relativement à l'argument de l'Association aux termes duquel la mesure en cause ne fausserait pas la concurrence européenne puisque les navires qui seront construits à l'avenir par VWS sont assemblés presque exclusivement en Corée et en Chine, la Commission observe que les porte-conteneurs produits dans le futur par VWS ne peuvent pas être considérés comme un marché distinct, mais qu'ils entrent en concurrence avec les autres porte-conteneurs fabriqués dans les chantiers navals européens.

(55) Par conséquent, l'aide constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1er, du traité CE et doit donc être appréciée comme telle.

2. Exemption prévue à l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité CE

(56) L'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité CE, prévoit des exceptions à l'interdiction générale des aides d'État visée à l'article 87, paragraphe 1er.

([7]) Voir arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes dans l'affaire C-730/79 Philip Morris/Commission, Rec. 1980, p. 2671, point 11.

([8]) Voir arrêt du Tribunal de première instance dans l'affaire T-23/98 *Alzetta/Commission*, Rec. 2000, p. II-2319, point 80.

(57) Afin d'évaluer les aides accordées à la construction navale, la Commission a édicté l'encadrement des aides d'État à la construction navale. Aux termes de cet encadrement, l'expression «construction navale» désigne la construction, dans la Communauté, de navires de commerce autopropulsés. L'activité de VWS tombe sous cette définition, de sorte que l'aide d'État en cause doit être appréciée à la lumière de l'encadrement des aides d'État à la construction navale. Il n'apparaît pas à la Commission que VWS construirait également des navires de pêche pour la Communauté. Conformément aux lignes directrices pour l'examen des aides d'État destinées aux secteurs de la pêche et de l'aquaculture ([9]), les aides accordées aux chantiers navals pour la construction de navires de pêche de la Communauté sont interdites.

(58) Le point 26 de l'encadrement des aides d'État à la construction navale stipule que «les aides à finalité régionale accordées à la construction, à la réparation ou à la transformation navales peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun à condition de respecter les critères suivants: […] pour permettre, hors de toute restructuration financière du chantier naval, de mettre à niveau ou de moderniser les installations dans le but d'accroître leur productivité.»

(59) Le part de l'aide d'État ne peut dépasser soit 22,5 %, soit le plafond applicable aux aides à finalité régionale visées à l'article 87, paragraphe 3, lettre a), du traité CE, le taux le plus bas étant celui qui doit être retenu. En outre, elle doit se limiter aux dépenses admissibles conformes à la définition des lignes directrices en vigueur sur les aides d'État à finalité régionale.

(60) La réalisation du plan d'investissement permettra à VWS de construire de manière rentable des navires Panamax. Selon les informations fournies par le bénéficiaire, il serait déjà possible de construire sur les installations existantes des navires Panamax plus longs que ceux qui sont actuellement produits dans le chantier naval. Ces navires seraient toutefois assemblés à partir de 170 sections d'une longueur allant jusqu'à 16 m; une telle procédure ne serait ni économiquement viable, ni compétitive. Afin de mettre ces bateaux en cale sèche, il faudrait recourir à une grue flottante qui supporterait la partie de la coque dépassant la longueur de l'ascenseur à bateaux. Cette manœuvre ne serait pas rentable économiquement et comporterait un risque d'accident plus élevé.

(61) À l'issue du plan d'investissement, des navires Panamax composés de 110 sections d'une longueur allant jusqu'à 32 m peuvent être construits sur le chantier naval. Les investissements dans une nouvelle ligne de montage pour les panneaux et sous-sections et la construction de quatre emplacements de montage supplémentaires pour la fabrication des sections sont nécessaires pour l'assemblage de ces sections plus grandes. L'agrandissement des cabines des installations de conservation permet au chantier naval de traiter ces sections plus grandes.

(62) Le plan d'investissement va donc rationaliser le processus de production de VWS. Les investissements dans l'allongement de l'ascenseur à bateaux permettront d'adapter la longueur de celui-ci à celle des bateaux à mettre en cale sèche. L'utilisation d'une grue flottante ne serait donc plus nécessaire. L'allongement de l'ascenseur à bateaux simplifie la mise en cale sèche de navires Panamax.

(63) La Commission estime par conséquent que l'adaptation des installations de production en vue de fabriquer des navires Panamax de façon rentable peut être considérée comme une mise à niveau ou une modernisation d'un chantier naval existant.

(64) Après exécution du plan d'investissement, la productivité augmentera de 32,6 tonnes d'acier par 1 000 heures de travail en 2005 à 38,2 tonnes par 1 000 heures de travail. Ce projet accroît donc la productivité d'installations existantes. Mesurée en tbc, la capacité du chantier naval n'évoluera pas ([10]). La capacité de transformation d'acier passera de 56 000 tonnes en 2005 à 64 000 tonnes en 2006. Du point de vue de la Commission, cette augmentation de la capacité de transformation d'acier est un effet collatéral de l'accroissement de productivité et, comparée au niveau atteint par ledit accroissement, elle n'est pas excessive.

(65) La Commission en conclut que ce plan d'investissement remplit globalement les conditions fixées, à savoir qu'il s'agit d'investissements pour la mise à niveau ou la modernisation de chantiers navals existants qui ont pour objectif l'accroissement de la productivité d'installations actuelles. De même, la Commission prend acte que l'aide est limitée au soutien des coûts admissibles, conformément aux lignes directrices sur les aides d'État à finalité régionale, et que le seuil maximal applicable de 22,5 % est respecté.

VII. **CONCLUSION**

(66) La Commission arrive à la conclusion que l'aide régionale planifiée en faveur de VWS est conforme aux conditions fixées pour les aides à finalité régionale, visées par l'encadrement des aides d'État à la construction navale. L'aide remplit ainsi les critères pour être considérée comme compatible avec le marché commun.

([9]) JO C 229 du 14.9.2004, p. 5.

([10]) Cette capacité a atteint 110 000 tbc en 2005 et s'élèvera à environ 108 000 tbc en 2006 et 2007 (après le passage de la construction de porte-conteneurs moyens à celle de grands porte-conteneurs).

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Le projet d'aide d'État de l'Allemagne en faveur de Volkswerft Stralsund, d'un montant de 4 200 500 EUR, est compatible avec le marché commun, conformément à l'article 87, paragraphe 3, lettre c), du traité CE.

L'aide d'un montant de 4 200 500 EUR est par conséquent autorisée.

Article 2

La République fédérale d'Allemagne est destinataire de la présente décision.

Bruxelles, 6 décembre 2006.

Par la Commission

Neelie KROES

Membre de la Commission