COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 22 décembre 1999

concernant le régime d'aide que la France envisage de mettre à exécution en faveur du secteur portuaire français

[notifiée sous le numéro C(1999) 5204]

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

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

(2000/410/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),

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 25 mai 1998, la France a notifié à la Commission un régime d'aide en faveur du secteur portuaire français. Elle a communiqué des informations complémentaires par lettres du 31 juillet 1998, 6 novembre 1998, 27 novembre 1998, 26 janvier 1999, 16 février 1999 et 20 avril 1999.

(2) Par lettre du 14 juin 1999, 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 de ce régime d'aide.

(3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [2]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur l'aide en cause.

(4) La Commission a reçu des observations à ce sujet de la part des intéressés. Elle les a transmises à la France, en lui donnant la possibilité de les commenter et a reçu ses commentaires par lettre du 13 octobre 1999.

II. **DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE**

(5) Actuellement, le secteur portuaire français est caractérisé par une participation publique substantielle dans le financement et la gestion, en particulier de l'équipement portuaire lourd, tel que les grues à portique (ci-après dénommé «l'équipement»), qui est partiellement opéré par du personnel employé dans le secteur public. Le but du régime d'aide proposé est de rendre la prestation des services de manutention plus efficace en complétant le processus de restructuration commencé en 1992, par une réforme grâce à laquelle les entreprises de manutention deviendront pleinement responsables de la prestation de ce type de services dans les ports concernés. Pour atteindre cet objectif, il s'agit de moderniser et de rationaliser l'organisation de ces services. Le régime notifié propose, à cet effet, une réduction de l'assiette de la taxe professionnelle française pour les entreprises privées de manutention.

(6) Comme cela a été notifié par la France, l'allégement fiscal proposé toucherait 23 ports français (voir annexe de la présente décision), où environ 99 entreprises privées de manutention portuaire opèrent actuellement. La grande majorité de ces entreprises sont des petites et moyennes entreprises (PME). Les autorités françaises ont également exprimé le souhait que le régime proposé attire les investissements étrangers de sociétés non françaises que cela intéresserait de s'établir dans ces ports. L'équipement portuaire est actuellement possédé et financé par les autorités (portuaires) publiques qui ne

[1] JO C 233 du 14.8.1999, p. 25.
[2] Voir note 1 de bas de page.

sont pas soumises à la taxe professionnelle. L'équipement de manutention portuaire est généralement loué aux entreprises privées de manutention portuaire qui effectuent le chargement et le déchargement des cargaisons dans les ports.

(7) La taxe professionnelle est un impôt local payable aux collectivités locales et fixé par celles-ci (ainsi le niveau de l'impôt peut varier selon les différentes collectivités locales). L'assiette de l'impôt est calculée sur la base de trois éléments, à savoir: i) la valeur locative des immeubles; ii) 16 % de la valeur d'achat à neuf des équipements et iii) 18 % des salaires bruts. Le régime proposé pour les entreprises de manutention portuaire concernerait seulement le point ii), c'est-à-dire l'achat d'équipements. C'est cet élément qui serait exclu de la base d'imposition pour les entreprises privées de manutention. Le régime proposé envisage un allégement fiscal d'une part pour le transfert et le remplacement des équipements existants, et d'autre part pour l'acquisition d'équipements supplémentaires et nouveaux dans les ports du Havre et de Dunkerque.

(8) Le régime proposé s'inscrit dans le cadre d'une réforme qui a commencé en 1992 lorsque les dockers, qui étaient employés par le secteur public (les autorités portuaires), sont devenus des employés des entreprises privées de manutention portuaire. Pour cela, des plans sociaux avaient été élaborés à l'époque. Depuis l'introduction de cette réforme, le nombre de dockers dans les ports français a diminué de 50 %. Selon les autorités françaises, les entreprises de manutention portuaire ont également contribué à hauteur de plus d'un milliard de francs français (FRF) au financement des plans sociaux des dockers, tandis qu'approximativement 500 millions de FRF restent encore à payer jusqu'à l'année 2006. Pour compléter ce processus, toujours en ce qui concerne la main-d'œuvre, le régime examiné prévoit également le transfert du personnel restant, notamment des grutiers impliqués dans les activités de manutention portuaire, du secteur public vers les entreprises privées. L'objectif est pour ces entreprises privées de manutention d'assumer la responsabilité complète des ressources techniques et humaines requises pour les opérations de manutention dans les ports français.

(9) Selon les autorités françaises, la réduction de la taxe professionnelle est une incitation à la fois au transfert progressif de la propriété et de la gestion des équipements existants du secteur public vers le secteur privé, et aux investissements pour renouveler ceux-ci. Le transfert vers les différentes entreprises de manutention portuaire serait effectué sur la base de paiements en contre-valeur dont le montant sera fixé à partir de la valeur comptable nette, et par des procédures d'appels d'offres. L'allégement fiscal est ainsi lié à la volonté des entreprises de manutention portuaire d'investir dans des équipements portuaires, qui actuellement sont principalement propriété publique.

(10) L'allégement fiscal proposé est lié à la valeur d'achat des équipements neufs. Pour les équipements portuaires concernés, le volume d'investissement à faire au cours de la période 2000 à 2004 est estimé à 2 800 millions de FRF, dont 2 100 millions de FRF sont destinés au remplacement de l'équipement existant par des équipements plus performants et 700 millions de FRF à l'acquisition d'équipements nouveaux et supplémentaires dans les ports du Havre et de Dunkerque. L'allégement fiscal total accordé par le régime est, d'après les indications fournies par les autorités françaises dans leur lettre du 20 juillet 1999, de 368,35 millions de FRF, et sera déboursé au cours de la période 2000 à 2006. En faisant référence à la valeur de l'investissement, les autorités françaises concluent que l'intensité d'aide du régime, exprimée en pourcentage de l'investissement, est de 13,15 %.

III. OBSERVATIONS DES INTÉRESSÉS

(11) Par lettre du 14 septembre 1999, le gouvernement du Royaume-Uni a soumis ses observations. Il exprime essentiellement son accord sur la décision de la Commission d'ouvrir la procédure dans ce cas. Le Royaume-Uni s'inquiète de l'aide proposée à l'achat d'équipements nouveaux et supplémentaires au Havre et à Dunkerque, car cela entraînerait une capacité excessive qui fausserait la concurrence avec d'autres ports européens.

IV. COMMENTAIRES DE LA FRANCE

(12) La Commission a transmis les commentaires du gouvernement du Royaume-Uni à la France par lettre du 22 septembre 1999. Les autorités françaises ont fait part de leurs observations sur cette lettre par courrier en date du 13 octobre 1999.

V. APPRÉCIATION DU RÉGIME D'AIDE

1. Base juridique

(13) En vertu de l'article 87, paragraphe 1, du traité «sont incompatibles avec Ie 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». Comme cela avait été indiqué dans la décision d'ouverture de la procédure, le régime d'aide notifié doit être considéré comme une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité, puisque le système est financé au moyen de ressources imputables au budget de l'État et qu'il est sélectif dans son application.

(14) Alors que le régime proposé concerne un secteur spécifique, l'aide publique ne profiterait qu'aux entreprises de manutention qui seraient situées dans les 23 ports sélectionnés et qui assumeraient la responsabilité de l'équipement existant et de son renouvellement. Cette sélectivité n'est pas justifiée par «la nature ou l'économie du système». Les autorités françaises n'ont pas fourni la preuve que cela pourrait être le cas [voir les points 12 et 23 de la communication de la Commission sur l'application des règles relatives aux aides d'État aux mesures relevant de la fiscalité directe des entreprises ([1])].

(15) Enfin, dans le secteur de la manutention, les entreprises se trouvent en concurrence avec d'autres entreprises de manutention présentes dans le même port et dans d'autres ports. Selon la destination finale de la cargaison, il y a souvent le choix entre différents ports pour son chargement et son déchargement. En l'espèce, comme les entreprises de manutention dans les 23 ports concernés se trouvent dans de nombreux cas en concurrence, effective ou potentielle, avec les entreprises de manutention d'autres ports français et communautaires, il peut y avoir un effet sur les échanges entre les États membres.

(16) Les autorités françaises ont également fait valoir que la taxe professionnelle n'existait qu'en France et que l'aide était nécessaire pour compenser le fait que les entreprises françaises de manutention portuaire aient à payer cet impôt au contraire de leurs concurrents européens. La circonstance, au demeurant non démontrée, que le régime en cause rapprocherait les charges des entreprises concernées de celles de leurs concurrents dans d'autres États membres, ne lui enlève pas pour autant son caractère d'aide.

2. **Compatibilité**

(17) Quant à la compatibilité de l'aide d'État avec le marché commun, l'aide est interdite à moins qu'elle ne puisse bénéficier de l'une des dérogations spécifiques prévues par le traité. Dans ce cas particulier, l'aide ne semble être éligible à aucune des dérogations prévues à l'article 87, paragraphe 2, du traité. L'article 86 du traité ne s'applique pas non plus puisque les services de manutention ne peuvent pas être considérés comme des services d'intérêt économique général [voir l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes du 10 décembre 1991 dans l'affaire C-179/90, Merci convenzionali porto di Genova ([2])]. Après examen de l'article 87, paragraphe 3, du traité, l'aide ne semble pas pouvoir bénéficier des dérogations prévues par l'article 87, paragraphe 3, points a) et b). Le système proposé ne vise pas non plus à faciliter le développement de certaines régions économiques comme cela est prévu au point c), mais concerne plutôt un secteur particulier. En revanche, la dérogation prévue par l'article 87, paragraphe 3, point c), concernant «les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités [...] quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun» peut s'appliquer dans ce cas.

(18) Quant à la possibilité d'appliquer des lignes directrices horizontales existantes au régime d'aide proposé, la Commission a examiné celles qui pourraient être invoquées, à savoir les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale ([3]) et les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises en difficulté ([4]). Les lignes directrices régionales ne couvriraient cependant que les entreprises de manutention situées dans des régions éligibles; en outre, elles excluent explicitement l'aide à l'investissement initial dans des actifs mobiles dans le secteur des transports. L'application des lignes directrices sur la restructuration n'est pas possible non plus, puisque, au sens de ces lignes directrices, les entreprises privées de manutention, bénéficiaires de l'aide, ne connaissent pas de difficulté financière. Par conséquent, aucune des orientations visées ci-dessus ne semble couvrir en soi le régime d'aide proposé.

(19) Au vu de ce qui précède, la Commission a décidé d'examiner la compatibilité du régime d'aide proposé avec l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

(20) Le régime proposé consiste en un allégement fiscal pour le transfert et le remplacement des équipements existants afin de moderniser et rationaliser les opérations de manutention ainsi que pour l'acquisition d'équipements nouveaux, supplémentaires, dans les ports du Havre et de Dunkerque afin d'augmenter la capacité. La Commission considère qu'une distinction devrait être faite entre ces deux types d'investissements car ils répondent à des objectifs différents.

En ce qui concerne les équipements existants, les autorités françaises font valoir que le régime d'aide proposé facilitera le transfert de la propriété et de la gestion de l'équipement du secteur public vers le secteur privé. Le système d'aide vise à stimuler la modernisation et la rationalisation des services de manutention qui ont un

([1]) JO C 384 du 10.12.1998, p. 3.
([2]) Recueil 1991, p. I-5889.
([3]) JO C 74 du 10.3.1998, p. 4.
([4]) JO C 283 du 19.9.1997, p. 2.

impact sur la performance globale des ports. L'accent mis sur l'équipement résulte du fait que l'aide est liée à un investissement en matière d'équipement, l'un des trois éléments de l'assiette de l'impôt. De plus, le transfert prévu de l'équipement existant sera effectué d'une façon transparente et non discriminatoire sur la base d'appels d'offres publics; les concurrents pourront eux aussi faire une offre pour l'équipement. Le prix payé pour le transfert de l'équipement existant du secteur public vers le secteur privé devrait donc refléter le prix du marché.

(21) Un tel transfert est conforme aux développements de la politique portuaire communautaire, comme cela a été expliqué dans le livre vert relatif aux ports et aux infrastructures maritimes [1]. La tendance a été de transférer la prestation des services commerciaux de manutention du secteur public vers les fournisseurs de services privés, notamment pour augmenter l'efficacité. Dans ce but, des réformes ont été mises en œuvre dans un certain nombre d'États membres pour adapter les ports aux nouveaux besoins résultant du développement technologique et de la concurrence accrue dans le secteur. La Commission a considéré les aides d'État octroyées dans le cadre de ces réformes et de la restructuration du secteur portuaire compatibles avec le marché commun par le passé. Cela a été le cas par exemple en 1986 de l'aide accordée à certains ports pour la réduction de la main-d'œuvre dans le cadre de la restructuration et de la privatisation du secteur de la manutention. Les autorités publiques sont encore fournisseurs de services de manutention dans certains ports de la Communauté, puisque le marché de la manutention portuaire n'a pas encore été entièrement ouvert à la concurrence par la législation communautaire. Le régime proposé aidera les entreprises privées de manutention portuaire à s'adapter à un marché qui s'ouvre à la concurrence sans toutefois créer de distorsions inutiles, et contribuera par là au développement économique du secteur. Compte tenu de ce qui précède, l'objet du régime peut être considéré comme conforme à l'intérêt communautaire.

(22) Quant à la nécessité du régime proposé pour changer progressivement la propriété et la gestion des équipements existants, il peut être fait valoir que les forces du marché seules n'assureraient pas cet objectif. Les entreprises privées de manutention portuaire sont peu disposées à assumer la responsabilité de l'équipement principalement parce qu'elles seraient alors assujetties à la taxe professionnelle. Compte tenu du fait que l'équipement existant, qui est dans de nombreux cas plutôt ancien et obsolète, devrait être renouvelé par des investissements lourds, la Commission considère que la taxe professionnelle qui est calculée sur la base de la valeur d'achat neuf de l'équipement, serait excessivement onéreuse pour les entreprises de manutention. Cela notamment parce que ces entreprises sont principalement des PME avec des ressources financières limitées, qui doivent en outre continuer à contribuer au financement des plans sociaux des dockers.

(23) Le transfert de l'équipement existant et son remplacement ultérieur font partie d'un exercice de modernisation et de rationalisation et doivent être vus ensemble dans le cadre d'un effort d'investissement cohérent, puisqu'un simple transfert d'équipement — obsolète dans la plupart des cas — ne serait pas valable. Dans ce contexte, il peut être rappelé que le coût d'une grue à portique, comme les autorités françaises l'ont notifié, est d'environ 40 millions de FRF, et leur période d'amortissement est en moyenne de 20 ans. Avec les «straddles» et les «spreaders» nécessaires dont la période d'utilisation et d'amortissement est d'environ 10 années, l'investissement total qui doit être fait par les entreprises s'élève à environ 50 à 60 millions de FRF par grue. Le secteur de la manutention portuaire est un secteur à forte intensité capitalistique avec des investissements à long terme, y compris les remboursements d'intérêts, qui doivent être étalés dans le temps. Un allégement fiscal pour des investissements aussi lourds semble justifié dans ce cas particulier pour encourager les entreprises de manutention portuaire à investir, puisque le remplacement de l'équipement existant ne devrait pas avoir lieu en même temps que le transfert, mais peu après, en fonction notamment de la situation financière de chaque entreprise.

(24) Il convient de noter également que l'impact économique de l'aide est limité parce que l'allégement fiscal proposé ne touche que l'un des trois éléments utilisés pour établir la base d'imposition. Cet élément s'élève à 16 % de la valeur d'achat de l'équipement neuf, tandis que les entreprises privées de manutention portuaire seraient entièrement soumises à l'impôt calculé sur la base des deux autres éléments, à savoir la valeur locative des immeubles et les salaires bruts. Comme les autorités françaises l'ont notifié, l'intensité de l'aide exprimée en pourcentage de la valeur de l'investissement est limitée à environ 13 %. En outre, étant donné que les grutiers deviendront les employés des entreprises privées de manutention portuaire entreprenant les investissements, le montant de l'impôt à payer sur la base des salaires augmentera en fait.

(25) Néanmoins, la Commission doit s'assurer que l'aide n'affecte pas de façon sensible les échanges et qu'elle est proportionnée aux objectifs qu'elle doit permettre d'atteindre. À la suite de l'ouverture de la procédure exposant les doutes de la Commission sur la compatibilité de l'aide avec le traité, les autorités françaises ont modifié le

[1] COM(97) 678 final du 10 décembre 1997, points 81-82.

régime initialement envisagé et en ont réduit le montant de 623,6 millions de FRF à 368,35 millions de FRF et la durée de 10 ans à 7 ans, c'est-à-dire presque de la moitié. En pratique cependant, toutes les entreprises qui investiront dans les équipements existants ne bénéficieront pas de l'aide pendant toute la durée du régime. Selon sa situation financière, chaque entreprise commencera à investir à un moment différent et ne bénéficiera de l'aide qu'à partir de son investissement. L'aide mettra également les entreprises privées de manutention portuaire davantage sur un pied d'égalité avec les entités publiques opérant dans les ports. La Commission considère que l'aide aidera le système portuaire français à s'adapter à un marché qui s'ouvre de plus en plus à la concurrence sans fausser inutilement celle-ci. En outre, un simple transfert d'équipement existant ne va pas modifier l'équilibre entre l'offre et la demande pour les services portuaires en question. La situation est plutôt que les entreprises privées de manutention portuaire remplaceront les pouvoirs publics comme propriétaire et gestionnaire des équipements existants, et reprendront la responsabilité de réaliser les investissements nécessaires. La modernisation de l'équipement après le transfert est nécessaire pour assurer la continuité des opérations portuaires.

(26) Comme la plupart des bénéficiaires de l'aide sont des petites entreprises de moins de 50 employés, un parallèle peut être également établi avec l'encadrement communautaire des aides d'État aux petites et moyennes entreprises ([1]), qui s'applique aux différentes formes d'aide accordées aux PME. La Commission a traditionnellement été favorable aux aides accordées aux PME, pour autant que ces aides n'affectent pas les échanges de façon disproportionnée par rapport à la façon dont elles contribuent à la réalisation des objectifs communautaires. Le régime d'aide en question constitue une incitation nécessaire au plan socio-économique pour réaliser des objectifs que les forces du marché seules n'assureraient pas et qui sont, en outre, souhaitables dans l'intérêt communautaire. L'aide cessera une fois que le rachat de l'équipement existant et le remplacement ultérieur de cet équipement aura été achevé. Elle ressemble donc à une aide au démarrage. Une telle aide à l'équipement existant et à son remplacement peut être considérée comme proportionnée au but poursuivi à savoir le transfert de la responsabilité financière du secteur public vers les entreprises privées de manutention portuaire.

([1]) JO C 213 du 23.7.1996, p. 4.

(27) Compte tenu de ce qui précède, l'influence sur les échanges est marginale en ce sens que le niveau et la forme des investissements de remplacement de l'équipement existant ne devraient pas être très différents des investissements que le secteur public aurait entrepris. Cela est d'autant plus vrai que l'impact économique de l'allégement fiscal est limité, comme expliqué au considérant 24. En même temps, l'aide proposée est importante afin d'augmenter la productivité et l'efficacité dans le secteur portuaire français par une meilleure organisation du travail. C'est pourquoi l'aide au transfert de l'équipement existant et à son remplacement peut être considérée comme conforme à la politique commune des transports et à la politique concernant les PME. Une telle aide ne devrait pas fausser la concurrence d'une façon qui altère les conditions des échanges entre les entreprises portuaires dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Il convient de noter également qu'aucune objection n'a été faite par les tiers en ce qui concerne l'aide au transfert d'équipements existants après la décision d'ouvrir la procédure. L'aide peut donc être considérée comme facilitant le développement de certaines activités économiques et donc comme compatible avec le marché commun.

(28) En revanche, la Commission considère que cela n'est pas le cas pour les investissements dans des équipements nouveaux et supplémentaires dans les ports du Havre et de Dunkerque qui visent à accroître la capacité dans ces ports. Dans sa décision d'ouvrir la procédure, la Commission a exprimé des doutes en ce qui concerne en particulier l'aide proposée pour l'achat d'équipements nouveaux supplémentaires, en raison de l'accroissement possible de la capacité de manutention portuaire, susceptible de fausser l'équilibre entre l'offre et la demande des services portuaires concernés. Comme expliqué aux considérants 22 et 23, l'aide devrait être limitée, en termes de volume et de durée à ce qui est absolument nécessaire et être proportionnée au but poursuivi, à savoir le transfert de la responsabilité financière du secteur public vers les entreprises privées de manutention portuaire.

(29) Les données communiquées par les autorités françaises ont confirmé les informations obtenues auprès de sources indépendantes selon lesquelles les ratios d'utilisation des équipements existants dans les deux ports concernés sont sensiblement inférieurs à ceux de leurs concurrents. Les données communiquées par les autorités françaises suite à l'ouverture de la procédure font en outre apparaître une augmentation du trafic dans les ports du Havre et de Dunkerque bien moindre que celle

que connaissent les ports concurrents de la mer du Nord. Il convient également de noter que le trafic de conteneurs qui va en s'accroissant rend la concurrence de plus en plus acharnée entre les ports de la mer du Nord où se trouvent les plus grands ports européens. Par conséquent, une aide accordée spécifiquement dans le but d'accroître la capacité d'entreprises de manutention dans n'importe lequel de ces ports au détriment des autres, fausserait sans aucun doute la concurrence.

(30) Il convient de souligner qu'un soutien public ne saurait être justifié lorsqu'il s'agit de répondre à des changements concernant l'offre et la demande de services commerciaux dans les ports, auxquels les forces du marché seules doivent réagir. Une telle aide mettrait les entreprises de manutention portuaire dans les deux ports concernés dans une position concurrentielle plus favorable que celle de leurs concurrents français et communautaires dans d'autres ports. Selon les autorités françaises, le transfert de la propriété et de la gestion de l'équipement serait basé sur des appels d'offres ouverts, qui permettraient à toute entreprise intéressée de participer. En particulier, en ce qui concerne les deux ports importants du Havre et de Dunkerque, il se peut que d'autres entreprises de la Communauté trouvent un intérêt à assumer une telle responsabilité. La nécessité d'accorder une aide spécifique aux entreprises de manutention dans ces deux ports pour l'achat d'équipements nouveaux supplémentaires afin de transférer la responsabilité de l'équipement du secteur public vers le secteur privé n'a pas été démontrée par les autorités françaises. Compte tenu de ce qui précède, une telle aide est susceptible de fausser l'équilibre entre l'offre et la demande en raison de l'accroissement de la capacité de manutention du fret, faussant ainsi la concurrence d'une manière qui peut altérer les échanges entre les États membres dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(31) Comme cela a été indiqué au considérant 11, le gouvernement du Royaume-Uni a expliqué qu'il partageait les doutes de la Commission en ce qui concerne en particulier l'aide à l'achat d'équipements nouveaux et supplémentaires dans les ports du Havre et de Dunkerque car elle fausserait gravement la concurrence entre les principaux ports de la mer du Nord.

(32) Au vu de ce qui précède, la Commission est d'avis que l'aide à l'achat d'équipements nouveaux, supplémentaires, ne peut pas être considérée comme compatible avec le marché commun au regard de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité.

VI. **CONCLUSIONS**

(33) L'analyse de la Commission a conduit à la conclusion que l'aide au transfert de l'équipement existant et à son remplacement, le cas échéant, facilite le développement d'une activité économique et que les conditions des échanges ne sont pas altérées dans une mesure contraire à l'intérêt commun. Sous réserve de certaines conditions spécifiées ci-après, cette aide doit donc être considérée comme compatible avec le marché commun et éligible à la dérogation prévue par l'article 87, paragraphe, 3 point c), du traité.

(34) Néanmoins, l'application de la présente décision doit être contrôlée par la Commission et cela doit être une condition de l'approbation de l'aide. Comme l'ont déclaré les autorités françaises, le transfert de l'équipement existant aura lieu sur la base de procédures ouvertes, transparentes et non discriminatoires (appel d'offre), permettant à toute entreprise de participer. L'aide ne prendra pas la forme d'une réduction permanente et automatique de la taxe professionnelle, et sera liée aux investissements qui seront réalisés à différentes périodes pendant l'application du régime d'aide. Chaque entreprise de manutention ne bénéficiera de l'aide qu'à partir de la réalisation de son investissement. L'aide peut être accordée seulement une fois par investissement. Toutefois, le paiement de ces investissements lourds est étalé sur plusieurs années et les périodes d'amortissement sont longues. Comparée à ces derniers, la durée du système d'aide peut être considérée comme limitée. L'aide peut donc être accordée pour l'année ou les années fiscales au cours desquelles une entreprise privée de manutention portuaire dans l'un des 23 ports concernés reprend un équipement existant et/ou remplace cet équipement spécifique, et pendant l'amortissement ultérieur de cet équipement jusqu'à l'échéance du régime d'aide en 2006. L'aide aux investissements dans des équipements nouveaux et supplémentaires n'est pas autorisée.

(35) Compte tenu de ce qui précède, il convient que les autorités françaises fournissent à la Commission pendant l'application du régime d'aide des rapports annuels sur le transfert de l'équipement existant du secteur public vers le secteur privé et sur son remplacement, y compris des informations sur la procédure suivie pour les appels d'offres. Ce rapport fournira notamment des détails sur les différentes entreprises de manutention portuaire qui reprendront les équipements existants, le type et le prix de cet équipement ainsi que sur l'aide correspondante accordée. Des données seront également nécessaires sur les investissements réalisés pour remplacer les équipements existants et sur le montant de l'aide accordée sur la base de tels investissements. Le premier rapport devra être soumis dans un délai d'un an à compter de l'adoption de la présente décision.

(36) La Commission ne considère pas que l'aide pour acheter des équipements nouveaux et supplémentaires dans les ports du Havre et de Dunkerque soit nécessaire pour la réalisation de l'objectif du régime, c'est-à-dire le transfert de la responsabilité de l'équipement du secteur public vers le secteur privé, ni qu'elle soit proportionnée à cet objectif. Une telle aide affecterait en outre l'offre et la demande de services de manutention portuaire; elle aurait des effets négatifs sur la concurrence et le commerce qui, selon toute vraisemblance, l'emporteraient sur les effets positifs.

(37) Quant aux quantités, la valeur totale de l'investissement pour l'équipement portuaire a été estimée à 2 800 millions de FRF dans la notification du gouvernement français. Selon les données disponibles les plus exactes, l'allégement fiscal envisagé est au total de 368,05 millions de FRF. En conséquence, l'intensité d'aide exprimée en pourcentage de la valeur de l'investissement est de 13,14 %. Si l'on applique ce pourcentage aux investissements pour le remplacement de l'équipement existant seulement, c'est-à-dire 2 100 millions de FRF, le montant de l'allégement fiscal qui pourrait être accordé par le système d'aide s'élève à 275,94 millions de FRF (13,14 % × 2 100 millions de FRF), à dépenser au cours de la période 2000 à 2006,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. L'aide au transfert de l'équipement existant sur la base de procédures ouvertes et non discriminatoires et au remplacement de cet équipement que la France envisage de mettre à exécution en faveur des entreprises privées de manutention portuaire dans les 23 ports français spécifiés à l'annexe pour un montant de 275,94 millions de FRF au cours de la période 2000-2006 est compatible avec le marché commun.

Elle est compatible dans la mesure où elle est liée à l'investissement, en ce sens qu'elle n'est accordée que l'année ou les années fiscales au cours desquelles les investissements dans ce type d'équipement sont réalisés et pendant l'amortissement ultérieur de ces équipements jusqu'à l'échéance du régime.

2. L'aide envisagée pour l'achat d'équipements nouveaux et supplémentaires en faveur des entreprises de manutention dans les ports du Havre et de Dunkerque d'un montant de 91,98 millions de FRF n'est pas compatible avec le marché commun.

Elle ne peut, pour cette raison, être mise à exécution.

Article 2

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

Elle fournit à la Commission les rapports annuels appropriés sur la mise en œuvre du régime d'aide, notamment en ce qui concerne les appels d'offres, les investissements, le montant de l'aide accordée et son intensité. Le premier rapport doit être soumis dans un délai d'un an à compter de la notification de la présente décision.

Article 3

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 22 décembre 1999.

Par la Commission

Loyola DE PALACIO

Vice-président

ANNEXE

Les 23 ports français visés par la décision

I. *Zone littorale Nord-Pas-de-Calais:*

1. Port de Calais
2. Port de Boulogne-sur-Mer
3. Port de Dunkerque

II. *Zone littorale de Normandie:*

4. Port autonome du Havre
5. Port de Dieppe
6. Port de Rouen
7. Port de Honfleur
8. Port de Fécamp
9. Port de Caen

III. *Zone littorale de la Manche:*

10. Port de Cherbourg
11. Port de Granville

IV. *Zone littorale de la Bretagne:*

12. Port de Saint-Malo
13. Port de Brest
14. Port de Lorient

V. *Zone littorale atlantique:*

15. Port de Nantes-Saint-Nazaire
16. Port de La Rochelle
17. Port de Bordeaux
18. Port de Bayonne

VI. *Zone littorale méditerranéenne:*

19. Port de Port-Vendres
20. Port de Port-La-Nouvelle
21. Port de Sète
22. Port de Marseille
23. Port de Toulon