



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 21.01.2003
C(2003)245fin

Objet : **Aide d'Etat N 769/2002 – Belgique**
 Aide au sauvetage en faveur de ABX Logistics (filiales F, D, NL et
 groupe)

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

Par lettre du 28.11.2002 enregistrée à la Commission européenne le 29.11.2002 (n° DG Tren/A 71122) les autorités belges ont notifié l'aide d'Etat en objet au titre de l'article 88 paragraphe 3 du traité CE. D'après cette notification il s'agit d'une aide à sauvetage aux entreprises ABX en France, en Allemagne et aux Pays-Bas. Une réunion préliminaire à ce sujet avec les autorités belges a eu lieu le 21.11.2002 et des informations complémentaires de la part des autorités belges ont été reçues par lettre du 12.12.2002, enregistrée le 12.12.2002 sous le n° 72255, par lettre du 18.12.2002, enregistrée sous le n° 72719 et par lettre du 9.1.2003, enregistrée sous le n° A/10564. Cette aide a reçu le numéro N 769/02.

2. DESCRIPTION DETAILLÉE DE L'AIDE

2.1. Titre

Aide au sauvetage en faveur de trois entités ABX Logistics (F, D, NL)

2.2. Sommaire de l'aide

Les autorités belges ont notifié une aide au sauvetage sous forme de trois crédits relais, d'une durée de 6 mois et remboursables sur 12 mois et à hauteur maximale cumulée de 123 M€ (millions d'euros). Ces crédits seront versés en faveur de trois entités « ABX Logistics », en France, en Allemagne et aux Pays-Bas, dont la société mère est la « SNCB ». Les trois entités bénéficiaires

Son Excellence Monsieur Louis MICHEL
Ministre des Affaires étrangères
Rue des Petits Carmes, 15
B - 1000 BRUXELLES

sont en difficulté financière et, faute de moyens disponibles au sein des sociétés holdings 'nationales' respectives, les crédits susmentionnés seront accordés directement par la SNCB. Selon les indications des autorités belges du 9.1.2003, la SNCB n'a jusqu'à cette date accordé aucun des crédits relais faisant l'objet de la notification du 28 novembre 2002.¹

L'aide au sauvetage consiste à éviter temporairement une faillite des bénéficiaires, qui aurait des répercussions directes désastreuses sur l'emploi ; les sociétés concernées ont en effet 7 619 salariés (4 578 en France, 2 702 en Allemagne et 339 aux Pays-Bas). *In fine*, les 13 000 emplois d'ABX en Europe pourraient être remis en cause.

2.3. La SNCB

2.3.1. *Forme juridique*

LA SNCB a été créée par la loi belge du 26 juillet 1926. Depuis le 14.10.1992 la SNCB est entreprise publique autonome et société anonyme de droit public². Ainsi, la SNCB est soumise aux dispositions légales et réglementaires de droit commercial qui sont applicables aux sociétés anonymes pour tout ce qui n'est pas expressément prévu par ou en vertu du titre Ier de la loi du 21 mars 1991 ou par ou en vertu d'une loi spécifique quelconque.

2.3.2. *Objet social*

L'objet social de la SNCB est le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer. La SNCB peut, par elle-même, ou par voie de participations à des organismes existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.

En qualité d'entreprise publique autonome, la SNCB exerce des missions de service public³, qui, selon les indications des autorités belges, ne couvrent toutefois pas les activités des entreprises bénéficiaires de la présente aide.

¹ Une éventuelle conversion en capital de la SNCB d'une dette existante au niveau d'ABX à hauteur de 110 M€, telle que reflétée dans la presse sera vraisemblablement notifiée en tant que mesure à la restructuration dans un stade ultérieur.

² Tel que définies dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

³ Ces missions de service public comprennent :

- le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire ;
- l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure ;
- les prestations que la Société est tenue de fournir pour les besoins de la nation (art. 156 de la loi du 21 mars 1991) ;

2.3.3. *Les organes*

Les organes de gestion de la SNCB sont le Conseil d'administration (CA), le Comité de direction (CD) et l'Administrateur délégué (AD). Le CA est composé de 10 membres, y compris l'AD. Les administrateurs sont nommés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Ils sont choisis, après une procédure ouverte, en fonction de la complémentarité de leurs compétences telle que l'analyse financière et comptable, les aspects juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la stratégie du personnel et les relations sociales.

2.3.4. *Cumul de mandats au sein du CA*

Contrairement aux autres membres du CA, la fonction d'administrateur est incompatible avec le mandat ou les fonctions de membre du Parlement européen, membre des Chambres législatives, Ministre ou Secrétaire d'Etat, membre du Conseil ou Gouvernement d'une Communauté ou d'une Région, gouverneur d'une province, membre de la députation permanente d'un conseil provincial et de membre du personnel de la SNCB.

Il en résulte que seul l'administrateur délégué de la SNCB dispose d'une neutralité « technique » (de gestion) vis-à-vis des autorités belges.

2.4. **ABX Logistics**

2.4.1. *Structure à l'échelle mondiale*

ABX Logistics, entité de la SNCB, comprend mondialement environ 107 filiales consolidées (filiales incluses dans le périmètre de consolidation de la SNCB au 31.12.2001), situées dans plusieurs pays, engagées dans la prestation de services de transport et de logistique.

ABX Logistics n'a pas encore, à l'heure actuelle, de structure juridique unifiée, sous une société holding globale. Du point de vue de sa personnalité juridique il s'agit d'une série de filiales détenues par la SNCB, soit directement, soit indirectement à travers des sociétés holding intermédiaires dans certains pays. Néanmoins, « ABX Logistics » est dirigé par un comité exécutif propre qui assure la gestion coordonnée de ces filiales. « ABX Logistics » se présente aussi sur le marché et opère en tant que groupe intégré.

2.4.2. *Le marché d'ABX*

La SNCB a constitué ABX Logistics, en large mesure par une série d'acquisitions au fil des années 1990, en vue de créer un outil de distribution complémentaire à son activité de base de transport ferroviaire. En 2001 ABX effectuait ses ventes à hauteur de 52% dans le secteur des services de transport routier, à 35% dans le secteur des services de transport par voie aérienne et

-
- le transport transfrontalier, c'est à dire la portion de trajet situé sur le territoire national du transport assuré par les trains du service ordinaire au-delà des frontières jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire.

par mer, 12% au moyen de contrats de logistique et 1% d'autres ventes. Egalement en 2001, ABX Logistics Group a effectué 89% de ses ventes en Europe, 6% en Asie et 5% en Amérique. Les ventes en Europe se subdivisent en 32% en Allemagne, 27% en France, 24% en Italie, 6% en Belgique, 4% en Espagne et 7% dans divers pays.

2.5. Les bénéficiaires de l'aide

D'une part, les trois entreprises bénéficiaires, qui s'intègrent dans cette structure, sont :

- (1) ABX Logistics (France) S.A., ci-après ABX-F⁴, qui est principalement active dans le transport et la logistique non ferroviaire⁵.
- (2) ABX Logistics (Deutschland) GmbH (et sa filiale Collico Verpackungslogistik und Service GmbH), ci-après ABX-D⁶, qui est principalement active dans le transport routier et la logistique⁷. Le holding allemand de ABX-D bénéficie indirectement de l'aide au sauvetage, vu qu'il ne devra plus compenser les dettes de sa filiale moyennant un « Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag », qui prévoit que les pertes d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH sont absorbées comptablement et fiscalement par le holding mère.

VTS Beheer B.V. (y compris ABX Logistics Domestic (Nederland) B.V.⁸, ci-après ABX-NL, qui est principalement active dans le transport routier national de marchandises⁹. Le holding d'ABX-NL, ABX Logistics Holding (Nederland) B.V., bénéficie indirectement de l'aide au sauvetage, vu qu'il présente des comptes consolidés avec sa filiale. Les activités d'ABX Logistics Holding (Nederland) B.V. sont regroupées dans trois sociétés opérationnelles

⁴ ABX-F est détenue à 75% par la SNCB, à 19,17% par E1 France BV et à 5,79% par Adoroda BV.

⁵ Les activités d'ABX-F comprennent le transport routier de marchandises (national et international), le transport de marchandises par voies aérienne et maritime et des services de logistique divers tels que la gestion de stocks, d'entrepôts et d'approvisionnement pour compte de tiers.

⁶ ABX-D est détenue à 99,99% par ABX Logistics Beteiligungsgesellschaft mbH, qui à son tour est détenue à 85% par ABX Logistics GmbH, à son tour détenue à 10% par Deutsche Bahn et à 90% par ABX Transport & Logistics GmbH, cette dernière étant détenue par la SNCB. Il est précisé qu'ABX-D correspond largement à l'ancienne 'Bahntrans' acquise en 1998 par la SNCB.

⁷ Les activités d'ABX-D comprennent le transport routier de marchandises (national et international), le transport de marchandises par rail ('Ganzug') et les services logistiques divers tels que la gestion de stocks, d'entrepôts et d'approvisionnement pour le compte de tiers.

⁸ ABX Logistics Domestic (Nederland BV) est détenue par VTS Beheer, qui est détenue par ABX Logistics Holding (Nederland) B.V., à son tour détenue par la SNCB. Les sociétés VTS Beheer BV et ABX Logistics Domestic (Nederland) BV sont exemptées, conformément au droit néerlandais, de la publication de comptes annuels individuels. Leurs comptes sont compris dans les comptes consolidés d'ABX Logistics Holding BV.

⁹ Ces activités sont organisées autour d'agences situées à Amsterdam, Hoogeveen, Helmond, Zwijndrecht et Hazeldonk. Le site d'Amsterdam réalise également des activités de logistique contractuelle.

dont ABX-NL. Le holding n'a donc pas d'activités opérationnelles. Les marchés dans lesquels opèrent ces trois entités (essentiellement le transport routier, maritime et les services de logistique) sont ouverts à la concurrence. Il est également tenu compte de la libéralisation progressive du marché de transport de marchandises par voie ferroviaire.

D'autre part, bien qu'il n'existe pas d'entité juridique distincte intégrant l'ensemble des activités d'ABX au sein de la SNCB, un lien économique certain reliant l'ensemble de ces activités dans un sous groupe est néanmoins indéniable, tel qu'il ressort notamment des documents notifiés par les autorités belges. Ceci est également reflété par l'intention manifeste de ces mêmes autorités, de sauver les trois entités en question, en vue également d'empêcher une incidence négative sur le reste des activités ABX, entre autres en Belgique, notamment lors du processus de restructuration. Il faut aussi souligner que « ABX Logistics » se présente sur le marché et opère en tant que groupe intégré, ce qui est susceptible d'avoir des implications sur un plan juridique

En tout état de cause, au-delà des catégories juridiques de droit national, dans une perspective de droit communautaire des aides d'Etat, on peut considérer que l'aide au sauvetage bénéficie donc non seulement aux trois filiales de manière directe et à leurs holdings respectifs de manière indirecte, mais, *in fine*, bénéficie également à l'ensemble de l'entité ABX Logistics.

2.6. Les emplois menacés

ABX Logistics occupe actuellement environ 14.800 employés (effectif au 30.9.2002) au niveau mondial, dont environ 13.000 dans la Communauté européenne.

Selon les autorités belges, la faillite des entreprises sujettes à la présente aide au sauvetage entraînerait des problèmes sociaux aigus. En effet, une telle faillite menacerait directement l'emploi de 7 619 personnes (4578 personnes en France, 2702 personnes en Allemagne, et 339 personnes aux Pays-Bas). En outre, dans la mesure où les entreprises allemandes et françaises sous-traitent une partie importante de leur volume d'affaires à des tiers, un nombre significatif d'emplois seraient indirectement en danger chez ces sous-traitants. La faillite de ces entreprises comporterait par ailleurs un risque sérieux d'entraîner l'ensemble de l'entité ABX Logistics dans une crise financière, de compromettre dès lors l'effort de restructuration potentiellement envisagé et de menacer ainsi le total de 13 000 emplois créés dans la Communauté, ce avant même qu'une décision sur l'avenir des entreprises en question soit prise.

2.7. Objectif de l'aide

L'objectif de l'Etat belge est de maintenir les entreprises susmentionnées en situation de viabilité économique temporaire, afin de pouvoir décider de leur avenir dans les 6 mois à compter de l'autorisation par la Commission de l'aide au sauvetage.

2.8. Entreprises en difficulté

2.8.1. ABX-D

Pour ce qui est d'ABX-D, les informations soumises par les autorités belges indiquent que son capital social, soit ~40,9 M€ au 31.12.2001, est consommé à [...] * % par la perte comptable de [...] € attendue pour fin 2002¹⁰. Compte tenu des accords au sein du groupe ABX en Allemagne ('Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag') de telles pertes sont normalement absorbées par les différents échelons de sociétés holdings d'ABX-D, qui n'ont pourtant pas les ressources nécessaires pour financer ces pertes par elles-mêmes, sans être également amenées à afficher des pertes à la fin 2002. De plus, compte tenu de besoins en trésorerie de 68 M€ entre novembre 2002 et mai 2003, qui, selon les indications des autorités belges, ne peuvent être financées ni par ABX-D, ni par ses sociétés holdings en Allemagne, ni par ses banques partenaires, les autorités belges expliquent qu'ABX-D est une entreprise en difficulté.

2.8.2. ABX-F

Pour ce qui est d'ABX-F les informations soumises par les autorités belges indiquent que son capital social, soit ~9,1 M€ au 31.12.2001 est consommé à [...] % par la perte comptable ([...] € de perte attendue en 2002). ABX-F étant détenue à 75% par la SNCB, qui est précisément le holding duquel provient le crédit relais, il n'y a pas d'échelon holding intermédiaire, avant la SNCB, susceptible d'apporter les fonds nécessaires à ABX-F. De plus, les autorités belges confirment que les banques partenaires d'ABX-F ne sont pas prêtes à apporter les fonds nécessaires et concluent qu'ABX-F est une entreprise en difficulté.

2.8.3. ABX-NL

Pour ce qui est d'ABX-NL, les informations soumises par les autorités belges indiquent que le capital social souscrit du holding d'ABX-NL (ABX LOGISTICS Holding (Nederland) B.V.), soit ~10 M€ au 31.12.2001, est consommé [...] par la perte comptable ([...] € de perte attendue en 2002). Cette perte est composée de [...]. De plus, les autorités belges confirment que les banques partenaires d'ABX-NL ne sont pas prêtes à apporter les fonds nécessaires et concluent qu'ABX-NL est une entreprise en difficulté.

* Secret d'affaires

¹⁰ Les comptes de l'entreprise pris individuellement, pourraient laisser entrevoir des fonds propres positifs au niveau d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH, et ce malgré les pertes cumulées de la société. Selon les autorités belges cette situation résulte uniquement d'un « Beherrschungs- und Ergebnisabführungsvertrag » qui prévoit que les pertes d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH sont absorbées comptablement et fiscalement par la holding mère, ABX Logistics GmbH. Toutefois, compte tenu de sa propre position de trésorerie et de sa propre situation financière (ses capitaux propres en fin 2001 étaient négatifs de 38,3 M€), ABX Logistics GmbH est elle-même dans l'incapacité de pourvoir les fonds nécessaires.

2.9. Budget et ventilation de l'aide

Les crédits relais d'une durée de 6 mois et remboursables dans les 12 mois à compter du dernier versement à l'entreprise, couvriront un montant total maximum de 123 M€.

Selon les indications fournies par les autorités belges, l'aide couvre les besoins en liquidités découlant des obligations courantes pour la période de novembre 2002 à mai 2003 des trois entités bénéficiaires :

- une aide maximale de 68 M€, en faveur d'ABX-D, pour laquelle une perte comptable de [...] € est attendue en 2002 et dont le capital social s'élève à 40,9 M€.
- une aide maximale de 52 M€ en faveur d'ABX-F, pour laquelle une perte comptable de [...] € est attendue en 2002 et dont le capital social s'élève à 9,1 M€.
- une aide maximale de 3,1 M€ en faveur d'ABX-NL, pour laquelle une perte comptable de [...] € est attendue en 2002 et dont le capital social s'élève à 10 M€.

Ces montants, accordés sous forme de crédits relais susmentionnés, couvrent à 100% les besoins en trésorerie suivants :

M€	ABX - F	ABX - D	ABX - NL
EBITDA	[...]	[...]	[...]
Résultat financier	[...]	[...]	[...]
Var. besoin fonds roulements	[...]	[...]	[...]
Remboursement contrats leasing	[...]	[...]	[...]
Financmt. lié à prêt subordonné	[...]	[...]	[...]
Provision conjoncture (2,2%-2,4% C.A.)	[...]	[...]	[...]
Total	-52,5	-68	-3,1

EBITDA = Earnings Before Interest, Tax and Depreciation of Assets

C.A. = Chiffre d'affaires

C.A. au 31.12.2001

448

871

36

Pour ABX-F, le poste *'financement de prêt subordonné'* correspond à un besoin de financement lié à un contrat de titrisation des créances commerciales à concurrence de [...] €, qui stipule explicitement que les fonds propres d'ABX-F doivent [...], ce tel que présenté dans les comptes annuels de l'entreprise. Si cette condition n'était pas remplie, les [...] € seraient remboursables de plein droit. Or, selon les autorités belges, les fonds propres d'ABX-F seront de [...] €¹¹ à la fin 2002. La titrisation pourrait, en l'absence de prêt subordonné, ne pas être renouvelée le 20 décembre 2002. ABX-F doit effectuer le paiement de dépenses courantes. Ceci se traduira par la consommation de cash supplémentaire et par conséquent par une hausse des dettes envers les banques. De ce fait, l'absence de l'aide aurait comme conséquence directe le non-respect du ratio de fonds propres tel qu'exigé par le créancier et entraînerait le retrait de la ligne de crédit titrisée de [...] €. Sans ce crédit, ABX-F ne serait plus en mesure d'assurer l'exploitation de l'entreprise.

Pour ce qui est d'ABX-D, le poste *'financement de prêt subordonné'* correspond au remboursement des créances titrisées pour un montant de [...] € directement utilisées par ABX-D ainsi que de [...] € de crédit intra-groupe accordé par une société sœur, et dont l'origine indirecte est également la même ligne de titrisation échue le 25.11.2002 et qui n'a pas été renouvelée. Ainsi, l'arrêt de cette facilité correspond pour ABX-D à la partie de concours financiers s'élevant au total à [...] € et qui sera compensée dans le contexte de la présente aide au sauvetage. La ligne de crédit à hauteur de [...] € étant échue, ABX-D doit rembourser ce montant. A défaut de pouvoir le faire, elle nécessite l'aide au sauvetage sous peine de ne plus pouvoir assurer l'exploitation de l'entreprise.

Les crédits porteront intérêt à un taux au moins égal au taux de référence applicable établi par la Commission européenne, soit actuellement 5,06%. Selon les autorités belges ce taux est comparable voire légèrement supérieur aux taux observés sur le marché belge pour des crédits analogues à des entreprises saines.

Les aides au sauvetage en question ne permettent pas un apurement des dettes d'ABX-F, ABX-D et ABX-NL, mais permettent seulement le remplacement temporaire d'une dette existante au moyen de ressources de l'état (dans le cas d'ABX-D et ABX-NL) ou d'empêcher le retrait d'une ligne de crédit existante qui est conditionnée par le respect d'un ratio de fonds propres (dans le cas d'ABX-F). Il est rappelé que les ressources de l'état mis à disposition sont remboursables. L'aide au sauvetage ne fait ainsi que déplacer une situation d'illiquidité/d'insolvabilité dans le temps imparti pour permettre une décision sur l'avenir d'ABX.

¹¹ Ce montant se décompose en 6,5 M€ de fonds propres au 1.1.02 moins 45,7 M€ de résultat prévisionnel pour 2002.

2.10. Durée

Les crédits relais seront accordés pour une durée de 6 mois et leur remboursement ne dépassera pas 12 mois à compter du dernier versement à l'entreprise en question.

2.11. Effet possible de l'aide

L'aide permet de maintenir les trois bénéficiaires en activité pendant une période limitée au cours de laquelle une décision sur leur avenir pourra être prise.

2.12. Intensité et cumul de l'aide

Les autorités belges ont confirmé qu'aucune mesure d'aide ne sera accordée parallèlement aux crédits relais notifiés, sous réserve d'éventuelles interventions ultérieures à notifier dans le cadre du plan de restructuration.

La Commission signale qu'elle a été saisie d'une plainte relative à l'acquisition par ABX/SNCB de la société Bahntrans GmbH (le noyau de ce qu'est devenue la branche allemande d'ABX). En résumé, la plainte indique que cette acquisition n'a pu être effectuée qu'au moyen d'aides de l'Etat et qu'elle a été suivie d'aides opérationnelles en faveur d'ABX-D.

2.13. Engagements de l'État membre

Le gouvernement belge s'est engagé à transmettre à la Commission, dans un délai de six mois à compter de l'autorisation de l'intervention, soit un plan de restructuration du groupe ABX Logistics, soit un plan de liquidation, soit la preuve que les crédits relais en question ont été intégralement remboursés.

3. APPRECIATION DE L'AIDE

3.1. Présence d'aide

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

Le financement des bénéficiaires au moyen de trois crédits relais à hauteur totale de 123 M€ maximum constitue une aide d'Etat, étant donné que les montants en question proviennent de ressources de l'Etat¹², que leur octroi est

¹² La SNCB est considérée comme une entreprise publique au sens de la Directive de la Commission 2000/52/CE du 26 juillet 2000, qui modifie la Directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 relative à la transparence des relations financières entre les Etats membres et les entreprises publiques (JO L 195 du 29.7.1980), étant donné, que, selon la description présentée ci-dessus, les pouvoirs publics peuvent exercer directement ou indirectement une influence dominante sur la SNCB, soit du fait de la propriété, soit de la participation financière ou des règles qui la régissent.

imputable à une décision de l'Etat¹³, qu'ils favorisent certaines entreprises en difficulté¹⁴ opérant sur un marché ouvert à la concurrence internationale et menacent ainsi de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre Etats membres¹⁵.

3.2. Base juridique

La Commission doit vérifier dans quelle mesure l'aide au sauvetage en question satisfait aux critères des « *Lignes directrices communautaires pour*

De plus, selon l'arrêt Stardust Marine (I-04397) la Cour indique : « *il convient de rappeler qu'il découle déjà de la jurisprudence de la Cour que l'article 87, paragraphe 1, CE englobe tous les moyens pécuniaires que les autorités publiques peuvent effectivement utiliser pour soutenir des entreprises, sans qu'il soit pertinent que ces moyens appartiennent ou non de manière permanente au patrimoine de l'Etat. En conséquence, même si les sommes correspondant à la mesure en cause ne sont pas de façon permanente en possession du Trésor public, le fait qu'elles restent constamment sous contrôle public, et donc à la disposition des autorités nationales compétentes, suffit pour qu'elles soient qualifiées de ressources d'Etat (voir arrêt du 16 mai 2000, France/Ladbroke Racing et Commission, C-83/98 P, Rec. p. I-3271, point 50) ».*

¹³ Selon l'arrêt Stardust Marine (I-04397) considérant 52, la Cour indique que: « *... le seul fait qu'une entreprise publique soit sous contrôle étatique ne suffit pas pour imputer des mesures prises par celle-ci, telles que les mesures de soutien financier en cause, à l'Etat. Il est encore nécessaire d'examiner si les autorités publiques doivent être considérées comme ayant été impliquées, d'une manière ou d'une autre, dans l'adoption de ces mesures »*

En outre, selon le point (17) des *Lignes directrices communautaires pour les aides d'Etat au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté* (J.O. C 288 du 9.10.1999, ci-après '*lignes directrices*') « *les aides au sauvetage [...] peuvent provenir de holdings publics ou de sociétés d'investissement financées sur des fonds publics ».*

A cet égard il est rappelé que la SNCB est 'entreprise publique autonome' et 'société anonyme de droit public'. Par ce biais elle est notamment soumise aux dispositions légales et réglementaires de droit commercial qui sont applicables aux sociétés anonymes, ce qui lui permet, dans une certaine mesure, d'agir selon les dispositions du droit commercial, bien que ceci n'exclut pas que certains de ces actes peuvent être imputables à l'Etat, qui détient la quasi-totalité de ses actions. De plus, au sein du Conseil d'administration de la SNCB, seule la fonction de l'administrateur délégué de la SNCB est incompatible avec un mandat d'ordre politique, les autres membres pouvant donc exercer un tel mandat politique.

Compte tenu de ce qui précède, il est retenu, que, malgré les actions entreprises pour réorganiser et améliorer le résultat des entreprises bénéficiaires en question, leurs difficultés sont devenues telles qu'une décision quant à leur avenir devait être prise. Le débat sur une telle décision, qui impliquait les autorités belges, a été amplement reflété dans les médias. Ce sont finalement les autorités belges qui ont validé cette décision (elles l'ont notifié, au titre de l'article 87 paragraphe 3 du traité, l'aide au sauvetage susmentionnée). L'Etat, qui détient la quasi-totalité des actions de la SNCB, a donc décidé d'attribuer les ressources publiques en provenance de la SNCB aux trois entités en difficulté. Dès lors que cette action a été décidée par les autorités publiques elle est considérée comme étant imputable à l'Etat belge.

¹⁴ Selon le point (17) des *lignes directrices*, « *lorsqu'un financement est apporté ou garanti par l'Etat à une entreprise en difficulté financière, il doit être considéré comme probable que les transferts financiers contiennent des éléments d'aides d'Etat ».*

¹⁵ ABX est active à l'échelle mondiale incluant des activités dans plusieurs Etats membres.

*les aides d'Etat au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté*¹⁶ » (ci après les '*lignes directrices*').

3.3. Evaluation de la compatibilité

3.3.1. Entreprises en difficulté

Les trois entités bénéficiaires sont dans l'impossibilité d'obtenir des prêts de leurs créanciers (notamment des banques) pour palier leurs problèmes économiques et financiers à court terme. Particulièrement, il est rappelé que le financement préalablement octroyé par les banques à ABX-D est déjà échu, et que celui octroyé à ABX-F ne pourra être maintenu que si le prêt subordonné inclus dans la présente aide est accordé par l'actionnaire. D'autre part, le seul créancier pouvant, *in fine*, apporter les fonds nécessaires, est leur société mère, la SNCB.

De plus, il est à retenir que, pour les trois entités bénéficiaires en question, le capital souscrit est consommé à plus de 50% par la perte comptable prévue à la fin des douze mois de l'année 2002.

En tout état de cause, bien que la perte comptable d'ABX-D en 2002 doive être transférée à ses holdings respectifs en Allemagne, il est à retenir que ceux-ci n'ont pas les ressources nécessaires pour financer la perte comptable d'ABX-D, sans eux-mêmes se retrouver en situation de perte. Il en va de même pour ABX-NL, ou le holding n'a pas les ressources nécessaires pour résoudre les problèmes de sa filiale et doit donc recourir à l'aide de son propre holding, la SNCB. En ce qui concerne ABX-F, celle-ci est détenue directement par la SNCB à 75% et doit donc faire directement appel à cette dernière.

Sur la base de ces éléments, la Commission estime qu'il est justifié de considérer ABX-F, ABX-D, et ABX-NL, comme « entreprises en difficulté », au sens des points (4), (5) a, (6) et (8) des *lignes directrices*. A la lumière des informations dont dispose la Commission, la réalisation de l'analyse au niveau d'ABX dans son ensemble ne conduit pas à une autre conclusion.

3.3.2. Raisons sociales aiguës

La justification de l'octroi d'aide au sauvetage au titre de 'raisons sociales aiguës' apparaît tout à fait fondée, étant donné que la liquidation brutale des trois filiales d'ABX sujettes à l'aide au sauvetage aurait un impact direct sur l'emploi de 7619 personnes (4578 personnes en France, 2702 personnes en Allemagne et 339 personnes aux Pays-Bas (chiffres de 2002)), et d'environ 13 000 emplois ABX en Europe. ABX Europe représente 89% des ventes totales de différentes filiales ABX ensemble. De ces 89% les ventes d'ABX-F, -D et -NL représentent plus de 59%. Il en découle qu'une faillite immédiate d'ABX-F, -D et -NL pourrait, *in fine*, entraîner la perte des 40% restants d'ABX Europe dont 6% est attribuable aux ventes en Belgique. Dans l'absence d'un holding juridique regroupant les activités d'ABX au sein de la

¹⁶ J.O. C 288 du 9.10.1999.

SNCB, c'est bien la SNCB, en tant que société mère, qui regroupe toutes ces activités. Dès lors, c'est bien la SNCB en tant que « holding », et dans le présent cas particulier, en tant qu' « Etat », qui est l'entité qui a été choisie, le cas échéant, pour sauver les filiales en question, bien qu'elles se situent dans d'autres Etats membres.

De plus, dans la mesure où les activités du groupe sont exercées dans plusieurs Etats membres, certains effets de débordement entre les différents marchés visés – dus au versement de l'aide dans trois Etats membres différents – ne sont pas exclus. Néanmoins, vu la structure internationale et la nature des activités d'ABX visant à offrir un service par voie de transport international, de tels effets sont inhérents à la structure d'ABX et ne pourraient être évités. Néanmoins, l'aide n'introduit pas d'effets de débordement au-delà de l'envergure géographique présente, mais permet tout au plus le maintien temporaire la structure existante, en vue d'une décision sur son avenir. Il est considéré que l'aide remplit ainsi la condition du point (23) c des *lignes directrices*.

3.3.3. *Forme et durée de l'aide*

L'aide au sauvetage est octroyée sous forme de crédit limité à une durée de six mois à compter de son approbation par la Commission et remboursable dans un délai de douze mois à compter du dernier versement à l'entreprise en question. De plus, le taux d'application étant au moins égal au taux de référence applicable établi par la Commission européenne, l'aide remplit les conditions mentionnées au point (23) a, b et (24) des *lignes directrices*.

3.3.4. *Limitation de l'aide*

Le montant de 123 M€ doit permettre de maintenir les trois entités en question temporairement en situation de viabilité économique, mais pas de financer des activités autres que les activités courantes ; en effet les fonds mis à disposition correspondent tous aux dépenses courantes des bénéficiaires incluant une marge de sécurité pour insécurité économique limitée à un maximum de 2,4% du chiffre d'affaires des entités concernées. L'aide se limite donc au montant nécessaire pour l'exploitation des sociétés concernées pendant la période de sauvetage de 6 mois. L'aide est donc conforme au point (23) e des *lignes directrices* également.

Il est retenu que les aides en question se limitent au strict montant nécessaire pour assurer la survie temporaire d'ABX-F, ABX-D et ABX-NL. Leurs holdings nationaux respectifs (en Allemagne et aux Pays-Bas) n'étant pas en mesure d'absorber les pertes de leurs filiales sans être eux-mêmes en situation de perte, il est à considérer qu'il n'y a pas de ressources significatives à disposition au niveau de ces holdings. Il est conclu qu'une telle situation financière ne permettrait pas à ces holdings d'adopter une position agressive sur le marché, soit eux-mêmes soit à travers des filiales menant des activités opérationnelles. Ceci d'autant plus que les aides au sauvetage en question sont temporaires et devront être remboursées à la SNCB.

3.3.5. *Cumul d'aides*

Comme indiqué ci-dessus, une plainte a été soumise à l'égard d'aides potentielles versées dans le contexte de l'acquisition de 'Bahntrans' par ABX/SNCB et à l'égard d'aides opérationnelles potentielles versées suite à l'acquisition de 'Bahntrans'. A cet égard la Commission rappelle que l'aide au sauvetage est une indication de l'échec de l'entreprise bénéficiaire et ne permet que sa survie temporaire, justifiée par des raisons sociales aiguës, en vue d'une prise de décision, sur sa liquidation, sa restructuration ou du remboursement total de l'aide.

Au vu de ces objectifs, la Commission considère qu'il est approprié :

- soit d'intégrer une décision concernant les flux financiers qui font notamment l'objet de la plainte susmentionnée, dans une décision ultérieure concernant une potentielle restructuration d'ABX,
- soit, à défaut de restructuration, de prendre une décision à cet égard si l'entreprise décide de poursuivre ses activités suite au remboursement des aides au sauvetage dans les délais impartis.

En cas de liquidation des entités bénéficiaires, les mesures adéquates seront évidemment adoptées.

Il est rappelé, qu'en tout état de cause, conformément au point 27 des lignes directrices, « *l'autorisation de l'aide au sauvetage ne préjuge pas de l'approbation ultérieure de l'aide octroyée dans le cadre d'un plan de restructuration, laquelle doit être appréciée sur base de ses caractéristiques propres* ». Suite à cette aide au sauvetage et notamment dans le cadre d'une éventuelle future aide à la restructuration, la Commission se réserve le droit d'examiner l'impact de celle-ci sur les activités ABX dans leur ensemble.

3.3.6. *Engagement de la Belgique*

Les autorités belges s'étant engagées à notifier un plan de restructuration dans les six mois à compter de l'autorisation de l'aide au sauvetage, cette aide au sauvetage est également conforme au point (23) d des lignes directrices.

4. **DECISION**

La Commission a donc décidé de considérer l'aide au sauvetage en faveur des trois filiales concernées d'ABX et du groupe ABX comme compatible avec l'article 87 paragraphe 3 alinéa c du traité CE.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/. Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne
Direction générale de l'énergie et des transports
Direction A – Affaires générales & Ressources
B-1049 BRUXELLES
Fax : ++ 32 2 26 41 04

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Loyola de Palacio
Vice-présidente