



Aides d'État: la Commission conclut à l'absence d'aide en faveur d'exploitants de terminaux à conteneurs du port d'Anvers (Belgique)

Bruxelles, le 23 novembre 2018

La Commission européenne est parvenue à la conclusion que les réductions des compensations consenties par le port d'Anvers, qui appartient à l'État, à deux exploitants de terminaux à conteneurs étaient conformes aux conditions du marché et ne comportaient donc pas d'éléments d'aide d'État au sens des règles de l'UE.

Le port d'Anvers et les concessions du dock de Deurganck

Le port d'Anvers est géré par l'autorité du port d'Anvers, une autorité publique, qui est détenue à 100 % par la ville d'Anvers. L'autorité met des terrains à la disposition de sociétés afin qu'elles puissent exercer des activités dans la zone portuaire sur la base d'accords de concession.

En 2004, l'autorité du port d'Anvers a conclu avec deux exploitants de terminaux à conteneurs, PSA Antwerp NV et Antwerp Gateway NV, des contrats de concession pour la fourniture de services relatifs au transbordement de conteneurs dans le dock Deurganck du port d'Anvers, alors nouveau. Ces contrats de concession avaient une durée de 42 ans, soit jusqu'en 2046.

Les accords conclus entre l'autorité du port d'Anvers et les deux concessionnaires du dock de Deurganck sont similaires aux contrats de concession passés par cette même autorité avec d'autres exploitants de terminaux à conteneurs et prévoient notamment un nombre minimum annuel de conteneurs à manutentionner dans chaque terminal («exigences en matière de tonnage minimal»).

Entre 2009 et 2012, PSA Antwerp NV et Antwerp Gateway NV n'ont pas respecté les exigences en matière de tonnage minimal annuel auxquelles ils étaient soumis. Conformément aux accords de concession, ils étaient par conséquent tenus de verser des compensations à l'autorité du port d'Anvers. Or, au lieu de percevoir les compensations dues par les deux entreprises, l'autorité du port d'Anvers a revu rétroactivement à la baisse, en mars 2013, les exigences en matière de tonnage minimal qui étaient applicables aux deux sociétés. Le montant des compensations à verser par les deux exploitants a, de ce fait, été réduit de près de 80%.

L'enquête de la Commission

À la suite d'une plainte déposée par un concurrent, le [15 janvier 2016](#), la Commission a ouvert une enquête approfondie afin d'examiner si les réductions des compensations appliquées par l'autorité du port d'Anvers étaient conformes aux règles de l'UE en matière d'aides d'État, et plus particulièrement si un opérateur privé avait accepté une réduction similaire (principe dit de l'opérateur en économie de marché).

L'enquête de la Commission a permis de constater ce qui suit:

- Dans le contexte de la crise économique, un certain ajustement des exigences en matière de tonnage minimal pouvait se justifier, étant donné que les volumes et le trafic de conteneurs diminuaient dans tous les grands ports d'Europe, y compris dans le port d'Anvers. Pour la même raison, l'autorité du port d'Anvers a également adapté les exigences en matière de tonnage minimal fixées à l'égard d'autres exploitants de terminaux.
- PSA Antwerp NV et Antwerp Gateway NV se trouvaient dans une situation très spécifique par rapport à celle d'autres exploitants présents dans le port d'Anvers. En tant que concessionnaires d'une nouvelle zone du port (le dock de Deurganck), tous deux étaient toujours en phase de démarrage lorsque la crise économique a commencé, ce qui les plaçait dans une position encore plus difficile dans le contexte de la crise économique et justifiait également une adaptation des exigences en matière de tonnage minimum auxquelles ils étaient soumis.
- Les deux concessionnaires sont de gros clients du port d'Anvers. L'autorité du port d'Anvers craignait que le fait de les obliger à acquitter le montant intégral des compensations n'ait une incidence négative sur leur situation économique et ne compromette leurs relations avec le port.
- L'importance de la réduction des exigences en matière de tonnage minimal et la méthode appliquée par l'autorité du port d'Anvers pour déterminer ces ajustements en faveur des deux

concessionnaires étaient conformes à celles qu'un opérateur en économie de marché aurait utilisées et appliquées.

La Commission a par conséquent constaté que **l'autorité du port d'Anvers avait agi comme l'aurait fait un opérateur en économie de marché en revoyant à la baisse les exigences en matière de tonnage minimal** applicables à PSA Antwerp NV ou à Antwerp Gateway NV. Elle en a donc conclu qu'aucune aide au sens des règles de l'UE n'avait été octroyée aux deux concessionnaires.

Contexte

Les interventions des pouvoirs publics en faveur d'entreprises peuvent être considérées comme ne constituant pas des aides d'État au sens des règles de l'UE dès lors qu'elles sont effectuées à des conditions qu'un opérateur privé guidé par les critères du marché aurait acceptées (principe dit de l'opérateur en économie de marché). Si ce principe n'est pas respecté, ces interventions publiques constituent des aides d'État au sens de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Une version non confidentielle de la décision sera publiée sous le numéro SA.35905 dans le [registre](#) des aides d'État figurant sur le [site web](#) de la DG Concurrence une fois que les éventuels problèmes de confidentialité auront été résolus. Le bulletin d'information électronique intitulé «[State Aid Weekly e-News](#)» donne la liste des dernières décisions relatives aux aides d'État publiées au Journal officiel et sur l'internet.

IP/18/6539

Personnes de contact pour la presse:

[Ricardo CARDOSO](#) (+32 2 298 01 00)

[Giulia ASTUTI](#) (+32 2 295 53 44)

Renseignements au public: [Europe Direct](#) par téléphone au [00 800 67 89 10 11](#) ou par [courriel](#)