CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. JEAN MISCHO

présentées le 11 juin 2002 [1]

1. La République française demande à la Cour d'annuler la décision 2001/882/CE de la Commission, du 25 juillet 2001, concernant l'aide d'État mise à exécution par la France sous forme d'aide au développement pour le paquebot *Le Levant* construit par Alstom Leroux Naval et destiné à être exploité à Saint-Pierre-et-Miquelon [2] (ci-après la «décision attaquée»).

I — Le cadre juridique

2. L'article 4, paragraphe 7, de la directive 90/684/CEE du Conseil, du 21 décembre 1990, concernant les aides à la construction navale [3], prévoit que:

«[l]es aides liées à la construction et à la transformation navales, octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement, ne sont pas soumises au plafond. Elles peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions arrêtées à cette fin par le groupe de travail n° 6 de l'OCDE dans son accord concernant l'interprétation des articles 6, 7 et 8 de l'arrangement visé au paragraphe 6, ou à tout addendum ou corrigendum ultérieur audit accord.

Tout projet d'aide individuel de ce type doit être préalablement notifié à la Commission. Elle vérifie la composante particulière 'développement' de l'aide envisagée et s'assure que cette aide entre dans le champ d'application de l'accord visé au premier alinéa.»

II — La décision attaquée

3. Les éléments essentiels de la décision attaquée, dont les points des motifs nous renseignent sur le cadre factuel de la

1 — Langue originale: le français.
2 — JO L 327, p. 37.
3 — JO L 380, p. 27.

présente affaire, se présentent de la manière suivante:

«La Commission des Communautés européennes

[...]

considérant ce qui suit:

I. Procédure

1) La Commission a appris fin 1998, par un article paru dans le *Lloyds List*, que le paquebot *Le Levant*, construit en France par Alstom Leroux Naval au prix contractuel de 228,55 millions de francs français (FRF), avait été financé au moyen d'allégements fiscaux consentis aux investisseurs ayant financé la construction du navire. Ces aides n'avaient pas été notifiées à la Commission. En réponse aux demandes d'informations de la Commission, la France a communiqué des renseignements sur ce projet par lettre du 12 mai 1999. La Commission a posé des questions supplémentaires par lettre du 4 juin 1999, à laquelle la France a répondu par lettre du 19 août 1999. La France a communiqué des observations par lettres du 12 janvier et du 14 juin, cette dernière commentant les observations présentées par les représentants légaux de la Compagnie des Îles du Levant (ci-après dénommée 'CIL') dans le cadre de la procédure. La Commission a soulevé des questions complémentaires par lettre du 26 février 2001, auxquelles la France a répondu par lettres du 30 avril et du 11 juin 2001.

2) Par lettre [...] du 2 décembre 1999, la Commission a informé les autorités françaises de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité.

3) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* [du 5 février 2000] [4]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur l'aide en cause.

[...]

II. Description détaillée de l'aide

5) L'aide a été accordée en 1996 à l'occasion de l'acquisition du paquebot *Le*

4 — JO C 33, p. 6.

Levant par un groupe d'investisseurs privés ayant constitué une copropriété maritime, à l'initiative de [la société X]. Le navire a ensuite été loué à CIL. Il s'agit d'une filiale de la compagnie française des Îles du Ponant, immatriculée à Wallis-et-Futuna. Les investisseurs ont été autorisés à déduire leurs investissements de leurs revenus imposables. Ces allégements fiscaux [d'une valeur totale estimée de 78 millions de FRF] ont permis à CIL d'exploiter le navire à des conditions favorables. Les investisseurs ont le droit et l'obligation de revendre leurs parts à [la société X] après cinq ans, c'est-à-dire début 2004. CIL a, elle aussi, le droit et l'obligation d'acheter ces parts à [la société X] à un prix qui permettra de répercuter la valeur de l'aide. L'aide a été subordonnée à l'obligation pour CIL d'exploiter le navire pendant une période minimale de 5 ans, essentiellement au départ et à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon, pendant 160 jours par an.

[...]

V. Appréciation de l'aide

16) L'aide accordée pour le navire en question doit être appréciée à la lumière des dispositions de l'article 4, paragraphe 7, de la directive [90/684], étant donné qu'il s'agit d'une aide liée à la construction navale qui a été accordée comme aide au développement en 1996 dans le cadre d'un régime d'aide (la loi Pons) autorisé en 1992.

17) En vertu de l'article 4, paragraphe 7, de la directive [90/684], les aides octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun si elles sont conformes aux dispositions arrêtées à cette fin par le groupe de travail n° 6 de l'OCDE dans son accord relatif à l'interprétation des articles 6 à 8 de l'arrangement concernant les crédits à l'exportation de navires, ou toute modification dudit accord (ci-après dénommées 'critères de l'OCDE'). La Commission doit vérifier la composante 'développement' de l'aide envisagée et s'assurer qu'elle entre dans le champ d'application de l'accord précité.

[...]

21) Ainsi que la Commission l'a indiqué lors de l'ouverture de la procédure en vertu de l'article 88, paragraphe 2, le projet satisfait aux critères de l'OCDE [relatifs notamment au pavillon du navire, à la résidence de son propriétaire, au caractère public de l'aide et à son intensité].

22) Toutefois, le critère du développement n'est pas rempli en l'occurrence. L'élément essentiel est que les estimations françaises des retombées économiques reposent sur l'hypothèse que le navire fera escale à Saint-Pierre-et-Miquelon 50 fois par saison (au cours des 160 jours, de fin mai à début octobre, au cours desquels les conditions climatiques permettent des croisières dans cette zone). [...]

23) Or, la réalité est très différente. D'après les informations fournies par les autorités françaises dans leur lettre du 30 avril 2001, les croisières comportant Saint-Pierre-et-Miquelon dans leur programme (comme point de départ ou de destination de la croisière) étaient au nombre de 9 en 1999 et de 11 en 2000. Étant donné que ces croisières avaient Saint-Pierre soit comme point de départ, soit comme point de destination, cela signifie que, au cours des deux saisons 1999 et 2000, il y a eu au total seulement 11 escales dans le port de Saint-Pierre, alors qu'elles auraient dû être au nombre de 100, pour ces deux mêmes années, selon les estimations initiales des autorités françaises.

24) D'après cette même lettre, 18 croisières au départ ou à destination de Saint-Pierre sont prévues en 2001, dont 5 mini-croisières d'un type nouveau qui partent et arrivent à Saint-Pierre. Cela donnerait au total 12 escales dans le port de Saint-Pierre en 2001, contre les 50 prévues dans les calculs initiaux.

25) Se fondant sur les chiffres pour les années 1999 et 2000, la Commission est parvenue à la conclusion que les hypothèses sur la base desquelles les retombées économiques pour Saint-Pierre-et-Miquelon ont été calculées étaient fausses. Elle a donc recalculé les retombées économiques escomptées, à l'aide des chiffres français, mais en tenant compte du nombre beaucoup plus faible d'escales.

26) En ce qui concerne les retombées économiques directes, les autorités françaises ont estimé que les dépenses liées à l'exploitation du navire s'élèveraient à 10,8 millions de FRF par an. Les dépenses sur place effectuées par les passagers sont évaluées à 1,2 million de FRF par an. Dans ces deux cas, les données sont basées sur 50 escales par an. Or, ainsi qu'il a été mentionné ci-dessus, le navire n'a fait escale dans le port que 5,5 fois par an en 1999 et 2000, et les escales prévues pour cette année sont au nombre de 12.

27) Compte tenu de la nature des retombées économiques prévues dans les calculs (produits alimentaires, matériel, droits de port, etc.), on peut supposer que ces retombées sont proportionnel-

les au nombre d'escales. Or, les calculs évaluent ces retombées à 12 millions de FRF par an, sur la base de 50 escales. En supposant que les calculs économiques faits par la France soient exacts en ce qui concerne l'impact des escales du navire, et compte tenu du nombre d'escales en 1999 et 2000, les retombées pour l'archipel seraient de 5,5/50 ou 11 % des estimations initiales. Pour 2001, elles s'élèveraient à 12/50 ou 24 % des estimations initiales.

28) Pour chacune des deux dernières années, les retombées réelles auraient donc été de 11 % de 12 millions de FRF, soit 1,32 million de FRF. D'après les autorités françaises, environ 760 passagers ont embarqué ou débarqué à Saint-Pierre au cours de chacune de ces deux années. Si l'on prend comme hypothèse des retombées économiques de 1,32 million de FRF, cela impliquerait une dépense de 1 700 FRF par personne, ce qui semble raisonnable, compte tenu du fait que les passagers ne passent vraisemblablement pas plus d'une nuit sur l'archipel avant ou après la croisière.

29) Pour l'année 2001, les retombées peuvent être estimées à 24 % de 12 millions de FRF, soit 2,88 millions de FRF. Pour les deux années suivantes, le programme des croisières n'est pas connu. En leur appliquant à titre d'hypothèse le chiffre pour 2001, cela donnerait des retombées économiques totales pour Saint-Pierre-et-Miquelon, sur une période de cinq ans allant de 1999 à 2003, de 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 millions de FRF. La valeur totale de l'aide étant de 78 millions de FRF, celle-ci est donc près de sept fois plus élevée que les retombées économiques pour l'archipel.

30) En ce qui concerne les emplois directs, les autorités françaises ont affirmé que l'on embaucherait en priorité des résidents de Saint-Pierre-et-Miquelon pour les 55 postes de membres d'équipage. Toutefois, le seul renseignement donné est que quatre anciens pêcheurs de l'archipel ont suivi une formation pour travailler sur le navire. On peut donc supposer que les membres de l'équipage ne comptent pas beaucoup de ressortissants de l'archipel.

31) Les affirmations selon lesquelles le développement des infrastructures et l'arrivée éventuelle d'autres opérateurs sur le marché des croisières dans l'archipel pourraient amener d'autres retombées indirectes n'ont pas été quantifiées et ne peuvent probablement pas l'être. En outre, elles ne concernent pas directement l'aspect 'développement' de ce projet précis ni le problème de la proportionnalité de l'aide versée. Il n'est donc pas nécessaire d'en tenir

compte aux fins de la présente appréciation.

32) Enfin, la Commission ne peut pas accepter l'argument des autorités françaises selon lequel il faudrait prendre en considération une période plus longue que les cinq ans prévus, dans la mesure où il n'existe aucune obligation pour CIL de poursuivre l'exploitation du navire à partir ou à destination de Saint-Pierre-et-Miquelon après cette période.

33) Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, la Commission est donc parvenue à la conclusion qu'il n'avait pu être établi que ce projet était bel et bien un projet de développement. Les retombées alléguées en termes d'emplois directs créés n'ont pas été prouvées et ne reposent pas sur des hypothèses réalistes. En outre, les retombées économiques directes alléguées sont nettement moins importantes que l'aide attribuée, ce qui montre une nette absence de proportionnalité entre l'aide et l'impact économique prévu.

34) La Commission constate que la France a illégalement mis à exécution l'aide en question en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité. Cette aide n'est pas conforme à la directive sur la construction navale et elle est dès lors incompatible avec le marché commun. Elle doit donc être récupérée, avec intérêts.

[...]

A arrêté la présente décision:

Article premier

L'aide d'État mise à exécution par la France sous la forme d'allégements fiscaux et en tant qu'aide au développement pour le paquebot *Le Levant* construit par Alstom Leroux Naval et destiné à être exploité dans le territoire français de Saint-Pierre-et-Miquelon ne peut pas être considérée comme une véritable aide au développement au sens de l'article 4, paragraphe 7, de la directive [90/684] et est donc incompatible avec le marché commun.

Article 2

1. La France prend toutes les mesures nécessaires pour interrompre et récupérer auprès des investisseurs, qui sont les béné-

ficiaires directs de l'aide et les propriétaires actuels du paquebot, l'aide mentionnée à l'article 1er et accordée illégalement au bénéficiaire.

2. La récupération doit intervenir sans délai et conformément aux dispositions du droit national, pour autant qu'elles permettent l'exécution immédiate et effective de la présente décision. Les aides à récupérer incluent des intérêts à partir de la date à laquelle elles ont été mises à la disposition des bénéficiaires jusqu'à la date de leur récupération. Les intérêts sont calculés sur la base du taux de référence utilisé pour le calcul de l'équivalent-subvention dans le cadre des aides à finalité régionale.

[...]»

III — Le recours

4. Par requête introduite le 8 octobre 2001, la République française demande à la Cour d'annuler la décision attaquée et de condamner la Commission aux dépens.

5. La Commission conclut à ce qu'il plaise à la Cour déclarer non fondé et rejeter le recours et condamner la République française aux dépens.

IV — Analyse

6. Le gouvernement français développe un seul moyen, relatif à l'appréciation de la composante «développement» de l'aide en cause. Il estime que la Commission n'a pu écarter la *qualification d'aide au développement* qu'au prix d'erreurs de fait, de droit et d'erreurs manifestes d'appréciation qui devraient entraîner l'annulation de la décision attaquée.

7. Le gouvernement français admet que la Cour a reconnu à la Commission un pouvoir d'appréciation en la matière. Il se réfère, à cet égard, à l'arrêt du 5 octobre 1994, Allemagne/Commission [5], dans lequel la Cour a jugé, au point 20, que

«[d]une part, l'article 4, paragraphe 7, [de la directive 90/684,] en prévoyant que les aides concernées 'peuvent' être considérées comme compatibles avec le marché com-

5 — C-400/92, Rec. p. I-4701.

mun, si elles sont conformes aux dispositions de l'accord OCDE précité, donne un pouvoir d'appréciation à la Commission. D'autre part, selon le second alinéa de cette disposition, il incombe à la Commission non seulement de s'assurer de la compatibilité de l'aide avec les critères OCDE, mais également de vérifier la composante particulière 'développement' de l'aide envisagée».

8. Le gouvernement français considère, cependant, que la Commission a outrepassé les limites de ce pouvoir. À l'appui de son moyen, il développe, en substance, quatre arguments.

Quant au premier argument

9. En premier lieu, le gouvernement français fait valoir que les objectifs en matière de création d'emplois ont bien été atteints. La Commission aurait considéré à tort que seuls quatre anciens pêcheurs auraient reçu une formation pour travailler sur le navire et que les membres d'équipage ne devaient pas compter de nombreux ressortissants de l'archipel.

10. Selon le gouvernement français, dix-sept membres d'équipage ont été recrutés aux Antilles et douze à Saint-Pierre-et-Miquelon. L'effectif permanent attaché au navire serait donc conforme aux prévisions (cinquante-cinq postes) et onze postes ont été créés à l'armement au lieu des cinq prévus.

11. La Commission soutient que la prétention du gouvernement français selon laquelle les objectifs en matière d'emploi ont bien été atteints est manifestement non fondée, car elle est totalement contraire aux faits et aux données de l'espèce.

12. La Commission fait référence aux divers courriers que les autorités françaises lui ont adressés en réponse à ses diverses demandes d'information et fait valoir qu'il en résulte les données suivantes:

— Le Levant est doté d'un équipage de cinquante-cinq personnes dont dix officiers, huit marins et trente-sept employés assurant les services d'hôtellerie, de restauration et d'animation;

— la condition de pavillon implique, en l'espèce, que le capitaine, les officiers

de pont et les mécaniciens doivent être français, l'équipage étant composé pour la moitié au moins de marins français;

— si l'obligation d'employer des ressortissants français induite par le pavillon ne permet pas d'assurer que ceux-ci seront Saint-Pierrais, l'armateur s'est engagé à donner la préférence aux Saint-Pierrais et, à ce titre, participe au plan de reconversion des salariés licenciés du secteur de la pêche (quatre marins seraient en formation pour servir sur Le Levant);

— les onze à douze emplois indirects créés à terre sont des emplois à temps partiel concernant l'accueil et le transfert.

13. La Commission soutient que le constat qu'elle a effectué au point 37 des motifs de la décision attaquée est conforme aux éléments fournis par les autorités françaises au cours de la procédure précontentieuse.

14. La Commission relève que la prétention figurant dans la requête, selon laquelle douze membres d'équipage auraient été recrutés à Saint-Pierre-et-Miquelon, ne ressort pas des informations fournies à la Commission lors de la procédure administrative. Ces faits, qui ne sont, par ailleurs, pas étayés par des documents à l'appui de la requête, devraient donc être considérés comme des faits nouveaux dont le gouvernement français ne peut, dès lors, se prévaloir devant la Cour.

15. La Commission ajoute que la prétention du gouvernement français, selon laquelle dix-sept membres d'équipage auraient été recrutés aux Antilles, est dénuée de pertinence dans le cadre d'un dossier dont la composante «développement» a, d'une manière constante, été présentée comme orientée uniquement au développement de Saint-Pierre-et-Miquelon, à l'exclusion de tout autre pays éligible au sens de la directive 90/684.

16. Dans sa réplique, le gouvernement français admet que la Commission n'a pas été informée en temps réel de l'origine des recrutements opérés après sa lettre du 12 mai 1999 dans laquelle il était indiqué que quatre marins-pêcheurs étaient en formation.

17. Le gouvernement français confirme, toutefois, que douze membres d'équipage ont bien été recrutés à Saint-Pierre-et-

Miquelon et précise que la liste des membres d'équipage en 1999, en 2000 et en 2001 fait apparaître quatorze personnes habitant l'archipel auxquelles il faut ajouter onze ou douze emplois à temps partiel à terre.

18. Le gouvernement français reconnaissant lui-même que les éléments de fait sur lesquels se fonde son premier argument n'ont pas été communiqués à la Commission lors de la procédure précontentieuse prévue à l'article 88 CE, je suis d'avis que son argument ne saurait être accueilli.

19. En effet, ainsi que la Cour l'a jugé au point 34 de l'arrêt du 5 octobre 2000, Allemagne/Commission [6], «[...] il y a lieu de rappeler que, selon une jurisprudence constante, la légalité d'une décision en matière d'aides doit être appréciée en fonction des éléments d'information dont la Commission pouvait disposer au moment où elle l'a arrêtée [...]» [7].

20. Il s'ensuit que, pour contester une décision de la Commission en matière d'aides, un État membre ne saurait se prévaloir d'éléments de fait qui n'ont pas été avancés au cours de la procédure précontentieuse prévue à l'article 88 CE [8].

21. Le gouvernement français ajoute encore que l'obligation de récupérer les aides déclarées incompatibles avec le marché commun, qui résulte de la décision attaquée, est de nature à remettre en cause l'exploitation du navire et la pérennité des emplois locaux.

22. À cet égard, il suffit de constater que l'argument du gouvernement français a trait à des difficultés prétendues dans la récupération de l'aide. Or, de telles difficultés, pourvu qu'elles rendent l'exécution correcte de la décision absolument impossible, constituent un moyen de défense susceptible d'être invoqué par un État membre contre le recours en manquement, introduit par la Commission sur la base de l'article 88, paragraphe 2, CE [9].

6 — C-288/96, Rec. p. I-8237.

7 — Voir aussi arrêts du 10 juillet 1986, Belgique/Commission (234/84, Rec. p. 2263, point 16), et du 26 septembre 1996, France/Commission (C-241/94, Rec. p. I-4551, point 33).

8 — Arrêt du 14 septembre 1994, Espagne/Commission (C-278/92 à C-280/92, Rec. p. I-4103): «[...] Étant donné que cet élément n'a pas été avancé au cours de la procédure précontentieuse prévue à l'article 93 du traité, mais qu'il l'a été pour la première fois dans la requête, le royaume d'Espagne ne saurait s'en prévaloir» (point 31).

9 — Arrêts du 4 avril 1995, Commission/Italie (C-350/93, Rec. p. I-699, point 16); du 27 juin 2000, Commission/Portugal (C-404/97, Rec. p. I-4897, point 39), et du 22 mars 2001, Commission/France (C-261/99, Rec. p. I-2537, point 23).

23. En revanche, ces mêmes difficultés ne sauraient affecter la validité d'une décision en matière d'aides d'État, ce dont il s'agit dans le cadre de la présente affaire. Ce n'est, en effet, pas parce qu'une décision serait difficile à exécuter qu'elle serait, de ce fait, illégale.

24. Je suis donc d'avis que le premier argument invoqué par le gouvernement français n'est pas fondé.

Quant au deuxième argument

25. En second lieu, le gouvernement français conteste l'appréciation de la Commission en matière de retombées économiques.

26. Plus particulièrement, dans la requête, le gouvernement français estime que la Commission ne pouvait apprécier les retombées économiques de l'aide sur la période 2001 à 2003 en les calculant au moyen d'une extrapolation des chiffres constatés pour les années 1999 et 2000 sans commettre une erreur de droit, d'autant plus que les deux premiers exercices ont été affectés par des avaries techniques du navire.

27. La Commission répond dans le mémoire en défense que cette prétention repose sur une lecture clairement erronée de la décision attaquée.

28. En effet, le calcul de la Commission ne serait pas fondé sur les chiffres des années 1999 et 2000 mais sur ceux de l'année 2001. À ce sujet, la Commission s'explique dans les termes suivants:

«Retenant les calculs faits par les autorités françaises (qui reposaient sur l'hypothèse de 50 escales par saison du navire à Saint-Pierre-et-Miquelon — voir le point 22), la décision litigieuse constate que, au cours des saisons 1999 et 2000, il n'y a eu au total que 11 escales alors que leur nombre aurait dû être de 100 selon les calculs initiaux (voir le point 23), le nombre d'escales prévues pour 2001 étant de 12 (voir le point 24). Sur cette base, la décision litigieuse calcule les retombées réelles pour chacune des années 1999 et 2000 à 1,32 million de francs (voir le point 28) et

pour l'année 2001 à 2,88 millions de francs. À la suite de quoi, la décision litigieuse expose:

'29) Pour l'année 2001, les retombées peuvent être estimées à 24 % de 12 millions de francs, soit 2,88 millions de francs. *Pour les deux années suivantes* [les années *2002 et 2003*], le programme des croisières n'est pas connu. *En leur appliquant à titre d'hypothèse le chiffre pour 2001,* cela donnerait des retombées économiques totales pour Saint-Pierre-et-Miquelon, sur une période de 5 ans allant de 1999 à 2003, de 1,32 + 1,32 + 3* (2,88) = 11,28 millions de francs. La valeur totale de l'aide étant de 78 millions de francs, celle-ci est donc près de 7 fois plus élevée que les retombées économiques pour l'archipel'» [10].

29. Il résulte donc incontestablement du point 29 des motifs de la décision attaquée que la Commission, en l'absence d'informations sur le programme de croisières pour les années 2002 et 2003, a appliqué à ces années à titre d'hypothèse le chiffre prévu pour 2001 et non pas les chiffres pour 1999 et 2000.

30. Je me rallie, dès lors, à la position de la Commission selon laquelle l'argument du gouvernement français relatif à l'extrapolation repose sur une lecture erronée de la décision attaquée.

10 — Souligné dans le texte original.

31. Le gouvernement français ne revient, d'ailleurs, pas sur le grief relatif à l'extrapolation dans la réplique.

32. Dans cette dernière, il fait, en revanche, observer que le chiffre de cent escales au cours des années 1999 et 2000 n'a pas été avancé par lui mais par la Commission. Le gouvernement français se serait limité, dans une lettre adressée à la Commission le 12 mai 1999, à mentionner cinquante touchées. Il précise que chaque escale comporte deux touchées, une à l'arrivée et une au départ du navire.

33. La Commission estime que cet argument est dénué de fondement et, en tout cas, irrecevable. Elle indique que, dans leur lettre du 12 mai 1999, les autorités françaises mentionnent, parmi les dépenses liées à l'exploitation du navire, des «frais d'escale (50 touchées)» représentant un montant de 750 000 FRF.

34. Quant à la thèse du gouvernement français selon laquelle chaque escale comporterait deux touchées, exposée dans le mémoire en réplique, la Commission soutient qu'elle est contraire au concept d'escale tel qu'il ressort des définitions données dans les dictionnaires de langue française. Elle maintient que les termes «escale» et «touchée» sont des synonymes, en sorte qu'une escale constitue une touchée, et non pas deux.

35. De surcroît, la définition avancée par le gouvernement français n'aurait été exposée à aucun des stades de la procédure ayant conduit à l'adoption de la décision litigieuse, alors même que la Commission aurait, tout au long de l'instruction, clairement montré l'importance qu'elle donnait au nombre d'escales. La définition proposée serait donc irrecevable.

36. Selon moi, ainsi que l'observe, à juste titre, la Commission, le grief du gouvernement français tiré d'une prétendue erreur dans le chiffre de cent escales au cours des années 1999 et 2000, tel qu'il figure au point 23 des motifs de la décision attaquée, est irrecevable.

37. En effet, ce grief n'a été soulevé pour la première fois que dans la réplique. Par ailleurs, il ne saurait être considéré comme un développement du grief relatif à l'extrapolation que le gouvernement français avait invoqué dans la requête. En effet, dans la requête, le gouvernement français ne remet pas en cause — ce qu'il fait bien dans la réplique — le nombre des escales prévues pour 1999 et 2000 que la Commission a retenues au point 23 des motifs de la décision attaquée mais se limite à indiquer — de façon erronée, comme nous venons de le voir — que les chiffres relatifs aux retombées économiques en 1999 et en 2000 ne sauraient servir de base pour calculer les retombées économiques pendant les années 2002 et 2003.

38. En tout état de cause, le grief relatif au nombre d'escales en 1999 et en 2000 est dénué de fondement.

39. Par ce grief, le gouvernement français reproche, en substance, à la Commission d'avoir surestimé, dans la décision attaquée, le nombre d'escales prévues pour 1999 et 2000 en se fondant sur une interprétation erronée d'un chiffre communiqué par le gouvernement français dans sa lettre du 12 mai 1999.

40. Rappelons que, dans cette lettre, le gouvernement français a fait état d'un nombre prévu de cinquante «touchées» (par an). Il résulte du point 23 des motifs de la décision attaquée que la Commission a interprété ces cinquante «touchées» comme équivalant à cinquante «escales» par an, c'est-à-dire à cent escales pour les années 1999 et 2000.

41. L'argument du gouvernement français, invoqué au stade de la réplique, revient à dire que la Commission n'aurait pas dû se baser sur une prévision de cinquante escales par an mais sur une prévision de seulement vingt-cinq escales par an, chaque escale

comportant, selon le gouvernement français, deux touchées.

42. Or, à cet égard, il suffit, selon moi, de constater que la Commission n'a commis aucune erreur en ayant interprété les cinquante «touchées» dont le gouvernement français a fait état comme voulant dire cinquante «escales». Comme le relève, à juste titre, la Commission, il n'y a, en effet, aucune raison linguistique ou autre pour considérer que «touchée» ne serait pas synonyme d'«escale».

43. Dès lors, si le gouvernement français avait, néanmoins, voulu retenir l'interprétation, pour le moins inhabituelle, selon laquelle chaque escale comporterait deux touchées, il aurait dû en informer la Commission lors de la procédure précontentieuse. En ne l'ayant pas fait, il ne saurait, dans le cadre de la présente procédure, reprocher à la Commission d'avoir considéré «touchée» comme synonyme d'«escale».

44. Dans sa réplique, le gouvernement français fait encore observer que les derniers chiffres disponibles révèlent que les retombées économiques de l'aide se sont élevées à 492 000 euros en 1999, à 349 000 euros en 2000 et à 821 000 euros en 2001, soit plus de 1 600 000 euros pour les trois premières années d'exploitation du navire.

45. La Commission répond qu'il s'agit de données postérieures à la décision attaquée et donc irrecevables.

46. En tout état de cause, la Commission rejette la pertinence des nouveaux chiffres qui ne sont ni expliqués ni justifiés. Elle doute de la cohérence entre les derniers chiffres présentés sur les prétendues retombées économiques et le nombre de croisières effectuées au cours des trois années en cause (onze en 1999, neuf en 2000 et douze en 2001).

47. La Commission relève également que la production de ces chiffres et notamment de celui relatif à l'année 2001, dans le mémoire en réplique daté du 31 janvier 2002, semble indiquer qu'il était possible d'avoir des données chiffrées un mois après la fin d'un exercice. Or, s'agissant des années 1999 et 2000, la Commission fait observer que le gouvernement français n'avait pas communiqué ces informations au cours de la procédure administrative.

48. À cet égard, il suffit également de constater, selon moi, que «les derniers chiffres disponibles», mentionnés par le gouvernement français dans la réplique, n'étaient pas connus de la Commission à la date de l'adoption de la décision attaquée.

49. Dès lors, ces chiffres ne sauraient affecter la légalité de celle-ci. En effet, comme nous venons de le constater, ladite légalité doit être appréciée en fonction des éléments d'information dont la Commission pouvait disposer au moment où elle a arrêté la décision attaquée.

50. Dans le cadre du deuxième argument, le gouvernement français fait encore état de l'augmentation de la fréquentation touristique et de l'effet d'entraînement suscité par le navire Le Levant.

51. Je suis, cependant, d'avis que ces informations ne remettent pas en cause les constatations effectuées par la Commission au point 31 des motifs de la décision attaquée et selon lesquelles les retombées indirectes sur le développement des infrastructures et l'arrivée éventuelle d'autres opérateurs n'ont pas été quantifiées et qu'elles ne concernaient pas l'aspect développement du projet en cause.

52. Enfin, le gouvernement français fait valoir que la Commission n'a pas remis en cause des projets similaires dans un territoire d'outre-mer, comme en témoigne sa décision du 30 mars 1999 relative au paquebot Renaissance exploité en Polynésie française.

53. La Commission répond que le fait qu'elle ait accepté, dans le passé, d'autres projets de même nature intéressant des territoires d'outre-mer, n'a pas d'incidence sur l'aide litigieuse. Cela démontrerait simplement que la Commission n'est pas a priori hostile à ce type d'aide, dès lors que sont remplies les conditions énoncées à l'article 4, paragraphe 7, de la directive 90/684.

54. À cet égard, il suffit de constater que le gouvernement français ne démontre pas, de façon concrète, que le cas du Levant, d'une part, et celui du Renaissance, d'autre part, auraient constitué deux cas identiques qui auraient été traités de façon différente par la Commission.

55. Il résulte des considérations qui précèdent que le deuxième argument invoqué par le gouvernement français n'est pas fondé.

Quant au troisième argument

56. En troisième lieu, le gouvernement français fait valoir, dans la requête, qu'il est inexact de prétendre que les estimations des retombées économiques reposaient sur l'hypothèse de 160 jours par an passés par le navire en question dans la zone de Saint-Pierre-et-Miquelon. Il souligne que l'engagement initial à cet égard portait seulement sur 130 jours par an. Or, cet objectif aurait été dépassé en 2001 (135 jours) et presque atteint en 1999 (121 jours) comme en 2000 (119 jours).

57. La Commission soutient que cette prétention est contraire aux faits et aux données de l'espèce et repose sur une lecture erronée de la décision attaquée.

58. La Commission fait valoir que les seuls éléments fournis à ce sujet par les autorités françaises, dans le cadre de l'instruction ayant conduit à l'adoption de la décision attaquée, se trouvent dans leurs courriers des 12 mai 1999 et 14 juin 2000, qui font expressément et exclusivement état d'une exploitation de 160 jours par an.

59. Il s'ensuit, selon la Commission, que le constat qu'elle a effectué au point 22 des motifs de la décision attaquée ne contient aucune erreur de fait.

60. La Commission ajoute encore que l'affirmation contenue dans la requête selon laquelle le navire aurait passé dans ladite zone 121 jours en 1999, 119 jours en 2000, et 135 jours en 2001 ne ressort nullement des informations fournies à la Commission lors de la procédure administrative. Selon la Commission, ces prétendues données, qui ne sont, par ailleurs, nullement étayées, constituent donc également un fait nouveau dont le gouvernement français ne peut se prévaloir devant la Cour.

61. Dans la réplique, le gouvernement français reconnaît que la mention de 160 jours est erronée et constitue une erreur de plume dont il prie la Commission et la Cour de bien vouloir l'excuser. Il précise qu'il s'agit en fait de 120 à 130 jours correspondant à la période d'exploitation allant de fin mai à début octobre.

62. Dans la duplique, la Commission prend acte de ce que le gouvernement français admet avoir fait référence à 160 jours au lieu de 130. Elle rejette, en revanche,

l'excuse mentionnée, à savoir qu'il s'agirait d'une erreur de plume.

63. À cet égard, il suffit de constater que le gouvernement français reconnaît lui-même avoir informé la Commission d'une exploitation de 160 jours par an.

64. Qu'il s'agisse d'une simple erreur de plume paraît peu probable, dès lors que ce même chiffre a été mentionné à deux reprises, à savoir dans les lettres du 12 mai 1999 et du 14 juin 2000.

65. Par ailleurs, ainsi que l'observe la Commission, la lettre du 12 mai 1999 mentionne que «l'exploitation à partir de Saint-Pierre-et-Miquelon se réalisera environ 160 jours par an de début juin à *fin octobre*» [11]. Les 5 mois entre début juin et fin octobre correspondent bel et bien à une période de 160 jours.

66. Je suis donc d'avis que le gouvernement français n'a pas démontré que la Commission aurait commis une erreur en retenant le chiffre de 160 jours au point 22 des motifs de la décision attaquée. Son troisième argument n'est donc pas fondé.

Quant au quatrième argument

67. En quatrième lieu, le gouvernement français fait valoir que, même si les retombées économiques étaient inférieures au montant de l'aide, il conviendrait encore d'apprécier ces retombées dans le contexte de l'archipel, et notamment de sa taille et de ses potentialités économiques.

68. À ce propos, le gouvernement français soutient que la situation économique s'est détériorée du fait du déclin de la pêche et du ralentissement des investissements dans le secteur du bâtiment et des travaux publics. La situation financière de la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon présenterait des difficultés sérieuses. L'aide en cause serait d'autant plus importante dans un tel contexte.

69. À l'appui de sa thèse, le gouvernement français fait valoir que, selon l'analyse effectuée par l'Institut d'émission des départements d'outre-mer, l'année 2000 a été, comme la précédente, dominée par les problèmes de reconversion et de diversifi-

11 — Souligné par l'auteur.

cation économique. Ceci serait corroboré par la liste annexée à la décision d'association des pays et territoires d'outre-mer (PTOM) à la Communauté européenne du 27 novembre 2001 [12] et par le Fonds européen de développement qui placent Saint-Pierre-et-Miquelon parmi les PTOM considérés comme les moins développés.

70. La Commission rappelle que l'analyse figurant dans la décision attaquée tient compte des données fournies par les autorités françaises sur l'emploi et sur les retombées économiques directes de l'exploitation du navire.

71. La Commission note, par ailleurs, qu'elle avait rapporté, au point 29 des motifs de la décision attaquée, les retombées économiques à la population de l'archipel et qu'il en résultait un ratio de 1 735 FRF par habitant pour la période de cinq ans, soit une moyenne annuelle de 347 FRF. Cette donnée est à rapprocher des évaluations des autorités françaises contenues dans leur lettre du 27 avril 2001 qui mentionnait un chiffre d'environ 300 FRF par habitant. Elle doit également être rapprochée du produit intérieur brut (PIB) par tête de Saint-Pierre-et-Miquelon, à savoir 66 930 FRF qui classe l'archipel dans le premier quart des pays les plus «riches» parmi les pays repris dans la liste du programme des Nations unies pour le développement.

72. La Commission fait valoir que le rapport de l'Institut d'émission des départements d'outre-mer, cité par les autorités françaises, n'a pas été mentionné au cours de la procédure administrative et, en toute hypothèse, ne permet pas de remettre en cause son appréciation des retombées économiques de l'aide. Elle cite d'autres passages dudit rapport qui nuancent le tableau présenté par le gouvernement français.

73. Que faut-il penser de cet argument du gouvernement français?

74. Ce dernier reproche à la Commission de ne pas avoir suffisamment tenu compte, en appréciant les retombées économiques, de la taille et des potentialités économiques de l'archipel.

75. Concrètement, le gouvernement français n'explique, cependant, pas de quelle façon, à supposer que la Commission n'ait pas tenu compte de ces éléments — ce qu'elle conteste —, l'appréciation effectuée par celle-ci des retombées économiques en serait affectée.

12 — JO L 314, p. 25.

76. Le gouvernement français se limite, en effet, à décrire les difficultés sérieuses, d'un point de vue économique et financier, auxquelles se trouve confrontée la collectivité territoriale de Saint-Pierre-et-Miquelon.

77. Or, ainsi que l'observe, à juste titre, la Commission, ces difficultés sérieuses ne suffisent pas pour que des aides liées à la construction et à la transformation navales puissent être qualifiées d'«aides au développement à un pays en voie de développement» au sens de l'article 4, paragraphe 7, de la directive 90/684.

78. En effet, il faut non seulement que le pays en question se trouve dans une situation qui nécessite un développement, mais aussi que les aides concernées contribuent effectivement à ce développement.

79. Or, la décision attaquée est fondée sur le fait que ce second élément fait défaut. Ceci résulte bien du point 33 des motifs où l'on peut lire ce qui suit:

«Compte tenu des éléments exposés ci-dessus, la Commission est donc parvenue à la conclusion qu'il n'avait pu être établi que ce projet était bel et bien un projet de développement. Les retombées alléguées en termes d'emplois directs créés n'ont pas été prouvées et ne reposent pas sur des hypothèses réalistes. En outre, les retombées économiques directes alléguées sont nettement moins importantes que l'aide attribuée, ce qui montre une nette absence de proportionnalité entre l'aide et l'impact économique prévu.»

80. Il s'ensuit, selon moi, que, en se limitant à indiquer que Saint-Pierre-et-Miquelon se trouve dans une situation difficile d'un point de vue économique et financier, le gouvernement français ne démontre pas encore que l'aide en question doive être qualifiée d'«aide au développement» au sens de l'article 4, paragraphe 7, de la directive 90/684 ou que la Commission, qui s'est fondée sur une absence d'effet réel de l'aide sur le développement de cet archipel, aurait commis une erreur d'appréciation.

81. Le quatrième argument invoqué par le gouvernement français me paraît donc également non fondé.

V — Conclusions

82. Eu égard aux considérations qui précèdent, je propose de:

— rejeter le recours;

— condamner la République française aux dépens.