DÉCISION DE LA COMMISSION

du 20 juillet 2005

concernant l'aide d'État mise à exécution par la France en faveur de deux paquebots de croisière pour le développement de la Polynésie française

[notifiée sous le numéro C(2005) 2731]

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

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

(2006/219/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),

vu le règlement (CE) nº 1540/98 du Conseil du 29 juin 1998 concernant les aides à la construction navale [1],

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [2], et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

I. LA PROCÉDURE

(1) La Commission a autorisé, par la décision 1999/719/CE [3], une aide au développement pour la construction de deux paquebots, *R3* et *R4*. Cette aide était autorisée à la condition que les paquebots soient exploités exclusivement en Polynésie française pendant cinq années au moins.

(2) Par lettre du 3 octobre 2002, la France a informé la Commission que les autorités françaises avaient accepté que les deux paquebots puissent, dans une certaine mesure, être exploités en dehors de la Polynésie française.

(3) Par lettre du 2 avril 2003, la Commission a informé la France de sa décision d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité à l'encontre de l'aide en question.

(4) La décision de la Commission d'ouvrir la procédure a été publiée au *Journal officiel de l'Union européenne* [4]. La Commission a invité les intéressés à présenter leurs observations sur l'aide.

(5) La Commission a reçu des observations d'une partie intéressée. Elle les a transmises pour réaction à la France, qui les a commentées par lettre du 15 septembre 2003.

(6) La Commission a reçu de la France d'autres lettres datées respectivement des 11 juin 2003, 13 octobre 2003, 10 février 2004, 24 mars 2004, 3 juin 2004 et 10 mai 2005.

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

(7) Les deux paquebots de croisière presque identiques *R3* et *R4*, livrés respectivement en mai et septembre 1999, ont été construits par les Chantiers de l'Atlantique, entreprise située en France. Ils étaient éligibles à une aide au développement française, étant donné qu'ils étaient destinés à soutenir le tourisme en Polynésie française, territoire pouvant bénéficier d'aides au développement selon les règles de l'OCDE et de la Communauté applicables à la construction navale.

(8) Les propriétaires d'origine des paquebots *R3* et *R4* étaient des investisseurs privés français. Ils ont bénéficié d'une déduction fiscale au titre de leur investissement dans les paquebots conformément à un régime d'aides fiscales en faveur des investissements dans les départements et territoires français d'outre-mer [5], la «loi Pons». Dans la décision 1999/719/CE, l'élément d'aide était estimé à 41,6 % de la valeur des paquebots.

(9) Dans le cadre du régime instauré par la loi Pons, les propriétaires de *R3* et *R4* se sont engagés à louer les paquebots à un prix intéressant pour cinq ans à

[1] JO L 202 du 18.7.1998, p. 1.

[2] JO C 105 du 1.5.2003, p. 30.

[3] JO L 292 du 13.11.1999, p. 23.

[4] Voir note de bas de page 2.

[5] Il s'agit de la loi du 11 juillet 1986 modifiée, relative aux investissements productifs dans les départements et territoires d'outre-mer.

Renaissance Financial, et à les lui vendre à un prix inférieur au prix du marché à l'expiration de ces cinq ans.

(10) L'aide à l'exploitant devait donc être octroyée par l'intermédiaire des propriétaires, à la fois sur une base annuelle et sous la forme d'un gain unique à l'expiration de la période de cinq ans. La condition à laquelle l'autorisation de l'aide était subordonnée dans la décision 1999/719/CE était que, afin d'assurer le contenu «développement» de l'aide, les paquebots soient utilisés exclusivement en Polynésie française pendant au moins cinq ans. Cette condition relative à l'utilisation des paquebots est arrivée à expiration respectivement en mai et en septembre 2004.

(11) Renaissance Financial a fait faillite en septembre 2001. En accord avec les propriétaires (les investisseurs privés français), l'accord entre Renaissance Financial et les armateurs, pour ce qui concerne les paquebots *R3* et *R4*, a été résilié fin 2001.

(12) Les propriétaires des paquebots devaient donc trouver un nouvel exploitant. Seule P&O Princess Cruises (ci-après dénommée «P&O PC») a présenté une offre portant sur les deux paquebots. Par conséquent, en août 2002, les propriétaires ont signé avec P&O PC un accord prévoyant que celle-ci louerait les paquebots pendant trois ans et les rachèterait ensuite. P&O PC était alors une société cotée indépendante, mais en avril 2004 elle a été reprise par Carnival Corporation et scindée en deux filiales (P&O Cruises et Princess Cruises).

(13) Le paquebot *R3* a été rebaptisé *Pacific Princess* et il est utilisé dans l'ensemble de l'océan Pacifique, y compris en Australie et en Alaska. Le paquebot *R4* a été rebaptisé *Tahitian Princess*, et il est basé à Tahiti, en Polynésie française. Il effectue la plupart de ses croisières entre les îles de Polynésie française, mais navigue aussi dans d'autres régions, telles que les îles Cook et les îles Samoa. Les paquebots sont exploités par Princess Cruises.

(14) Nonobstant le fait que, contrairement à la condition imposée par la décision 1999/719/CE, ces nouveaux arrangements prévoyaient l'utilisation des paquebots en dehors de la Polynésie française, les autorités fiscales françaises ont autorisé cette solution en décidant que les avantages fiscaux accordés au titre de la loi Pons pouvaient être maintenus.

(15) En vertu de l'article 16 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE [6], la Commission peut, en cas d'application abusive d'une aide, ouvrir la procédure formelle d'examen. La Commission a informé la France de cette possibilité dans sa lettre du 18 octobre 2002, mais la France n'a pas réagi.

(16) Compte tenu des conditions claires imposées par la Commission dans la décision 1999/719/CE et du fait qu'il est apparu que les deux paquebots étaient au moins partiellement utilisés en dehors de la Polynésie française, la Commission a considéré, dans sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, que la condition énoncée dans sa décision de 1999 n'était plus remplie, ce qui l'amenait à soupçonner une éventuelle application abusive de l'aide d'État.

III. OBSERVATIONS COMMUNIQUÉES PAR LES INTÉRESSÉS

(17) European Corporate Partners (ECP), société anonyme membre de la copropriété du paquebot *R3*, a présenté des observations par lettre du 16 juillet 2003. ECP considère qu'en dépit du changement d'utilisation des paquebots, les conditions auxquelles est soumise leur exploitation sont toujours remplies. Princess Cruises s'est engagée à consentir des dépenses locales de 4 millions de dollars des États-Unis pour développer le tourisme et à employer, dans la mesure du possible, de la main-d'œuvre locale. La Polynésie française en retirera, selon ECP, un bénéfice financier annuel de 30 millions EUR. ECP a également déclaré que Princess Cruises vise un segment du marché supérieur à celui dans lequel opérait Renaissance Financial, ce qui devrait se traduire par une augmentation des dépenses locales. ECP soutient également qu'il faut appliquer un multiplicateur de 2,5 pour mesurer l'effet positif total pour la Polynésie française. Enfin, en ce qui concerne la composante développement, ECP souligne que les dépenses effectuées en dehors de la Polynésie française, dans des régions qui sont également admises à bénéficier d'aides au développement, doivent également entrer en ligne de compte pour estimer l'effet de développement global des paquebots.

(18) ECP soutient également que c'est pour une raison de force majeure (événements du 11 septembre 2001) qu'il a été nécessaire de changer d'exploitant et de modifier les conditions d'exploitation des paquebots. Enfin, elle considère que le principe de proportionnalité devrait conduire la Commission à conclure que la solution qui a été trouvée avec P&O PC était la meilleure vu les circonstances difficiles.

IV. COMMENTAIRES DE LA FRANCE

(19) La France considère, en substance, que les conditions imposées par la décision 1999/719/CE sont respectées même dans le contexte de la nouvelle utilisation des paquebots, étant donné que l'effet de développement, pour la Polynésie française en particulier et pour d'autres régions admises à bénéficier d'aides au développement en général, est conforme aux objectifs fondamentaux de la décision. La France considère aussi qu'il est essentiel que, bien qu'ils se différencient désormais par leur utilisation, les deux paquebots fassent l'objet d'une appréciation conjointe.

[6] JO L 83 du 27.3.1999, p. 1. Règlement modifié par l'acte d'adhésion de 2003.

(20) La France justifie en outre le fait qu'elle a autorisé la nouvelle utilisation des paquebots par les arguments suivants.

(21) Le nombre d'escales dans des zones admises à bénéficier d'aides au développement est globalement identique à ce qu'il était dans le contexte de l'utilisation prévue à l'origine.

(22) L'effet de développement total produit dans le cadre de la nouvelle utilisation est très similaire à ce qui était envisagé à l'origine pour la Polynésie française.

(23) La perte d'effets de développement résultant de l'année d'inexploitation des paquebots consécutive à la faillite de Renaissance Financial ne doit pas obligatoirement être compensée par une prorogation des conditions relatives à l'utilisation des paquebots puisque la faillite était liée à une raison de force majeure (les attentats terroristes du 11 septembre 2001).

(24) Pour compenser dans une certaine mesure le temps perdu pendant la période d'inexploitation des paquebots, la France a imposé une prorogation de l'obligation d'utilisation des deux paquebots, respectivement de quatre et de cinq mois, jusqu'à mi-2005, condition qui a été acceptée par le propriétaire.

(25) Princess Cruises a décidé de continuer d'exploiter au moins l'un des paquebots en Polynésie française jusqu'en avril 2006, et elle est actuellement en pourparlers avec le gouvernement de la Polynésie française concernant une nouvelle extension de sa présence sur place.

(26) Dans ses communications ultérieures, la France estime que les dépenses générées par les deux paquebots dans des régions pouvant bénéficier d'aides au développement s'élèvent à 28,9 millions EUR par an, dont 78 %, soit 22,5 millions EUR par an, en Polynésie française. Les dépenses totales générées en Polynésie française par la nouvelle utilisation des paquebots s'élèveraient par conséquent à 175,5 millions EUR (voir le tableau ci-dessous).

Tableau

Estimation des dépenses liées aux paquebots *Pacific Princess* (ex-*R3*) et *Tahitian Princess* (ex-*R4*) en Polynésie française

(en millions d'euros)

Exploitant	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Total
Renaissance Financial	5,8	44	34,5						84,3
Propriétaires ([7])				8,5					8,5
Princess Cruises				7,8	22,5	22,5	22,5	7,4	82,7
Total									175,5

(27) Enfin, la France souscrit aux observations présentées par ECP.

V. APPRÉCIATION

Base juridique de l'appréciation

(28) L'article 87, paragraphe 1, du traité déclare incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles faussent ou menacent de fausser la concurrence et où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées à certaines entreprises par les États ou au moyen de ressources d'État, à moins qu'elles ne relèvent du champ d'application des dérogations prévues à l'article 87, paragraphes 2 et 3, du traité.

(29) En ce qui concerne l'article 87, paragraphe 3, du traité, le Conseil a adopté la directive 90/684/CEE du 21 décembre 1990 concernant les aides à la construction navale ([8]), conformément à laquelle la présente aide a été initialement notifiée et autorisée. En vertu de l'article 4, paragraphe 7, de ladite directive, les aides octroyées comme aides au développement à un pays en voie de développement ne sont pas soumises au plafond applicable aux aides au fonctionnement. Pour apprécier

([7]) Bien que les navires n'aient pas été exploités pendant un an, ils ont été entretenus et ont généré, selon la France, environ 8,5 millions EUR de dépenses locales en Polynésie française, sous la forme de dépenses d'équipage (même si un navire n'est pas en exploitation il a besoin d'un équipage pour le maintenir en état), de carburant, de maintenance technique, de charges portuaires, etc.

([8]) JO L 380 du 31.12.1990, p. 27. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 94/73/CE (JO L 351 du 31.12.1994, p. 10).

la compatibilité de l'aide au développement avec le marché commun, la Commission:

— vérifie que l'aide envisagée relève du champ d'application de l'accord du groupe de travail nº 6 de l'OCDE concernant l'interprétation des articles 6, 7 et 8 de l'arrangement sur les crédits à l'exportation de navires de l'OCDE,

— vérifie la composante particulière «développement» de l'aide envisagée ([9]).

(30) Pour autoriser l'aide, la Commission en a donc vérifié la composante «développement». Dans sa décision 1999/719/CE autorisant l'aide, elle indique ceci:

> «Il est évident que si les paquebots ne sont pas exploités en Polynésie française, ils ne produiront aucun développement économique dans ce territoire. Par conséquent, il est essentiel que l'aide soit liée à la condition que ces navires soient mis en service en Polynésie française. La France s'est engagée à ce qu'ils soient exploités exclusivement dans ce territoire pendant au moins cinq ans. La Commission a décidé de subordonner l'approbation de l'aide à cette condition, afin que le contenu "développement" du projet ne soit pas remis en question.»

(31) La Commission a noté dans sa décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen de 2003 que la France avait admis que l'un des paquebots, le *Pacific Princess*, ex-*R3*, était exploité en permanence en dehors de la Polynésie française et que l'autre, le *Tahitian Princess*, ex-*R4*, bien qu'étant basé à Papeete, chef-lieu de la Polynésie française, était également exploité occasionnellement dans des régions qui ne font pas partie de la Polynésie française.

(32) Sur la base de cette observation et compte tenu des conditions claires imposées par la Commission dans sa décision 1999/719/CE, ainsi que du fait que les deux paquebots étaient au moins partiellement utilisés en dehors de la Polynésie française, la Commission a considéré que la condition imposée par sa décision de 1999 n'était plus respectée, ce qui l'a amenée à soupçonner une éventuelle application abusive de l'aide d'État.

(33) Les règles relatives à l'application abusive d'une aide d'État sont énoncées à l'article 16 du règlement (CE) nº 659/1999. Cet article fait lui-même référence aux règles normales concernant la procédure formelle d'examen et les procédures applicables aux aides illégales.

(34) La présente appréciation sera par conséquent centrée sur la question de savoir si l'aide peut être compatible avec le marché commun, sur la base de la décision 1999/719/CE et des dispositions relatives aux aides au développement contenues dans les règles sur les aides d'État qui régissent la construction navale.

Appréciation de la compatibilité de l'aide

(35) En premier lieu, la Commission note qu'il est établi que les paquebots n'ont pas été utilisés conformément à la décision 1999/719/CE.

(36) La Commission examinera par conséquent la question de savoir si l'aide accordée en 1999 peut néanmoins être considérée comme compatible avec le marché commun, à la lumière des faits nouveaux constatés dans le cadre de la présente enquête et sur la base de l'objectif initial de ladite aide, à savoir l'effet de développement économique particulier de la Polynésie française.

(37) Les deux principaux aspects qui doivent être appréciés sont les incidences des attentats terroristes du 11 septembre 2001 et l'effet de développement économique particulier sur la Polynésie française.

Effets du 11 septembre 2001

(38) Dans plusieurs décisions concernant des aides d'État ([10]), la Commission a reconnu que les attentats terroristes du 11 septembre 2001 devaient être considérés comme des circonstances exceptionnelles pour le secteur des croisières maritimes. La Commission considère par conséquent comme recevable l'argument invoqué par la France et par ECP selon lequel ces événements ont créé une situation de force majeure.

(39) La Commission considère qu'en l'espèce les attentats terroristes du 11 septembre 2001 ont eu un double impact.

(40) Premièrement, ils ont contribué à la faillite de Renaissance Financial. S'il est vrai que Renaissance Financial connaissait déjà des problèmes financiers avant le 11 septembre 2001, par leur impact sur les marchés des croisières, les attentats terroristes ont été déterminants, car les investisseurs potentiels ont retiré tout soutien à la société. Compte tenu des difficultés rencontrées pour trouver un nouvel exploitant intéressé ainsi que des problèmes juridiques compliqués qui devaient être résolus entre le syndic de Renaissance Financial, les propriétaires, le gouvernement français et le nouvel exploitant, il a fallu presque un an pour que les paquebots soient remis en service. En conséquence, le fait que les paquebots n'ont pas été exploités pendant près d'un an et la perte d'effets de développement qui en est

([9]) On retrouve la même disposition dans le règlement (CE) nº 1540/98, qui a remplacé la directive 90/684/CEE, et dans l'encadrement des aides à la construction navale de la Commission (JO C 317 du 30.12.2003, p. 11), qui s'applique depuis le 1er janvier 2004, suite à l'expiration du règlement (CE) nº 1540/98.

([10]) Notamment la décision dans l'affaire N 843/01 concernant Meyer Werft Papenburg (JO C 238 du 3.10.2002, p. 10).

résultée pour la Polynésie française peuvent être mis en rapport avec la situation de force majeure créée par les événements du 11 septembre 2001.

(41) Le 11 septembre 2001 a eu pour second effet d'influencer, à court et moyen terme, l'industrie des croisières, d'une part en obligeant les sociétés à réduire les prix pour garder leur clientèle et, d'autre part, en rendant les clients potentiels moins enclins à voyager par avion sur de longues distances. La Polynésie française étant située loin des États-Unis et de l'Europe, il était devenu plus difficile, d'un point de vue financier, d'y exploiter des navires de croisière. Si cet effet peut à présent être considéré comme passé, il a été manifeste jusqu'en 2003.

(42) Sur la base des observations qui précèdent, la Commission considère que la période d'inexploitation des paquebots imputable aux circonstances liées aux attentats terroristes ne doit pas être compensée et peut par conséquent être déduite de l'effet de développement requis pour justifier l'aide.

Effets de développement

(43) La Commission a apprécié les effets de développement de l'utilisation des navires et les a comparés avec ce qui était envisagé à l'origine.

(44) La Commission admet la demande de la France selon laquelle les effets de développement des deux paquebots devraient être appréciés conjointement, puisque les deux navires ont fait l'objet d'une appréciation conjointe dans la décision 1999/719/CE. En outre, du point de vue du développement, c'est l'effet total qui importe et non la question de savoir auquel des deux navires il est imputable.

(45) Toutefois, la Commission ne considère pas qu'il faille tenir compte des effets de développement dans toutes les régions pouvant bénéficier d'aides au développement étant donné que la décision initiale ne concernait que les effets de développement en Polynésie française. Le fait de prendre en considération des effets dans d'autres régions ou pays reviendrait à modifier l'objectif initialement assigné à l'aide.

(46) Dans la décision initiale, la Commission a basé son autorisation de l'aide sur des dépenses annuelles estimatives d'environ 44 millions EUR pour les deux paquebots, soit 5 x 44 = 220 millions EUR pour la période de cinq ans.

(47) Si l'on déduit le temps perdu à la suite des événements du 11 septembre 2001 (une année), les effets de développement qui seraient nécessaires pour que la décision initiale soit respectée s'établiraient comme suit: 4 années x 44 = 176 millions EUR. Les dépenses générées en Polynésie française par l'exploitation des navires, calculées actuellement à 175,5 millions EUR, équivalent pratiquement à ce montant.

(48) Il est donc permis de conclure que, compte tenu de la situation de force majeure créée par les attentats du 11 septembre 2001, les paquebots auront généré, dans le cadre de leur exploitation passée et future actuellement connue, un effet de développement similaire à ce qui était escompté à l'origine.

(49) La Commission considère par conséquent que l'effet de développement particulier de l'aide est garanti, que les conditions d'autorisation de l'aide sont donc remplies et que l'aide n'a par conséquent pas fait l'objet d'une application abusive.

VI. **CONCLUSION**

(50) La Commission constate que la France a modifié illégalement les conditions applicables à l'aide au développement autorisée en faveur de la construction de deux paquebots, en violation de l'article 88, paragraphe 3, du traité. Toutefois, étant donné que les effets de développement pour la Polynésie française, compte tenu du temps perdu pour des raisons de force majeure, équivalent à ce qui était escompté à l'origine, l'aide est compatible avec le marché commun, et en particulier avec les règles régissant les aides au développement en faveur du secteur de la construction navale,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

L'aide d'État mise à exécution par la France en tant qu'aide au développement pour la construction des paquebots *Pacific Princess* (ex *R3*) et *Tahitian Princess* (ex *R4*), sous la forme d'allégements fiscaux, est compatible avec le marché commun au titre de l'article 87, paragraphe 3, point e), du traité.

Article 2

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 20 juillet 2005.

Par la Commission

Neelie KROES

Membre de la Commission