

Édition provisoire

ARRÊT DU TRIBUNAL (sixième chambre)

1<sup>er</sup> mars 2017 (\*)

« Aides d'État – Cabotage maritime – Aides mises à exécution par la France en faveur de la Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) et de la Compagnie méridionale de navigation – Service d'intérêt économique général – Compensations pour un service complémentaire du service de base destiné à couvrir les périodes de pointe pendant la saison touristique – Décision déclarant les aides incompatibles avec le marché intérieur – Notion d'aide d'État – Avantage – Arrêt Altmark »

Dans l'affaire T 366/13,

**République française**, représentée initialement par M<sup>me</sup> E. Belliard, MM. G. de Bergues, D. Colas et M<sup>me</sup> N. Rouam, puis par MM. de Bergues, Colas, F. Alabrune et M<sup>me</sup> J. Bousin, et enfin par MM. Colas, Alabrune et M<sup>me</sup> Bousin, en qualité d'agents,

partie requérante,

contre

**Commission européenne**, représentée par M<sup>me</sup> M. Afonso et M. B. Stromsky, en qualité d'agents,

partie défenderesse,

ayant pour objet une demande fondée sur l'article 263 TFUE et tendant à l'annulation de la décision 2013/435/UE de la Commission, du 2 mai 2013, concernant l'aide d'État SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la Société nationale Corse Méditerranée et la Compagnie méridionale de navigation (JO 2013, L 220, p. 20),

LE TRIBUNAL (sixième chambre),

composé de MM. S. Frimodt Nielsen, président, A. M. Collins (rapporteur) et V. Valančius, juges,

greffier : M<sup>me</sup> G. Predonzani, administrateur,

vu la phase écrite de la procédure et à la suite de l'audience du 14 juin 2016,

rend le présent

**Arrêt**

### **Antécédents du litige**

#### *Principaux acteurs*

1 La Société nationale maritime Corse Méditerranée (SNCM) est une compagnie maritime française qui assure des liaisons régulières vers, notamment, la Corse (France) au départ des ports de Marseille (France) et de Nice (France), en les reliant à ceux d'Ajaccio, de Bastia, de Calvi, de L'Île-Rousse, de Porto-Vecchio et de Propriano.

2 À l'époque des faits, la SNCM exploitait une flotte de dix navires, dont six ferries, à savoir le *Danielle Casanova*, le *Napoléon Bonaparte*, le *Corse*, le *Méditerranée*, l'*Île de Beauté* et l'*Excelsior*, et quatre cargos mixtes assurant le transport tant des passagers que du fret, à savoir le *Jean Nicoli* (qui a remplacé le *Monte Cinto* en 2009 pour la fourniture des services en cause), le *Pascal Paoli*, le *Paglia Orba* et le *Monte d'Oro*.

3 Par jugement en date du 28 novembre 2014, le tribunal de commerce de Marseille a ouvert une procédure de redressement judiciaire à l'égard de la SNCM. Par jugement en date du 20 novembre 2015, ce tribunal a accepté

l'une des offres qui lui avaient été présentées pour la reprise de la SNCM. En conséquence, il a prononcé la conversion de la procédure de redressement judiciaire en liquidation judiciaire de la SNCM et a fixé l'entrée en jouissance par le repreneur à 45 jours après la date du jugement.

4 La Compagnie méridionale de navigation (ci-après la « CMN ») est une compagnie maritime française desservant notamment les ports de Bastia, d'Ajaccio et de Propriano depuis Marseille.

5 Pour la fourniture des services en cause, la CMN utilisait trois cargos mixtes, à savoir le *Kalliste*, le *Girolata* et le *Scandola* (ultérieurement remplacé par le *Piana*).

6 Corsica Ferries France SAS (ci après « Corsica Ferries ») est une compagnie maritime française qui assure des liaisons maritimes régulières entre, notamment, la France continentale et la Corse, à savoir les lignes Nice-Ajaccio, Nice-L'Île-Rousse, Nice-Bastia, Nice-Calvi, Toulon-Ajaccio, Toulon-Bastia et Toulon-L'Île-Rousse.

7 La collectivité territoriale de Corse (ci-après la « CTC ») est une personne morale de droit public français qui comporte trois entités, à savoir l'assemblée de Corse, le conseil exécutif de Corse et le conseil économique, social et culturel de Corse.

8 L'office des transports de la Corse (ci-après l'« OTC ») est un établissement public à caractère industriel et commercial français, créé par la CTC et chargé de la mise en œuvre de la politique des transports aériens et maritimes de l'île. L'OTC a notamment pour mission de gérer l'enveloppe budgétaire allouée par la CTC pour assurer la continuité territoriale et de répartir les crédits entre le transport aérien et le transport maritime. À ce titre, il conclut avec les compagnies de transport, délégataires du service public, des conventions définissant notamment les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service. Le principe de continuité territoriale vise à compenser l'insularité et à assurer la desserte de l'île selon des modalités aussi proches que possible de celles des liaisons purement continentales et à pratiquer sur les liaisons maritimes entre la France continentale et la Corse un tarif comparable aux tarifs des transports terrestres.

#### *Service de transport maritime entre la France continentale et la Corse et conventions de délégation de service public*

9 À l'époque des faits, le service de transport maritime entre la France continentale et la Corse était assuré par trois compagnies maritimes, à savoir la SNCM, la CMN et Corsica Ferries. Une quatrième, en l'occurrence Moby Lines, a effectué des liaisons entre Toulon et la Corse d'avril 2010 à février 2011.

10 Le trafic de passagers entre le continent et la Corse est caractérisé par une très forte saisonnalité, l'essentiel de ce trafic s'effectuant durant les mois d'été. Au cours des années 2000, la tendance principale des marchés du transport entre la France continentale et la Corse a été le développement de l'offre de transport au départ de Toulon, devenu le premier port de desserte de la Corse en termes de trafic. Cette tendance à l'augmentation du trafic au départ de Toulon est allée de pair avec l'augmentation de la part de marché de Corsica Ferries.

11 Le 31 mars 1976, la SNCM et la CMN, d'une part, et la République française, d'autre part, ont signé une convention-cadre, d'une durée de 25 ans, pour l'exploitation du service public de la desserte maritime de la Corse au départ de la France continentale.

12 À l'occasion de la fin de cette concession de service public, le 31 décembre 2001, les autorités corses ont revu le dispositif de desserte maritime de l'île.

13 Ainsi, à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2002, seules les lignes au départ de Marseille ont été desservies dans le cadre d'une convention de délégation de service public, donnant lieu à compensation financière pour les délégataires. Cette convention a été conclue entre la SNCM et la CMN, d'une part, et la CTC et l'OTC, d'autre part, pour une durée de cinq ans.

14 Pour les autres lignes, à savoir celles au départ de Nice et de Toulon, un régime d'aides à caractère social a, parallèlement à la convention visée au point 13 ci-dessus, été mis en place par les autorités corses au bénéfice des résidents de l'île ainsi que de certaines catégories socialement identifiées. Une convention d'aide sociale permet ainsi le versement, pour chaque passager éligible à un tarif préférentiel, d'une aide préfinancée par les compagnies de transport qui acceptent de respecter les obligations de service public (ci-après les « OSP »), cette aide unitaire leur étant ensuite remboursée. Les catégories visées représentaient près des deux tiers du trafic total (résidents corses, personnes âgées de moins de 25 ans ou de plus de 60 ans, étudiants âgés de moins de 27 ans, familles et personnes handicapées ou invalides). Ce régime d'aides a été approuvé par la Commission européenne par décision du 2 juillet

2002 (Aide d'État N 781/2001 – Régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse). Par décision du 23 avril 2007 (Aide d'État N 13/2007 – Prolongation du régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse N 781/2001), la Commission a approuvé la reconduction dudit régime d'aides jusqu'au 31 décembre 2013. Ces liaisons maritimes entre les ports de Nice et de Toulon, d'une part, et ceux de Corse, d'autre part, sont principalement opérées par Corsica Ferries.

15 Par délibération du 24 mars 2006, l'assemblée de Corse a approuvé le principe du renouvellement d'une délégation de service public (ci-après « DSP ») de la desserte maritime des ports d' Ajaccio, de Bastia, de Calvi, de L'Île-Rousse, de Porto-Vecchio et de Propriano à partir du port de Marseille à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007. Par la même délibération, elle a donné mandat au président de l'OTC aux fins de lancer, au nom de la CTC, la procédure d'appel d'offres, de procéder à l'instruction technique des dossiers et d'assister la CTC pour l'attribution de la DSP.

16 Un avis d'appel d'offres a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* le 27 mai 2006 ainsi que dans le quotidien *Les Échos* le 9 juin 2006. Quatre offres ont été déposées, le 4 août 2006, date limite de remise des offres, à savoir une offre de la SNCM, une offre de Corsica Ferries, une offre de la CMN et une offre d'un groupement momentané constitué par Corsica Ferries et la CMN.

17 Par décision du 15 décembre 2006, le Conseil d'État (France) a annulé la procédure de passation de la DSP.

18 Par délibération du 22 décembre 2006, l'assemblée de Corse a décidé de reprendre intégralement la procédure de passation de la DSP, de prolonger la DSP en cours jusqu'au 30 avril 2007 et de fixer au 1<sup>er</sup> mai 2007 la date de mise en œuvre de la nouvelle DSP.

19 Un nouvel avis d'appel d'offres a été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* le 30 décembre 2006, dans *Les Échos* le 4 janvier 2007 et dans l'hebdomadaire *Le Journal de la Marine Marchande* le 5 janvier 2007. Le 9 février 2007, deux offres ont été déposées, à savoir, d'une part, une offre commune de la SNCM et de la CMN constituées en un groupement momentané (ci-après le « groupement SNCM-CMN ») portant sur la totalité des lignes, sous la forme à la fois d'une offre globale et d'offres ligne par ligne, et, d'autre part, une offre de Corsica Ferries portant sur les lignes Marseille-Ajaccio, Marseille-Porto-Vecchio et Marseille-Propriano, sous la forme à la fois d'une offre globale pour ces trois lignes et d'offres ligne par ligne.

20 Par ordonnance du 27 avril 2007, le juge des référés du tribunal administratif de Bastia, saisi par Corsica Ferries, a annulé la phase de négociation de la procédure de passation de la DSP ainsi que la décision du président du conseil exécutif de Corse et du président de l'OTC de retenir l'offre du groupement SNCM-CMN et de proposer à l'assemblée de Corse d'attribuer la DSP à ce groupement. Il a jugé qu'il appartenait à la CTC et à l'OTC de reprendre la procédure de discussion avec les entreprises ayant présenté une offre.

21 Par délibération du 27 avril 2007, l'assemblée de Corse a prolongé de deux mois la durée de la DSP en cours et a fixé au 1<sup>er</sup> juillet 2007 la date de mise en œuvre de la nouvelle DSP.

22 À la suite d'une nouvelle phase de négociations avec le groupement SNCM-CMN et Corsica Ferries, l'OTC a proposé de rejeter l'offre de cette dernière au motif qu'elle n'était pas en mesure de fixer de manière ferme et définitive la date à laquelle elle serait capable d'exploiter la DSP et qu'elle ne répondait pas à la condition d'âge maximal des navires prescrite par le règlement particulier d'appel d'offres.

23 Par délibération du 7 juin 2007, l'assemblée de Corse a attribué au groupement SNCM-CMN la DSP de la desserte maritime entre le port de Marseille et les ports de Corse pour la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 2007 au 31 décembre 2013.

24 L'article 1<sup>er</sup> de cette délibération se lit comme suit :

« Approuve le rapport du président du conseil exécutif [de Corse] dans lequel il est exposé, d'une part, que l'offre du groupement SNCM-CMN répond aux prescriptions et aux critères du règlement particulier d'appel d'offres et du cahier des charges pour chacune des cinq lignes et, d'autre part, que la société Corsica Ferries n'est pas en mesure de fixer, de manière ferme et définitive, la date à laquelle elle serait capable d'exploiter la prochaine [DSP] et qu'à cet égard les conditions qu'elle pose, relatives à des éléments extérieurs au contenu de la [DSP], ne peuvent être prises en considération. »

25 Par décision du même jour, le président du conseil exécutif de Corse a été autorisé à signer la convention de délégation de service public relative à cette desserte maritime (ci-après la « CDSP »).

- 26 La CDSP a été conclue le 7 juin 2007 pour la période allant du 1<sup>er</sup> juillet 2007 au 31 décembre 2013.
- 27 Par jugement du 24 janvier 2008, le tribunal administratif de Bastia a rejeté une demande de Corsica Ferries tendant à l'annulation de la délibération et de la décision visées aux points 23 et 25 ci-dessus. Par arrêt du 7 novembre 2011, la cour administrative d'appel de Marseille a annulé ce jugement ainsi que cette délibération et cette décision. Par décision du 13 juillet 2012, le Conseil d'État a, sur pourvoi de la SNCM et de la CMN, annulé l'arrêt de la cour administrative d'appel de Marseille et a renvoyé l'affaire à celle-ci. Par arrêt du 6 avril 2016, la cour administrative d'appel de Marseille a annulé le jugement du tribunal administratif de Bastia du 24 janvier 2008 ainsi que lesdites délibération et décision.
- 28 L'article 1<sup>er</sup> de la CDSP définit l'objet de celle-ci comme étant la fourniture de services maritimes réguliers sur l'ensemble des lignes de la DSP entre le port de Marseille et les ports de Bastia, d'Ajaccio, de Porto-Vecchio, de Propriano et de la Balagne (Calvi et L'Île-Rousse).
- 29 Le cahier des charges, figurant à l'annexe 1 de la CDSP, définit la nature desdits services. En particulier, il prévoit :
- un service permanent « passager et fret » à fournir pendant toute l'année sur toutes les lignes concernées (ci-après le « service de base ») et
  - un service « passager » supplémentaire à fournir pendant les périodes de pointe sur les lignes Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia et Marseille-Propriano (ci-après le « service complémentaire »).
- 30 L'article 2 de la CDSP précise notamment les montants des compensations financières de référence sur lesquels les délégataires s'engagent pour la durée de la DSP.
- 31 L'article 3 de la CDSP prévoit que la DSP ne donne pas lieu à l'exclusivité sur les lignes maritimes en cause, mais permet à d'autres compagnies, en les soumettant toutefois à certaines obligations, d'effectuer un service régulier sans compensation financière. Cet article précise également que les demandes de compensation financière des délégataires ont été déterminées en fonction du dispositif d'aides à caractère social.
- 32 L'article 5 de la CDSP, intitulé « conditions de versement des compensations financières », prévoit, au troisième alinéa de son paragraphe 2, que la compensation financière finale de chaque délégataire pour chaque année est limitée au montant du déficit d'exploitation entraîné par les obligations résultant du cahier des charges, en tenant compte d'un rendement raisonnable du capital nautique engagé au prorata des journées de son utilisation effective pour les traversées correspondant à ces obligations. Est considéré comme rendement raisonnable du capital nautique engagé le pourcentage de 15 % de sa valeur conventionnelle. Cette valeur conventionnelle est spécifiée à l'annexe 3 de la CDSP.
- 33 L'article 7 de la CDSP, intitulé « clause de sauvegarde », stipule, en son paragraphe 1, que, en cas de modification importante des conditions techniques, réglementaires ou économiques d'exploitation des services délégués ou pour tenir compte d'événements extérieurs ayant un impact significatif sur les engagements financiers du ou des délégataires, les parties se rencontreront, à l'initiative de la plus diligente, pour prendre des mesures de rétablissement de l'équilibre financier initial de la CDSP, « en priorité, sur les tarifs maxima et sur l'adaptation des services ».
- 34 L'article 7, paragraphe 2, de la CDSP rappelle que les montants des compensations financières annuelles de référence ont été déterminés en fonction des prévisions de recettes brutes passagers et fret figurant dans l'offre de chacun des délégataires. La même disposition prévoit la possibilité d'ajuster, à la hausse ou à la baisse, chaque année et dans certaines hypothèses, la compensation financière pour chaque catégorie de recettes et pour chaque délégataire. Ladite disposition stipule également que ce mécanisme d'ajustement ne joue que jusqu'à la date d'application de la clause d'adaptation prévue à l'article 8 de la CDSP.
- 35 L'article 8 de la CDSP, intitulé « clause d'adaptation », se lit comme suit :
- « Compte tenu de la durée de la [CDSP], un point d'étape est prévu dans le courant de la troisième année pour analyser, en s'appuyant sur une procédure et une expertise contradictoire, l'équilibre financier de la [CDSP] et arrêter, par concertation entre les parties, les mesures éventuelles de correction des services et d'ajustement des tarifs qui garantiront la maîtrise pour la [CTC] de son intervention financière, notamment par la diminution de la compensation, et devront préserver l'économie générale de la [CDSP]. »

36 En application de cette clause d'adaptation, la CDSP a été modifiée par voie d'avenant à la fin de l'année 2009.

*Procédure devant la Commission et décision attaquée*

37 Par courriers des 27 septembre, 30 novembre et 20 décembre 2007, la Commission a été saisie d'une plainte par Corsica Ferries au sujet d'aides d'État illégales et incompatibles avec le marché intérieur, dont la SNCM et la CMN bénéficieraient grâce à la CDSP.

38 Par courriers du 20 mai 2010, du 16 juillet 2010, du 22 mars 2011, du 22 juin 2011, du 15 décembre 2011 et du 10 janvier 2012, Corsica Ferries a communiqué des informations complémentaires à la Commission au soutien de sa plainte.

39 Par courriers du 13 mars 2008, du 12 novembre 2008, du 13 octobre 2011 et du 14 décembre 2011, la Commission a demandé des informations aux autorités françaises. Ces dernières ont répondu à ces demandes par courriers du 3 juin 2008, du 14 janvier 2009, du 7 décembre 2011 et du 20 janvier 2012, respectivement.

40 Par lettre du 27 juin 2012, la Commission a informé la République française de sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen, au titre de l'article 108, paragraphe 2, TFUE, sur les aides potentielles au bénéfice de la SNCM et de la CMN contenues dans la CDSP (JO 2012, C 301, p. 1).

41 Les autorités françaises ont présenté leurs observations sur cette décision et ont répondu aux questions contenues dans celle-ci par courriers des 13 juillet et 7 septembre 2012. Corsica Ferries, la SNCM et la CMN ont également présenté des observations sur ladite décision, qui ont été communiquées aux autorités françaises et ont fait l'objet de commentaires de la part de celles-ci par courriers du 14 novembre 2012 et des 3 janvier, 16 janvier et 12 février 2013.

42 À l'issue de cette procédure, la Commission a adopté, le 2 mai 2013, la décision 2013/435/UE concernant l'aide d'État SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) mise à exécution par la France en faveur de la SNCM et la CMN (JO 2013, L 220, p. 20, ci-après la « décision attaquée »).

43 La décision attaquée a été notifiée à la République française le 3 mai 2013.

44 Dans la décision attaquée, pour déterminer si les compensations octroyées à la SNCM et à la CMN dans le cadre de la CDSP constituaient une aide d'État et, en particulier, un avantage sélectif, la Commission a examiné si les critères cumulatifs fixés par la Cour dans l'arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* (C 280/00, EU:C:2003:415) étaient remplis en l'espèce (ci-après les « critères Altmark »). Plus particulièrement, elle a procédé à l'analyse du premier et du quatrième de ces critères (voir points 80 et 83 ci-après).

45 S'agissant du premier des critères Altmark, en premier lieu, la Commission a défini le « cadre d'analyse » à utiliser pour apprécier celui-ci (considérants 132 à 136 de la décision attaquée). Elle a notamment estimé que, pour être acceptable au regard des règles en matière d'aides d'État, le périmètre du service public devait respecter le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO 1992, L 364, p. 7, ci-après le « règlement cabotage maritime »), tel qu'interprété par la jurisprudence et, en particulier, par la Cour dans son arrêt du 20 février 2001, *Analir e.a.* (C 205/99, EU:C:2001:107). Elle en a déduit que « le champ du service public tel que défini par un contrat de service public [devait] être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel de service public, démontré par l'insuffisance des services réguliers de transport dans des conditions normales de marché » (considérant 136 de la décision attaquée).

46 En deuxième lieu, la Commission a estimé que le service de base et le service complémentaire devaient être analysés séparément (considérants 137 à 144 de la décision attaquée). Elle a relevé que le cahier des charges annexé à la CDSP faisait une distinction claire entre ces deux types de service. Par ailleurs, elle a estimé qu'il ne serait légitime de considérer que le service complémentaire peut être justifié par le besoin réel de service public auquel satisfait le service de base que s'il était établi que son exploitation était indispensable à celle du service de base « sur le fondement d'un ensemble de considérations techniques et économiques » (considérant 139 de la décision attaquée). Or, en l'espèce, aucune complémentarité technique n'aurait été établie entre ces deux types de service, ceux-ci étant soumis à des obligations distinctes, notamment en termes d'horaires et de fréquence, et le service de base serait réalisé avec des cargos mixtes tandis que le service complémentaire le serait avec des ferries. De plus, la comptabilité analytique de la SNCM ferait durablement apparaître, s'agissant du service complémentaire, un déficit d'exploitation, de sorte que l'argument des autorités françaises selon lequel l'inclusion de ce service dans le

périmètre de la DSP serait justifiée par une péréquation financière avec le service de base ne saurait être retenu.

47 En troisième lieu, la Commission a analysé le service de base au regard du premier des critères Altmark (considérants 145 à 150 de la décision attaquée). À cet égard, tout d'abord, elle a constaté que la fourniture d'un service minimal de continuité territoriale entre Marseille et les cinq ports corses concernés répondait à un besoin de service public clairement défini (considérant 145 de la décision attaquée). Ensuite, s'agissant de la carence de l'initiative privée, elle a relevé que les autres opérateurs sur le marché avaient eux-mêmes reconnu qu'ils n'auraient pas été en mesure d'assurer le service de base (considérant 146 de la décision attaquée). Par ailleurs, elle a considéré que le regroupement de lignes au sein d'un seul service n'était pas en lui-même contraire au règlement cabotage maritime. Au contraire, en l'espèce, le regroupement des cinq lignes permettrait une mutualisation des moyens nautiques de nature à améliorer la qualité du service en cause et à réduire son coût (considérant 148 de la décision attaquée). Enfin, elle a rappelé que la CDSP et ses annexes fixaient des normes précises de continuité, de régularité, de capacité et de tarification que les délégataires devaient respecter en vue d'assurer le service de base (considérant 149 de la décision attaquée). Elle a conclu de ce qui précède que l'inclusion du service de base dans le périmètre de la CDSP était nécessaire et proportionnée par rapport au besoin réel de service public (considérant 150 de la décision attaquée).

48 En quatrième lieu, la Commission a analysé le service complémentaire, fourni par la seule SNCM, ce en utilisant deux ferries, au regard du premier des critères Altmark (considérants 151 à 167 de la décision attaquée). Elle a considéré que son inclusion dans le périmètre du service public ne répondait pas à un besoin réel de service public et que la République française avait, dès lors, commis une erreur manifeste d'appréciation en le qualifiant de service d'intérêt économique général (ci-après « SIEG ») (considérant 167 de la décision attaquée).

49 À ce propos, d'une part, la Commission a estimé que le service complémentaire, fourni au départ de Marseille, était largement substituable, du point de vue de la demande des passagers, aux services de transport de passagers fournis au départ de Toulon et à destination de Bastia et d'Ajaccio lors de la conclusion de la CDSP (considérants 154 à 160 de la décision attaquée). À cet égard, elle a notamment relevé que l'évolution du trafic sur les dessertes entre la France continentale et la Corse au cours de la période 2002-2009 démontrait le développement rapide d'une offre concurrentielle avec celle des deux délégataires. La répartition du trafic entre les ports desservis établirait une croissance très forte du trafic au départ de Toulon et une diminution concomitante du trafic au départ de Marseille. La croissance du trafic global aurait ainsi été largement absorbée par les prestataires de services opérant au départ de Toulon, au détriment de l'offre des délégataires opérant au départ de Marseille. Elle a également invoqué la faible distance entre Marseille et Toulon, le fait que le temps de trajet sur route entre ces deux villes était largement inférieur au temps de trajet en mer et le fait que les navires au départ de Toulon pouvaient rejoindre la Corse en moins de temps que ceux au départ de Marseille.

50 D'autre part, la Commission a relevé qu'aucune preuve de la carence de l'initiative privée concernant le service complémentaire n'avait été rapportée par les autorités françaises (considérant 161 de la décision attaquée). Elle a notamment constaté que, pour les ports de Bastia et d'Ajaccio, qui représentaient 90 % des capacités requises par le service complémentaire, la combinaison des capacités offertes par le service de base de la DSP, au départ de Marseille, et du service d'initiative privée fourni par Corsica Ferries au départ de Toulon suffisait à assurer la demande effectivement constatée, et ce aussi bien pour la période printemps-automne que pour la période d'été, pour chacun des deux ports et pour chaque année de 2004 à 2006 (considérant 162 de la décision attaquée). Ainsi, elle a estimé que l'intégration du service complémentaire dans le périmètre de la DSP n'était ni nécessaire ni proportionnée à la satisfaction d'une demande de transport constatée pour les lignes Marseille-Bastia et Marseille-Ajaccio. S'agissant de la ligne Marseille-Propriano, elle a indiqué que la faible proportion du trafic représentée par celle-ci ne permettait pas de considérer que la carence de l'initiative privée sur cette seule ligne invalidait sa conclusion concernant l'ensemble du service complémentaire (considérant 164 de la décision attaquée). Elle a également relevé que le service fourni par Corsica Ferries répondait aux normes des OSP applicables à toute liaison entre le continent français et la Corse et ne présentait pas de différence qualitative avec le service fourni dans le cadre du service complémentaire (considérant 165 de la décision attaquée).

51 La Commission a conclu de ce qui précède que le premier des critères Altmark n'était pas rempli en ce qui concerne les compensations octroyées au titre du service complémentaire (considérant 167 de la décision attaquée).

52 S'agissant du quatrième des critères Altmark, la Commission a considéré qu'il n'était rempli pour aucun des deux types de service en cause (considérant 183 de la décision attaquée).

53 À cet égard, en premier lieu, la Commission a conclu, sur la base d'un ensemble d'éléments, que les conditions de l'appel d'offres n'avaient pas permis de sélectionner le candidat capable de fournir les services en cause au moindre coût pour la collectivité (considérants 169 à 178 de la décision attaquée).

54 Pour parvenir à cette conclusion, la Commission s'est fondée, en substance, sur les éléments suivants :

- l'attribution de la DSP s'est faite à l'issue d'une procédure négociée après publication d'un avis d'appel d'offres, à savoir une procédure qui confère une large marge d'appréciation au pouvoir adjudicateur et peut restreindre la participation des opérateurs intéressés ;
- l'unique offre concurrente de celle des deux délégataires, à savoir celle de Corsica Ferries, n'a pas été évaluée au regard de ses mérites propres (critères d'attribution), mais sur le fondement d'un critère de sélection, à savoir la capacité du candidat à opérer dès le 1<sup>er</sup> juillet 2007 ;
- la procédure n'a donc pas permis à l'OTC de comparer plusieurs offres pour retenir la plus avantageuse économiquement ;
- le fait que deux offres aient été effectivement déposées n'est pas suffisant pour avoir entraîné une concurrence effective, dès lors que l'offre concurrente de Corsica Ferries, qui fixait une date de début des services au 12 novembre 2007, n'était, de ce fait, pas en mesure de constituer une alternative crédible ;
- la multiplicité des recours contentieux intervenus en l'espèce n'est pas un élément de nature à prouver l'effectivité de la concurrence dans le cadre de la procédure de passation de la CDSP ;
- le groupement SNCM-CMN jouissait d'un avantage concurrentiel important en tant qu'opérateur historique disposant déjà d'un outil naval adapté aux spécifications du cahier des charges de la CDSP ;
- la durée très courte du délai imparti entre la date prévue pour l'attribution de la DSP (finalement intervenue le 7 juin 2007) et la date du début de la fourniture des services (1<sup>er</sup> juillet 2007) était de nature à constituer une barrière à l'entrée importante pour de nouveaux entrants ;
- conjuguée aux exigences techniques liées aux spécificités des ports en cause, à la condition sur l'âge de la flotte et aux capacités unitaires demandées par le cahier des charges de la CDSP, cette durée très courte a été susceptible de limiter la participation à l'appel d'offres ;
- l'existence de nombreuses clauses de rencontre, associée à la liberté laissée à l'OTC de décider d'exemptions aux règles applicables, a également pu contribuer à décourager la participation à l'appel d'offres en entretenant le doute sur certains paramètres techniques et économiques cruciaux pour l'élaboration d'une offre.

55 En second lieu, la Commission a relevé que les autorités françaises ne lui avaient fourni aucun élément d'information susceptible de démontrer que les compensations étaient calculées sur le modèle d'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée (considérants 179 et 180 de la décision attaquée). Elle a ajouté que la compensation n'avait pas été définie par référence à une base de coûts établie a priori ou par comparaison avec la structure de charges d'autres entreprises maritimes comparables, mais eu égard à des prévisions de recettes et de coûts du carburant qui ne reprenaient qu'une partie des produits et des charges du service (considérant 180 de la décision attaquée). En outre, les compensations prévisionnelles de la DSP auraient été sensiblement supérieures à celles relatives à la période 2002-2006, pour des obligations similaires, voire légèrement inférieures en termes de capacité offerte (considérant 181 de la décision attaquée). Enfin, elle a estimé qu'une comparaison avec les coûts encourus par une entreprise bien gérée était d'autant plus nécessaire que certains éléments laissaient supposer que la SNCM, qui sortait alors d'une période de restructuration intense, n'était pas elle-même une telle entreprise (considérant 182 de la décision attaquée).

56 Eu égard à l'ensemble des considérations qui précèdent, la Commission a conclu à l'existence d'un avantage économique sélectif accordé aux délégataires (considérant 184 de la décision attaquée).

57 Après avoir constaté que les compensations en cause risquaient de fausser la concurrence et d'affecter le commerce entre États membres, la Commission a conclu qu'elles constituaient des aides d'État et qu'elles étaient illégales car elles avaient été octroyées sans notification préalable (considérants 185 à 187 et article 1<sup>er</sup> de la décision attaquée).

58 Aux considérants 188 à 212 de la décision attaquée, la Commission a examiné la compatibilité de ces aides d'État avec le marché intérieur.

59 À cet égard, en premier lieu, la Commission a relevé que, conformément au point 11 de sa communication

relative à l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public (2011) (JO 2012, C 8, p. 15, ci-après l'« encadrement SIEG »), les aides d'État n'entrant pas dans le champ d'application de sa décision 2012/21/UE, du 20 décembre 2011, relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, TFUE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de [SIEG] (JO 2012, L 7, p. 3), pouvaient être déclarées compatibles avec l'article 106, paragraphe 2, TFUE si elles étaient nécessaires au fonctionnement des SIEG concernés et n'affectaient pas le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union européenne, un tel équilibre n'étant possible que lorsque les conditions énoncées aux sections 2.2 à 2.10 de l'encadrement SIEG étaient remplies (considérant 190 de la décision attaquée).

60 En deuxième lieu, la Commission a rappelé que le service de base constituait un SIEG, mais que ce n'était pas le cas pour le service complémentaire, de sorte que les compensations versées au titre de ce dernier service ne sauraient être déclarées compatibles avec l'article 106, paragraphe 2, TFUE (considéranants 192 et 193 de la décision attaquée).

61 En troisième lieu, la Commission a considéré que, s'agissant du service de base, les autres conditions prévues par l'encadrement SIEG étaient remplies (considéranants 194 à 212 de la décision attaquée).

62 La Commission a conclu des éléments qui précèdent que les compensations versées à la SNCM et à la CMN au titre du service de base étaient des aides d'État illégales mais compatibles avec le marché intérieur (considérant 213, article 1<sup>er</sup> et article 2, paragraphe 2, de la décision attaquée), alors que celles versées à la seule SNCM au titre du service complémentaire étaient des aides d'État illégales et incompatibles avec le marché intérieur (considérant 214, article 1<sup>er</sup> et article 2, paragraphe 1, de la décision attaquée).

63 En conséquence, la Commission a ordonné la cessation immédiate du versement des compensations relatives au service complémentaire et la récupération, auprès du bénéficiaire, des aides déjà versées à cette fin, étant entendu que les sommes à récupérer produisaient des intérêts, courant à partir de la date à laquelle elles avaient été mises à la disposition du bénéficiaire jusqu'à leur récupération effective (considéranants 215 à 218 et 220 et article 3 de la décision attaquée). La Commission a précisé que cette récupération devait être immédiate et effective et que les autorités françaises devaient veiller à ce que la décision attaquée soit mise en œuvre dans les quatre mois suivant la date de sa notification (considérant 219 et article 4 de la décision attaquée), c'est-à-dire pour le 3 septembre 2013. En outre, les autorités françaises étaient tenues de communiquer à la Commission, dans les deux mois suivant la notification de la décision attaquée, notamment, le montant total (principal et intérêts) à récupérer auprès du bénéficiaire, une description détaillée des mesures déjà prises et prévues pour se conformer à la décision attaquée ainsi que les documents démontrant que le bénéficiaire avait été mis en demeure de rembourser l'aide (article 5 de la décision attaquée).

### **Procédure et conclusions des parties**

64 Par requête déposée au greffe du Tribunal le 12 juillet 2013, la République française a introduit le présent recours.

65 Par acte séparé, déposé au greffe du Tribunal le même jour, la République française a introduit une demande en référé, en vue d'obtenir le sursis à l'exécution de la décision attaquée jusqu'à ce que le Tribunal ait statué sur le recours principal. Par ordonnance du 29 août 2013, France/Commission (T 366/13 R, non publiée, EU:T:2013:396), le président du Tribunal a rejeté la demande en référé et a réservé les dépens.

66 La décision attaquée a également fait l'objet d'un recours en annulation par la SNCM, déposé au greffe du Tribunal le 26 août 2013 et enregistré sous la référence T 454/13.

67 Sur proposition du juge rapporteur, le Tribunal (sixième chambre) a décidé d'ouvrir la phase orale de la procédure.

68 Dans le cadre des mesures d'organisation de la procédure prévues à l'article 89 de son règlement de procédure, le Tribunal a invité les parties à répondre par écrit à certaines questions, ce qu'elles ont fait dans le délai imparti.

69 Les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions posées par le Tribunal lors de l'audience du 14 juin 2016.

70 La République française conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :

- annuler la décision attaquée ;
- condamner la Commission aux dépens.

71 La Commission conclut à ce qu'il plaise au Tribunal :

- déclarer le recours non fondé ;
- condamner la République française aux dépens.

## En droit

72 À l'appui du recours, à titre principal, la République française fait valoir que la Commission a violé la notion d'aide d'État définie au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE en considérant que les compensations versées à la SNCM et à la CMN dans le cadre de la CDSP procuraient à leurs bénéficiaires un avantage sélectif et en qualifiant ces compensations d'aides d'État au sens de cette disposition. À titre subsidiaire, elle invoque une violation de l'article 106, paragraphe 2, TFUE par la Commission.

*Sur le moyen invoqué à titre principal, tiré de la violation de l'article 107, paragraphe 1, TFUE*

### Observations liminaires

73 À titre liminaire, il convient d'exposer les principes jurisprudentiels, relatifs notamment à la qualification d'aide d'État d'une compensation de service public, à la lumière desquels le moyen invoqué à titre principal doit être examiné.

74 Aux termes de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre les États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

75 Selon une jurisprudence constante, la qualification d'aide, au sens de l'article 107, paragraphe 1, TFUE, requiert que toutes les conditions visées par cette disposition soient remplies. Ainsi, premièrement, il doit s'agir d'une intervention de l'État ou au moyen de ressources de l'État, deuxièmement, cette intervention doit être susceptible d'affecter les échanges entre les États membres, troisièmement, elle doit accorder un avantage sélectif à son bénéficiaire et, quatrièmement, elle doit fausser ou menacer de fausser la concurrence (voir arrêt du 8 mai 2013, *Libert e.a.*, C 197/11 et C 203/11, EU:C:2013:288, point 74 et jurisprudence citée).

76 Le présent moyen concerne la troisième de ces conditions, à savoir celle selon laquelle la mesure en cause doit s'analyser comme l'octroi d'un avantage à son bénéficiaire.

77 À cet égard, il y a lieu de rappeler qu'il ressort d'une jurisprudence constante que sont considérées comme des aides d'État les interventions qui, sous quelque forme que ce soit, sont susceptibles de favoriser directement ou indirectement des entreprises ou qui doivent être considérées comme un avantage économique que l'entreprise bénéficiaire n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché (voir arrêt du 2 septembre 2010, *Commission/Deutsche Post*, C 399/08 P, EU:C:2010:481, point 40 et jurisprudence citée).

78 Toutefois, ne relève pas de l'article 107, paragraphe 1, TFUE une intervention étatique considérée comme une compensation représentant la contrepartie de prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des OSP, de sorte que ces entreprises ne profitent pas, en réalité, d'un avantage financier et que ladite intervention n'a donc pas pour effet de placer ces entreprises dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises concurrentes (arrêts du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, C 280/00, EU:C:2003:415, point 87, et du 8 mai 2013, *Libert e.a.*, C 197/11 et C 203/11, EU:C:2013:288, point 84).

79 Cependant, pour que, dans un cas concret, une telle compensation puisse échapper à la qualification d'aide d'État, quatre critères doivent être satisfaits cumulativement (arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, C 280/00, EU:C:2003:415, points 87 et 88).

80 Premièrement, l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'OSP et ces obligations doivent être clairement définies (arrêt du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, C 280/00, EU:C:2003:415, point 89). La notion d'OSP au sens de ce premier critère correspond à celle de SIEG

visée à l'article 106, paragraphe 2, TFUE (voir, en ce sens, arrêt du 12 février 2008, BUPA e.a./Commission, T 289/03, EU:T:2008:29, point 162).

81 Deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être préalablement établis de façon objective et transparente (arrêt du 24 juillet 2003, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg, C 280/00, EU:C:2003:415, point 90).

82 Troisièmement, la compensation ne doit pas dépasser ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des OSP, en tenant compte des recettes qui y sont relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (arrêt du 24 juillet 2003, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg, C 280/00, EU:C:2003:415, point 92).

83 Quatrièmement, lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'OSP, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir les services en cause au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes qui y sont relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (arrêt du 24 juillet 2003, Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg, C 280/00, EU:C:2003:415, point 93).

84 Le moyen soulevé à titre principal par la République française comporte deux branches. La première branche concerne le respect du premier des critères Altmark et la seconde le respect du quatrième de ces critères.

Sur la première branche du moyen invoqué à titre principal, relative au respect du premier des critères Altmark

85 Dans le cadre de la première branche du moyen invoqué à titre principal, la République française prétend que la Commission a erronément considéré que le premier des critères Altmark n'était pas rempli en ce qui concerne le service complémentaire.

86 Cette première branche se subdivise en trois sous-branches. Dans le cadre de la première sous-branche, la République française fait valoir que le service de base et le service complémentaire forment un tout et ne sauraient être analysés séparément. Dans le cadre de la deuxième, elle soutient que ces deux types de service, pris dans leur ensemble, constituent un SIEG et remplissent le premier des critères Altmark. Dans le cadre de la troisième, elle affirme que, à supposer même que le service complémentaire doive être apprécié séparément du service de base, il constitue en soi un SIEG et remplit le premier des critères Altmark.

87 Avant de se prononcer sur ces différentes sous-branches, il convient d'examiner certaines observations liminaires formulées par la République française.

– Sur les observations liminaires formulées par la République française

88 À titre liminaire, la République française rappelle que les États membres disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition des services susceptibles d'être qualifiés de SIEG et que cette définition ne peut être remise en question par la Commission qu'en cas d'erreur manifeste. Toutefois, elle reconnaît que, en l'espèce, le pouvoir d'appréciation des autorités françaises, bien que large, était limité par les dispositions du règlement cabotage maritime, tel qu'interprété par la Cour dans l'arrêt du 20 février 2001, Analir e. a. (C 205/99, EU:C:2001:107). Elle conclut, en conséquence, au bien-fondé du test utilisé par la Commission dans la décision attaquée en vue de vérifier le respect du premier des critères Altmark (voir point 45 ci-dessus).

89 La République française ajoute que la condition tenant à la carence de l'initiative privée n'est pas inhérente au premier des critères Altmark. Selon elle, si, en l'espèce, la satisfaction de ce critère est subordonnée à la preuve d'un besoin réel de service public en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence, c'est uniquement parce que le règlement cabotage maritime trouve à s'appliquer et qu'il a encadré la marge d'appréciation des États membres pour définir le périmètre des SIEG dans le domaine du cabotage maritime en leur imposant l'établissement d'une telle preuve.

90 Lors de l'audience, la République française a fait valoir que, si la démonstration de l'existence d'une carence de l'initiative privée devait être un préalable à la qualification d'un service de SIEG, cela limiterait considérablement le pouvoir d'appréciation reconnu aux États membres. Elle a soutenu que la Commission ne pouvait tirer argument de l'arrêt du 16 septembre 2013, Colt Télécommunications France/Commission (T 79/10, non publié,

EU:T:2013:463), dès lors que, dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, il existait des lignes directrices qui prévoyaient expressément la nécessité de prouver une défaillance du marché, en l'occurrence les lignes directrices communautaires pour l'application des règles relatives aux aides d'État dans le cadre du déploiement rapide des réseaux de communication à haut débit (JO 2009, C 235, p. 7). Par ailleurs, elle a remis en cause la pertinence du renvoi à l'arrêt du 20 février 2001, Analir e.a. (C 205/99, EU:C:2001:107), pour apprécier le respect du premier des critères Altmark en l'espèce, notamment au motif que la Cour n'y interprète pas l'article 107, paragraphe 1, TFUE. Enfin, interrogée à ce sujet par le Tribunal, elle a affirmé que l'exigence selon laquelle l'État membre doit démontrer une défaillance du marché ne se confondait pas avec celle selon laquelle il doit établir un besoin réel de service public, le niveau de preuve requis étant plus élevé dans le premier cas que dans le second.

91 La Commission considère que les observations liminaires formulées par la République française dans ses écritures ne contiennent pas de critique fondamentale de l'approche retenue dans la décision attaquée aux fins de l'analyse du respect du premier des critères Altmark. Toutefois, renvoyant au point 154 de l'arrêt du 16 septembre 2013, Colt Télécommunications France/Commission (T 79/10, non publié, EU:T:2013:463), elle affirme que l'appréciation de l'existence d'une défaillance du marché constitue un préalable à la qualification d'une activité de SIEG et, partant, que, contrairement à ce qu'affirme la République française, la condition tenant à l'insuffisance ou à la carence de l'initiative privée est inhérente à ce critère. Lors de l'audience, elle a précisé que la défaillance du marché devait être établie dans tous les cas, c'est-à-dire même en dehors du domaine du cabotage maritime, pour pouvoir créer un SIEG. Elle a également indiqué que la démonstration de l'existence d'un besoin réel de service public constituait une exigence plus lourde que la démonstration d'une défaillance du marché.

92 Il convient de relever que, selon une jurisprudence constante, les États membres disposent d'un large pouvoir d'appréciation quant à la définition de ce qu'ils considèrent comme un SIEG et que, par conséquent, la définition de ces services par un État membre ne peut être remise en question par la Commission qu'en cas d'erreur manifeste (voir arrêts du 15 juin 2005, Olsen/Commission, T 17/02, EU:T:2005:218, point 216 et jurisprudence citée, et du 22 octobre 2008, TV2/Danmark e.a./Commission, T 309/04, T 317/04, T 329/04 et T 336/04, EU:T:2008:457, point 101 et jurisprudence citée).

93 Pour autant, le pouvoir de définition des SIEG par l'État membre n'est pas illimité et ne peut être exercé de manière arbitraire aux seules fins de faire échapper un secteur particulier à l'application des règles de concurrence (arrêt du 12 février 2008, BUPA e.a./Commission, T 289/03, EU:T:2008:29, point 168).

94 En particulier, lorsqu'il existe des règles spécifiques du droit de l'Union qui encadrent la définition du contenu et du périmètre du SIEG, elles lient l'appréciation des États membres, conformément au point 46 de la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général (JO 2012, C 8, p. 4).

95 Or, en l'espèce, il existait de telles règles, en l'occurrence les dispositions du règlement cabotage maritime, règlement dont la pertinence pour le cas d'espèce est manifeste, même s'il a été adopté sur le fondement de dispositions du traité autres que celles concernant le contrôle des aides d'État et a pour objet premier la réalisation du marché intérieur.

96 À cet égard, il y a lieu de rappeler que l'article 1<sup>er</sup> du règlement cabotage maritime consacre le principe de libre prestation des services de cabotage maritime dans l'Union. Dans le même sens, son troisième considérant précise qu'il vise à abolir les restrictions de cette libre prestation. En son article 4, il prévoit de possibles exceptions à ce principe directeur, à savoir la faculté pour les États membres de conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou de leur imposer des OSP. Il doit être relevé à ce propos que la CDSP constitue indubitablement un tel contrat de service public.

97 Il y a donc lieu d'entériner la considération de la Commission selon laquelle, dans la présente affaire, le pouvoir d'appréciation des autorités françaises était limité par les dispositions du règlement cabotage maritime.

98 Par ailleurs, c'est à bon droit également que la Commission a tenu compte de l'interprétation donnée auxdites dispositions par la Cour dans l'arrêt du 20 février 2001, Analir e.a. (C 205/99, EU:C:2001:107). Dans l'affaire ayant donné lieu à cet arrêt, cette dernière était notamment appelée à interpréter les articles 1<sup>er</sup> et 4 du règlement cabotage maritime et à préciser les conditions sous lesquelles la fourniture de services de cabotage maritime pouvait être soumise à un régime d'autorisation administrative préalable.

99 En interprétant les dispositions en cause du règlement cabotage maritime à la lumière de la liberté fondamentale sous-tendant celui-ci, à savoir la libre prestation des services, la Cour a notamment développé le

raisonnement suivant :

« 34. [L]’application d’un régime d’autorisation administrative préalable comme moyen d’imposer des [OSP] présuppose que les autorités nationales compétentes ont d’abord pu constater, pour des trajets bien déterminés, l’insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché. En d’autres termes, l’existence d’un besoin réel de service public doit pouvoir être démontrée.

35. D’autre part, pour qu’un régime d’autorisation administrative préalable puisse être justifié, il doit encore être démontré qu’un tel régime est nécessaire pour pouvoir imposer des [OSP] et qu’il est proportionnel au but poursuivi, de manière telle que le même objectif ne saurait être atteint par des mesures moins restrictives de la libre circulation des services, notamment, par un système de déclarations a posteriori [...]

36. À cet égard, il ne saurait être exclu que l’autorisation administrative préalable soit par elle-même un moyen approprié permettant de concrétiser le contenu des [OSP] à imposer à un armateur individuel en tenant compte de la situation particulière de celui-ci ou de contrôler préalablement l’aptitude d’un armateur à exécuter de telles obligations.

37. Cependant, un tel régime ne saurait légitimer un comportement discrétionnaire de la part des autorités nationales, de nature à priver les dispositions communautaires, notamment celles relatives à une liberté fondamentale telle que celle en cause au principal, de leur effet utile [...] »

100 Certes, ce qui était en cause dans l’affaire ayant donné lieu à l’arrêt du 20 février 2001, Analir e.a. (C 205/99, EU:C:2001:107), était un régime d’autorisation administrative préalable et non, comme en l’espèce, une DSP accompagnée de compensations. Toutefois, la restriction de la libre prestation des services de cabotage maritime résultant de cette DSP étant équivalente à celle découlant d’un tel régime, en particulier en ce que l’octroi de compensations au délégataire de service public est clairement de nature à gêner ou à rendre moins attrayante la prestation de ces services par les opérateurs ne bénéficiant pas des mêmes compensations, le raisonnement reproduit au point 99 ci-dessus est pleinement transposable au cas d’espèce.

101 Partant, il convient de conclure que c’est à bon droit que, dans la décision attaquée, pour vérifier le respect du premier des critères Altmark, la Commission a considéré que « le champ du service public tel que défini par un contrat de service public [devait] être nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel de service public, démontré par l’insuffisance des services réguliers de transport dans des conditions normales de marché » (considérant 136 de la décision attaquée).

102 Force est d’ailleurs de constater que, dans ses écritures, la République française a expressément reconnu le bien-fondé du raisonnement de la Commission, tel que validé aux points 92 à 101 ci-dessus.

103 La remise en cause de ce raisonnement par la République française lors de l’audience, notamment en contestant la validité du renvoi opéré par la Commission à l’arrêt du 20 février 2001, Analir e.a. (C 205/99, EU:C:2001:107), ainsi que la nécessité pour les autorités nationales de démontrer en la matière une carence de l’initiative privée, qui ne saurait notamment être regardée comme l’ampliation d’un argument antérieurement soulevé, doit être déclarée irrecevable en application des dispositions combinées de l’article 76, sous d), et de l’article 84, paragraphe 1, du règlement de procédure.

104 En tout état de cause, les arguments ainsi soulevés pour la première fois par la République française lors de l’audience, et qui sont en totale opposition avec ceux qu’elle a fait valoir dans ses écritures, sont dénués de tout fondement. Ainsi, d’une part, il a déjà été constaté, aux points 98 à 100 ci-dessus, que c’est à bon droit que la Commission a tenu compte des précisions données par la Cour dans l’arrêt du 20 février 2001, Analir e.a. (C 205/99, EU:C:2001:107). D’autre part, il ressort clairement du point 34 de cet arrêt que la démonstration de l’existence d’un besoin réel de service public est liée à celle de l’existence d’une carence de l’initiative privée. En d’autres termes, c’est sur la base d’un constat de carence de l’initiative privée qu’est déterminé le besoin réel de service public.

105 Il convient d’ajouter que, même si l’État membre dispose d’un large pouvoir d’appréciation quant à la détermination de ce qu’il considère comme un SIEG, cela ne le dispense toutefois pas de démontrer à suffisance de droit que le périmètre de celui-ci est nécessaire et proportionné par rapport à un besoin réel de service public. L’absence de preuve, fournie par l’État membre, que ces critères sont satisfaits ou la méconnaissance de ceux-ci est susceptible de constituer une erreur manifeste d’appréciation que la Commission est tenue de prendre en considération.

106 Enfin, il y a lieu de préciser que, selon une jurisprudence constante, au regard, d'une part, du large pouvoir d'appréciation dont dispose l'État membre quant à la définition d'une mission de SIEG et aux conditions de sa mise en œuvre et, d'autre part, de la portée du contrôle limitée à l'erreur manifeste que la Commission est habilitée à exercer à ce titre, le contrôle devant être exercé par le Tribunal sur l'appréciation de la Commission à cet égard ne saurait non plus dépasser la même limite et que, dès lors, ce contrôle doit se borner à examiner si la Commission a constaté ou a rejeté à bon droit l'existence d'une erreur manifeste de l'État membre (voir, en ce sens, arrêt du 16 septembre 2013, Iliad e.a./Commission, T 325/10, non publié, EU:T:2013:472, point 121 et jurisprudence citée).

– Sur la première sous-branche, tirée de ce que le service de base et le service complémentaire forment un tout

107 La République française prétend que, en distinguant le service de base du service complémentaire, la Commission a commis une erreur de fait et de droit et a méconnu le large pouvoir d'appréciation dont disposent les États membres pour définir les SIEG et leur périmètre. Selon elle, ces deux services doivent être analysés ensemble comme formant un seul et même service public de transport maritime.

108 La Commission conteste les arguments avancés par la République française.

109 Au soutien de sa thèse, en premier lieu, la République française fait valoir que le service complémentaire ne consiste qu'en la mise à disposition, par le groupement SNCM-CMN, de capacités minimales supplémentaires pour répondre à l'augmentation de la demande pendant les périodes de pointe sur les lignes les plus utilisées.

110 Force est de constater que c'est à bon droit que la Commission a constaté, dans la décision attaquée, que la République française n'était pas fondée à soutenir que le service de base et le service complémentaire ne constituaient pas deux types de service distincts.

111 À cet égard, premièrement, il doit être relevé que le service complémentaire, qui ne concerne que trois lignes sur les cinq couvertes par la DSP, fait l'objet de dispositions spécifiques du cahier des charges de la CDSP, à savoir le point I, sous a), paragraphe 2 (ligne Marseille-Bastia), le point I, sous b), paragraphe 2 (ligne Marseille-Ajaccio) et le point I, sous d), paragraphe 1.4 (ligne Marseille-Propriano) de celui-ci. À la page 1 de ce même cahier des charges, il est d'ailleurs précisé que les services concernés « comprennent, sur chaque ligne, un service passager et fret permanent et, sur certaines lignes, un service passager supplémentaire pour les pointes de trafic ».

112 Deuxièmement, il convient de rappeler que le service de base concerne le transport maritime de passagers et de fret, tandis que le service complémentaire concerne uniquement le transport de passagers.

113 Troisièmement, il y a lieu de relever que, s'agissant du service de base, le cahier des charges de la CDSP fixe, pour chacune des lignes concernées et trajet par trajet, des capacités minimales quotidiennes, alors que, s'agissant du service complémentaire, il fixe uniquement, également pour chacune des lignes concernées et trajet par trajet, des capacités minimales globales par périodes.

114 Quatrièmement, il doit être constaté que les deux types de service sont soumis à certaines obligations distinctes, en particulier en termes d'horaires et de fréquence des traversées, et que celles applicables au service de base sont plus contraignantes que celles applicables au service complémentaire. Ainsi, alors que le cahier des charges de la CDSP prévoit des horaires stricts de départ et d'arrivée pour le service de base, il n'impose aucun horaire particulier pour le service complémentaire. De même, tandis que ce cahier des charges stipule, s'agissant du service de base, que le transport des passagers doit être assuré dans chaque sens, quotidiennement (mais trois fois par semaine seulement en ce qui concerne la ligne Marseille-Propriano) et durant toute l'année, s'agissant du service complémentaire, il ne prévoit aucune contrainte en termes de fréquence des traversées. Certes, comme le relève à juste titre la République française, il ressort de ce même cahier des charges que, dans le cas du service complémentaire, les jours et horaires des voyages doivent faire l'objet d'un protocole d'accord « explicite et préalable » avec l'OTC. Toutefois, cela s'explique avant tout par le caractère contractuel de la CDSP et il n'en demeure pas moins que la SNCM dispose de la sorte d'une plus grande flexibilité que dans le cas du service de base. Il doit également être relevé que, s'agissant de ce dernier service, les trajets doivent être réalisés sans escale alors que, s'agissant du service complémentaire, une telle exigence n'est pas prévue.

115 Cinquièmement, il ressort de l'annexe 2 de la CDSP que le service de base est exécuté en utilisant des cargos mixtes, lesquels permettent le transport tant de passagers que de marchandises, tandis que le service complémentaire l'est en utilisant des ferries, lesquels ne permettent que le transport de passagers (et de leurs véhicules).

116 L'allégation de la République française selon laquelle, dans les faits, des cargos mixtes ont été utilisés aux fins du service complémentaire et, inversement, des ferries ont été utilisés aux fins du service de base n'est pas

démontrée à suffisance de droit. Plus particulièrement, les tableaux fournis par la République française en annexe à la réplique pour tenter de corroborer cette allégation ne sont pas concluants. En effet, tout d'abord, l'un de ces tableaux, à savoir le tableau n° 5, intitulé « service complémentaire effectué par les cargos », comporte des erreurs de calcul manifestes. Ensuite, et surtout, comme le relève à juste titre la Commission, ces tableaux contiennent une allocation artificielle des surcapacités (en nombre de places à bord) des différents navires qui est sans rapport avec la manière dont les deux types de service ont été réalisés en pratique. Ainsi, le tableau n° 5 présente, en ce qui concerne les lignes Marseille-Bastia et Marseille-Ajaccio, et pour la seconde moitié de l'année 2007 ainsi que pour chacune des années de la période 2008-2013, la différence entre les capacités offertes par les cargos des délégataires pour ces lignes dans le cadre du service de base (tableau n° 2, intitulé « service permanent effectué par les cargos ») et les capacités exigées par le cahier des charges de la CDSP pour ces mêmes service et lignes (tableau n° 1, intitulé « cahier des charges service permanent »). En d'autres termes, ledit tableau ne représente qu'un simple inventaire des surcapacités des navires assurant le service de base par rapport aux exigences du cahier des charges, surcapacités que la République française alloue arbitrairement à une prétendue prestation du service complémentaire au moyen de cargos. Dans le même sens, le tableau n° 6, intitulé « service complémentaire effectué par les ferries », fixe arbitrairement les capacités offertes par les ferries de la SNCM dans le cadre du service complémentaire comme résultant de la différence entre les capacités exigées par le cahier des charges de la CDSP pour ce service (tableau n° 4, intitulé « cahier des charges service complémentaire ») et les surcapacités reprises dans le tableau n° 5. Or, il ressort du dossier que les capacités offertes par lesdits ferries étaient largement supérieures à celles mentionnées dans le tableau n° 6, de sorte que, hors circonstances exceptionnelles, il n'y avait pas lieu de recourir à des cargos pour assurer la prestation du service complémentaire. Quant au tableau n° 3, intitulé « service permanent effectué par les ferries », il indique simplement, et sans que soit fournie la moindre justification, que les ferries ont contribué chaque année au service de base à hauteur de 26 000 places sur les lignes Marseille-Ajaccio et Marseille-Bastia. Enfin, il convient de relever que le fait qu'il ait pu y avoir des cas isolés dans lesquels un navire normalement destiné au service de base a été utilisé dans le cadre du service complémentaire, et inversement, ne suffit pas en lui-même pour remettre en cause le constat de principe selon lequel les cargos étaient affectés au service de base tandis que les ferries l'étaient au service complémentaire.

117 Sixièmement, il ressort également de l'annexe 2 de la CDSP que l'exploitation du service complémentaire était du ressort de la seule SNCM. Il y est, en effet, prévu que ce sont les navires *Danielle Casanova* et *Napoléon Bonaparte* qui sont utilisés pour « assurer les capacités supplémentaires du service passagers des lignes d'Ajaccio, [de] Bastia et [de] Propriano ». Or, ces deux navires font partie de la flotte de la SNCM et non de celle de la CMN. Ainsi, en pratique, et comme le reconnaît d'ailleurs expressément la République française, seule la SNCM a assuré l'exploitation du service complémentaire.

118 En deuxième lieu, la République française affirme que l'exploitation du service complémentaire est indispensable à celle du service de base, en ce sens que, sans le premier, le second ne pourrait pleinement atteindre son objectif, qui est de garantir la continuité territoriale tout au long de l'année. Selon elle, en effet, si des capacités supplémentaires n'étaient pas offertes par les codélégataires sur les lignes les plus utilisées pendant les périodes de pointe dans le cadre du service complémentaire, tout porterait à croire que, pendant ces périodes, les places offertes sur les navires du groupement SNCM-CMN tout au long de l'année dans le cadre du service de base seraient prises d'assaut par les touristes au détriment des usagers réguliers. En d'autres termes, la fourniture de services de transport suffisants en termes de continuité, de régularité, de fréquence, de qualité, de prix et de capacité pour atténuer les contraintes liées à l'insularité de la Corse ainsi que pour faciliter le développement des échanges économiques et humains entre l'île et le continent ne serait plus pleinement garantie en l'absence de telles capacités supplémentaires.

119 Cette argumentation ne saurait être accueillie. En effet, outre le fait qu'elle repose sur de simples allégations non étayées par un quelconque élément de preuve, elle part, en substance, de la prémisse selon laquelle la combinaison des capacités offertes par le groupement SNCM-CMN sur les liaisons Marseille-Corse dans le cadre du service de base et de celles offertes par Corsica Ferries sur les liaisons Toulon-Corse ne permet pas de garantir la continuité territoriale pendant les périodes de pointe. Or, ainsi qu'il ressortira de l'examen de la troisième sous-branche aux points 142 à 174 ci-après, cette prémisse est erronée.

120 À supposer que l'argumentation de la République française doive également se comprendre comme étant tirée de ce que les deux types de service ont un objectif commun, à savoir garantir la continuité territoriale, elle ne saurait davantage prospérer.

121 En effet, d'une part, et à titre général, il convient de relever que ce n'est pas parce que deux types de service ont un même objectif qu'ils doivent automatiquement être considérés comme ne constituant en réalité qu'un seul et même type de service.

122 D'autre part, la circonstance que le service de base et le service complémentaire visent tous deux

prétendument à assurer la continuité territoriale n'implique pas nécessairement, s'agissant, en particulier, de la question de l'existence d'un besoin réel de service public, qu'ils doivent être examinés ensemble, comme formant un tout indissociable.

123 En effet, comme le relève très justement la Commission, un objectif de continuité territoriale peut très bien être atteint à la fois par les forces du marché et par le service public. À cet égard, il doit être rappelé, d'une part, que, même si l'État membre dispose d'un large pouvoir d'appréciation en la matière, il ne peut établir un SIEG que dans la mesure où celui-ci répond à un besoin réel de service public et, d'autre part, que, si la demande est déjà satisfaite par les forces du marché, un tel besoin ne saurait exister (voir points 92 à 102 ci-dessus). Ainsi, pour pouvoir établir un SIEG dans le secteur du cabotage maritime, il ne suffit pas que l'État membre invoque la poursuite d'un objectif de continuité territoriale. Encore faut-il que la réalisation de cet objectif ne soit pas déjà assurée par le simple jeu des forces du marché. Si ce dernier permet d'atteindre une partie dudit objectif, la création d'un tel SIEG n'est justifiée que dans la mesure où elle répond à la carence correspondante du marché.

124 En l'espèce, la Commission a constaté, et ce à bon droit, ainsi que cela sera exposé dans le cadre de l'examen de la troisième sous-branche aux points 142 à 174 ci-après, que la continuité territoriale entre la Corse et le continent français était déjà assurée par le service de base complété par les forces du marché, soumises à des OSP. Dès lors, outre le fait que le service complémentaire ne répondait clairement pas à un besoin réel de service public, il n'était même pas indispensable à la réalisation de l'objectif théorique de continuité territoriale qui lui avait été assigné par les autorités françaises.

125 En troisième lieu, la République française affirme que le besoin de service public doit être apprécié globalement pour l'ensemble des lignes et des périodes de l'année, sans distinction entre la basse saison et les périodes de pointe. Au soutien de cette affirmation, elle renvoie au point 67 de l'arrêt du 11 septembre 2012, *Corsica Ferries France/Commission* (T 565/08, EU:T:2012:415), et à un passage du point 6 de la décision du Conseil d'État du 13 juillet 2012 (voir point 27 ci-dessus). Elle invoque également le fait que, au considérant 139 de la décision attaquée, la Commission a indiqué que, par souci d'éviter un « écrémage », il pouvait être légitime, dans des circonstances où la demande de transport présentait une saisonnalité marquée, d'inclure dans le périmètre du service public des services concernant à la fois les périodes de pointe et les périodes creuses. Enfin, elle tire de nouveau argument du fait que l'exploitation des services fournis pendant les périodes de pointe serait nécessaire pour garantir la réalisation de l'objectif poursuivi par le service de base fourni tout au long de l'année.

126 L'affirmation de la République française ne saurait être accueillie.

127 En effet, premièrement, s'il est vrai que le considérant 139 de la décision attaquée contient la déclaration relevée par la République française, cette dernière omet ici de mentionner que cette déclaration est directement suivie de l'appréciation selon laquelle « il ne serait légitime de considérer que le service complémentaire peut être justifié par le besoin réel de service public auquel satisfait le service de base que s'il est établi que son exploitation est [...] indispensable à celle du service de base, sur le fondement d'un ensemble de considérations techniques et économiques ».

128 Or, le bien-fondé de cette appréciation ne saurait être remis en cause. En effet, si le service complémentaire, qui est un service distinct du service de base (voir points 109 à 117 ci-dessus), était inclus dans le périmètre du service public sans que cela ne se justifie par l'existence de complémentarités techniques entre les deux types de service ou par des considérations d'efficacité économique, il ne serait manifestement pas satisfait aux exigences de nécessité et de proportionnalité (s'agissant de ces exigences, voir point 101 ci-dessus).

129 Deuxièmement, force est de constater que le point 67 de l'arrêt du 11 septembre 2012, *Corsica Ferries France/Commission* (T 565/08, EU:T:2012:415), invoqué par la République française, ne milite pas en faveur de l'approche globale préconisée par cette dernière. En effet, audit point 67, le Tribunal s'est contenté d'examiner si la continuité territoriale aurait pu être assurée par le simple jeu des forces du marché, et ce pour vérifier si l'existence d'un SIEG était justifiée. Il ne s'y est nullement prononcé sur la question proprement dite de la délimitation du périmètre du service public, comme le reconnaît au demeurant la République française dans la réplique.

130 Troisièmement, il y a lieu de considérer que la République française ne saurait davantage se prévaloir du passage du point 6 de la décision du Conseil d'État du 13 juillet 2012 qu'elle cite. En effet, ni la Commission ni le juge de l'Union ne sont liés par l'interprétation que le Conseil d'État donne aux dispositions du règlement cabotage maritime. En l'espèce, la République française est d'autant moins fondée à invoquer ledit passage que, à la date à laquelle le Conseil d'État a rendu sa décision, la procédure formelle d'examen ayant conduit à l'adoption de la décision attaquée avait déjà été ouverte par la Commission.

131 Quatrièmement, quant à l'argument tiré de ce que l'exploitation des services fournis pendant les périodes de pointe serait nécessaire pour garantir la réalisation de l'objectif poursuivi par le service de base fourni tout au long de l'année, il a déjà été rejeté au point 119 ci-dessus.

132 En quatrième lieu, la République française affirme qu'aucun des arguments avancés par la Commission aux considérants 139 à 144 de la décision attaquée ne permet de considérer que les deux types de service doivent être appréciés séparément.

133 Force est de constater qu'aucune des allégations formulées par la République française au soutien de cette affirmation ne permet de considérer que lesdits arguments de la Commission seraient erronés.

134 Premièrement, c'est en vain que, encore une fois, la République française prétend que l'exploitation du service complémentaire est indispensable pour garantir la réalisation de l'objectif de continuité territoriale poursuivi par le service de base (voir points 119 et 131 ci-dessus).

135 Deuxièmement, c'est à bon droit que la Commission a constaté, au considérant 141 de la décision attaquée, qu'aucune complémentarité technique n'avait été établie entre le service de base et le service complémentaire. À cet égard, il y a lieu de rappeler que, outre le fait que ces services sont soumis à des obligations distinctes, en particulier en termes d'horaires et de fréquence des traversées (voir point 114 ci-dessus), ils sont exécutés en utilisant des navires de types différents et ayant des finalités distinctes (voir points 115 et 116 ci-dessus). En effet, le service de base est opéré par des cargos mixtes, permettant le transport de marchandises et de passagers, tandis que le service complémentaire est opéré par des ferries, ne permettant le transport que de passagers et de leurs véhicules. Les différences techniques entre ces deux types de navires empêchent non seulement que, notamment, ceux utilisés pour la fourniture du service complémentaire le soient pour la fourniture du service de base, mais aussi que des économies d'échelle soient réalisées, en particulier sur le plan de la maintenance et de la réparation des moyens nautiques. À cela s'ajoute le fait que les équipages doivent faire l'objet d'une certification différente selon le type de navire et ne sont donc pas interchangeables.

136 Troisièmement, il convient de relever que, dans ses écritures, la République française, contrairement à la position qu'elle avait défendue lors de la procédure administrative, n'invoque aucune considération d'ordre économique. En particulier, elle n'y tire plus argument d'une éventuelle péréquation financière entre le service complémentaire et le service de base. Certes, lors de l'audience, la République française a avancé que le premier service, prétendument rentable, était indispensable au second, prétendument non rentable, pour rétablir un équilibre économique. Toutefois, à supposer que cet argument ne soit pas irrecevable en tant qu'il est tardif, force est de constater qu'il n'est nullement étayé et que, au contraire, les éléments du dossier font apparaître que tant le service de base que le service complémentaire présentaient un important déficit d'exploitation, ce qui excluait toute possibilité de péréquation financière entre eux (voir, notamment, considérants 47 et 143 de la décision attaquée).

137 Quatrièmement, en ce qui concerne l'allégation de la République française selon laquelle il ne saurait être tiré argument de ce que la nouvelle DSP pour la période 2014-2023 ne couvre plus le service complémentaire, mais se limite au service de base, au motif que cette exclusion s'explique par des motifs budgétaires ainsi que par le fait que la CTC a opéré un rééquilibrage entre les services de transport aérien et les services de transport maritime, elle doit être rejetée comme inopérante. En effet, il ne s'agit là que de la réponse de la République française à un argument invoqué par Corsica Ferries lors de la procédure administrative et qui n'a pas été repris par la Commission dans la décision attaquée pour fonder son raisonnement. En tout état de cause, le fait que la nouvelle DSP ne couvre plus le service complémentaire démontre effectivement qu'il n'est pas indispensable au bon accomplissement du service de base, que ce soit pour des motifs techniques ou pour des considérations d'ordre économique, et que ces deux types de service sont dissociables.

138 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que c'est à bon droit que la Commission a fait une distinction entre le service de base et le service complémentaire et a analysé la qualification de SIEG de manière distincte pour ces deux types de service. Partant, la première sous-branche doit être rejetée comme non fondée.

– Sur la deuxième sous-branche, tirée de ce que le service de base et le service complémentaire, pris ensemble, remplissent le premier des critères Altmark

139 La République française avance que les services couverts par la CDSP, pris dans leur ensemble, constituent un SIEG et que la CDSP satisfait au premier des critères Altmark. En effet, la politique de continuité territoriale qu'elle mène entre la Corse et le continent participerait d'un intérêt légitime, le service de transport maritime couvert par la CDSP, pris dans son ensemble, viserait à assurer l'objectif de continuité territoriale, les OSP seraient clairement définies dans le cahier des charges annexé à la CDSP et les services couverts par celle-ci répondraient à un besoin

réel de service public, en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence.

140 La Commission conclut au rejet de cette deuxième sous-branche.

141 Il convient de constater que cette deuxième sous-branche se fonde sur la prémisse selon laquelle les deux types de service ne forment, en réalité, qu'un seul et même type de service de transport maritime et doivent être appréciés ensemble, s'agissant du respect du premier des critères Altmark. Or, ainsi qu'il ressort de l'examen de la première sous-branche aux points 107 à 138 ci-dessus, cette prémisse est erronée. Partant, ladite deuxième sous-branche ne saurait être accueillie.

– Sur la troisième sous-branche, invoquée à titre subsidiaire, tirée de ce que le service complémentaire, considéré isolément, constitue un SIEG et remplit le premier des critères Altmark

142 La République française fait valoir, à titre subsidiaire, dans l'hypothèse où le service complémentaire devrait être distingué du service de base, que ce premier service constitue un SIEG et remplit le premier des critères Altmark.

143 La Commission conteste les arguments avancés par la République française.

144 Au soutien de sa thèse, en premier lieu, la République française avance que le service complémentaire vise à garantir la continuité territoriale entre la Corse et Marseille en fournissant des capacités supplémentaires pendant les périodes de pointe, ce qui constituerait un objectif légitime d'intérêt général.

145 S'agissant de cet argument, il suffit de relever que, pour les considérations exposées aux points 122 à 124 ci-dessus, il ne saurait prospérer.

146 En deuxième lieu, la République française constate que, en l'espèce, les OSP sont clairement définies dans le cahier des charges annexé à la CDSP.

147 À cet égard, il convient de considérer que, si l'exactitude de cette constatation ne saurait être remise en cause, toutefois, cette dernière ne saurait suffire pour justifier que le service complémentaire soit qualifié de SIEG.

148 En troisième lieu, la République française invoque trois arguments principaux aux fins de démontrer que le service complémentaire répond à un besoin réel de service public, en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence, et que l'inclusion de ce service dans le périmètre du SIEG couvert par la CDSP est nécessaire et proportionnée à ce besoin.

149 Ainsi, tout d'abord, la République française affirme que les services de transport maritime fournis sur la liaison Marseille-Corse dans le cadre du service complémentaire et ceux fournis sur la liaison Toulon-Corse ne sont pas substituables entre eux. Elle vise ainsi à remettre en cause le bien-fondé des différents indices retenus par la Commission aux considérants 154 à 160 de la décision attaquée.

150 Au soutien de cette affirmation, premièrement, la République française soutient que la forte augmentation du trafic maritime de passagers vers la Corse au départ de Toulon entre 2002 et 2012 n'a pas eu pour conséquence une diminution du trafic maritime de passagers au départ de Marseille. Il ne saurait donc être considéré qu'il y a eu un report du trafic existant au départ de Marseille vers le trafic au départ de Toulon.

151 Ces allégations ne sauraient être accueillies. En effet, il ressort du dossier, et en particulier d'un tableau annexé à la requête, que, comme cela est constaté au considérant 154 de la décision attaquée, le trafic global pour le transport maritime de passagers entre le continent français et la Corse a sensiblement augmenté sur la période 2002-2009 (+ 31,6 %), période que la Commission a retenue à juste titre car elle permet de montrer les grandes tendances des évolutions du trafic passagers antérieurement à l'attribution de la DSP ainsi que lors des deux années suivant cette attribution. Il ressort également du dossier et de ce tableau que, comme cela est indiqué au même considérant, cette augmentation a été absorbée, et ce dans une très large mesure, par les prestataires opérant au départ de Toulon (+ 150 %), et non par ceux opérant au départ de Marseille (- 1,7 %). Le même constat peut être formulé en se fondant sur les données relatives à la période, plus étendue et moins pertinente, retenue par la République française, à savoir la période 2002-2012, qui laissent apparaître une augmentation de 40 % du trafic global, une augmentation de 169 % du trafic au départ de Toulon et une augmentation de 16,3 % seulement du trafic au départ de Marseille. L'allégation de la République française selon laquelle l'augmentation du trafic au départ de Toulon ne s'est pas accompagnée d'une diminution du trafic au départ de Marseille, outre le fait qu'elle est inexacte s'agissant de la

période 2002-2009, omet de tenir compte de la croissance du trafic global et de l'évolution des parts de marché des opérateurs. Or, il est incontestable que, dans ce contexte d'augmentation générale du trafic entre la Corse et le continent français, et ce quelle que soit la période considérée, la part de marché des prestataires opérant au départ de Toulon a considérablement augmenté, tandis que celle des prestataires opérant au départ de Marseille a diminué. Il pouvait clairement en être déduit l'existence d'un report du trafic de transport maritime de passagers de la liaison Marseille-Corse vers la liaison Toulon-Corse et, partant, d'une substituabilité, du point de vue de la demande, des services offerts sur la première liaison avec ceux offerts sur la seconde.

**152** Il doit être ajouté que la République française ne conteste pas les développements contenus au considérant 157 de la décision attaquée, qui se lit comme suit :

« De fait, l'évolution du trafic entre le continent français et la Corse au bénéfice des liaisons au départ de Toulon est d'autant plus marquée pour le service complémentaire. Entre 2002 et 2005, le trafic réel constaté sur le service complémentaire a diminué de 208 213 passagers sur la liaison Marseille-Corse, tandis que le trafic a augmenté de 324 466 passagers sur la liaison Toulon-Corse sur la même période. La diminution de la part du trafic assurée par le service complémentaire au profit d'autres opérateurs de marché, dans un contexte d'augmentation globale du trafic depuis 2002, indique un fort degré de substituabilité entre ces deux services. »

**153** Deuxièmement, la République française estime que la Commission ne pouvait prendre en compte les reports de trafic de la liaison Marseille-Corse vers la liaison Toulon-Corse pendant les années 2004 et 2005 pour apprécier la substituabilité, du point de vue de la demande, des services fournis sur la première liaison dans le cadre du service complémentaire avec ceux fournis sur la seconde liaison, dès lors que ces années avaient été marquées par d'importantes grèves qui avaient fortement perturbé le trafic au départ de Marseille.

**154** Ce grief ne saurait être accueilli. En effet, d'une part, il doit être rappelé que l'analyse à laquelle la Commission procède aux considérants 154 à 160 de la décision attaquée ne se limite pas aux années 2004 et 2005, mais couvre une période s'étendant de 2002 à 2009. D'autre part, les conflits sociaux auxquels se réfère la République française sont intervenus durant les seuls mois de septembre 2004, de septembre 2005 et d'octobre 2005, et non sur l'ensemble des années 2004 et 2005, comme la République française semble le soutenir. Enfin, ainsi que le relève à juste titre la Commission en renvoyant au point 38 de sa communication sur la définition du marché en cause aux fins du droit communautaire de la concurrence (JO 1997, C 372, p. 5), en droit de la concurrence, l'expérience d'une grève peut être utilisée pour délimiter un marché.

**155** Troisièmement, la République française relève que Propriano n'est pas desservie par les navires au départ de Toulon, mais uniquement par ceux au départ de Marseille. Elle en conclut que les services de transport offerts au départ de Marseille dans le cadre du service complémentaire et ceux offerts au départ de Toulon ne sont pas substituables, à tout le moins pour les passagers qui effectuent la traversée entre la France continentale et Propriano.

**156** L'argument de la République française ne saurait prospérer. S'il est exact que le port de Propriano n'est pas desservi par les navires au départ de Toulon, toutefois, il l'est par ceux au départ de Marseille, ce dans le cadre du service de base [voir point I, sous d), paragraphe 1.3, du cahier des charges de la CDSP]. Il est même prévu, pour la ligne Marseille-Propriano et pour ce service, une augmentation des capacités minimales sur la période du 1<sup>er</sup> mai au 30 septembre [voir point I, sous d), paragraphe 1.3, sous i), du cahier des charges de la CDSP]. Comme le relève à juste titre la Commission, il n'existe pas la moindre indication selon laquelle le service de base, ainsi renforcé pendant cinq mois au cours de la période printemps-été, n'aurait pas suffi à lui seul pour répondre à la demande des usagers sur cette ligne, même en période de pointe. Partant, il doit être considéré que les services fournis sur ladite ligne dans le cadre du service complémentaire ne répondaient pas à un besoin réel de service public et que la question de la substituabilité des ports de Marseille et de Toulon pour la desserte de Propriano ne se posait donc même pas.

**157** En outre, et en tout état de cause, il convient de constater que, ainsi que le relève la Commission au considérant 164 et dans la note en bas de page n° 98 de la décision attaquée, le trafic sur la ligne Marseille-Propriano ne représentait qu'une faible proportion (10 % environ) de l'ensemble de l'activité couverte par le service complémentaire. Une proportion aussi faible ne permettait pas de justifier l'existence d'un service public ayant l'ampleur du service complémentaire, lequel ne se résumait pas à cette ligne. Comme cela est indiqué audit considérant, « la faible proportion du trafic représenté par [ladite] ligne ne permet pas de considérer que la carence de l'initiative privée sur cette seule ligne invalide la conclusion concernant l'ensemble du service complémentaire ».

**158** Quatrièmement, la République française conteste la pertinence de l'argument tiré par la Commission, au considérant 158 de la décision attaquée, de la faible distance entre Marseille et Toulon.

159 Force est de constater que c'est à bon droit que la Commission a considéré que la faible distance entre Marseille et Toulon, à savoir environ 50 km à vol d'oiseau et 65 km par la route, et le fait que le temps de déplacement par la route entre ces deux villes n'est que de 45 minutes, ce qui constitue une durée largement inférieure à celle du temps de traversée vers la Corse à partir du continent français, constituaient des indices pertinents de la substituabilité, du point de vue de la demande, des services de transport maritime de passagers au départ de Marseille et de ceux au départ de Toulon. À cela s'ajoute le fait que le port de Toulon est plus proche de la Corse que celui de Marseille, ce qui permet aux navires opérant au départ du premier port d'effectuer la traversée en moins de temps que ceux opérant au départ du second. Eu égard à ces éléments, et contrairement à ce que laisse entendre la République française, il est peu plausible que ces 45 minutes supplémentaires de trajet en voiture découragent des personnes résidant ou travaillant à Marseille d'emprunter la liaison Toulon-Corse.

160 Cinquièmement, la République française fait valoir que les services de transport maritime fournis sur la liaison Toulon-Corse sont soumis à des obligations beaucoup moins contraignantes en termes de capacités, de tarifs applicables, de qualité du service offert, de trajets et de fréquence que les services de transport maritime fournis sur la liaison Marseille-Corse dans le cadre du service complémentaire, de sorte que le consommateur n'aurait pas l'assurance que les premiers services sont équivalents aux seconds.

161 Il convient de constater qu'il ressort du dossier – et qu'il est constant entre les parties – que les obligations de la CDSP applicables au service complémentaire et les OSP auxquelles sont soumis les services de transport au départ de Toulon ne sont pas strictement identiques. Toutefois, comme le relève à juste titre la Commission au considérant 165 de la décision attaquée et dans ses écritures, la République française n'a pas pour autant démontré l'existence d'une différence qualitative significative entre les services de transport maritime fournis au départ de Marseille dans le cadre du service complémentaire et les services de transport maritime fournis au départ de Toulon de nature à dissuader les usagers des premiers de se reporter sur les seconds.

162 À cet égard, il importe de rappeler que les obligations prévues par le cahier des charges de la CDSP sont moins contraignantes pour ce qui est du service complémentaire que pour ce qui est du service de base (voir points 113 et 114 ci-dessus).

163 Par ailleurs, il y a lieu de relever que les compagnies qui offraient des services de transport maritime sur la liaison Toulon-Corse étaient elles-mêmes soumises à des OSP en matière de régularité, de continuité, de fréquence des traversées, de capacité de réalisation du service, de tarifs et d'équipage des navires, et ce dans le cadre du régime d'aides à caractère social décrit au point 14 ci-dessus. Ainsi, elles devaient fournir toute justification sur leur capacité à assurer le service, être en règle au regard des obligations fiscales et sociales, communiquer au préalable leur programme d'exploitation à l'OTC et assurer au moins deux rotations par semaine toute l'année entre Toulon et la Corse. Les équipages de leurs navires étaient soumis aux règles prévues par le droit français. Par ailleurs, des tarifs sociaux maximaux étaient fixés pour chacune des catégories concernées. Il doit être ajouté que, contrairement à ce que prétend la République française, il ne ressort pas du cahier des charges de la CDSP que, dans le cadre du service complémentaire, les traversées sur la liaison Marseille-Corse devaient être effectuées sans escale. En tout état de cause, les traversées sur la liaison Toulon-Corse ne comportaient pas d'escale.

164 Quant à l'argument de la République française tiré de ce que le cahier des charges de la CDSP prévoit des capacités minimales supplémentaires pour le transport de passagers dans le cas du service complémentaire, il ne saurait prospérer puisqu'il s'agit là de la substance même de ce service. En outre, rien ne permet de croire que les capacités offertes pour le transport de passagers au départ de Toulon lors des périodes de pointe auraient été insuffisantes pour répondre à la demande.

165 S'agissant des obligations de qualité du service offert prévues par le cahier des charges de la CDSP pour le service complémentaire, invoquées par la République française, il suffit de constater que cette dernière n'a pas fait valoir le moindre élément de nature à établir qu'il existait un quelconque besoin particulier des voyageurs qui n'aurait pas été satisfait dans le cadre de la fourniture des services de transport maritime par les compagnies opérant au départ de Toulon. Le service complémentaire n'était assorti que de peu d'obligations en termes de qualité du service offert et celles-ci ne se distinguaient pas fondamentalement de celles applicables aux services de transport fournis par les compagnies concurrentes, en particulier par Corsica Ferries. Il doit être ajouté que, s'il y avait réellement eu une différence qualitative significative entre le service complémentaire offert au départ de Marseille et les services de transport maritime offerts au départ de Toulon, cela aurait clairement freiné le report du trafic au départ de Marseille vers le trafic au départ de Toulon constaté aux points 150 à 154 ci-dessus.

166 Sixièmement, la République française conteste que le Conseil de la concurrence (France), dans sa décision 06-MC-03, du 11 décembre 2006, relative à des demandes de mesures conservatoires dans le secteur du transport maritime entre la Corse et le continent, ait conclu à la substituabilité des services offerts sur la liaison Marseille-

Corse avec ceux offerts sur la liaison Toulon-Corse. Il aurait seulement indiqué que les ports de Nice, de Toulon, de Marseille, de Livourne (Italie), de Savone (Italie) et de Gênes (Italie) exerçaient les uns sur les autres une certaine pression concurrentielle.

167 Force est de constater que cet argument est inopérant. En effet, dans la décision attaquée, la Commission ne s'est pas fondée sur cette décision du Conseil de la concurrence pour conclure à l'existence d'une substituabilité des services offerts sur la liaison Marseille-Corse avec ceux offerts sur la liaison Toulon-Corse. Au considérant 156 de la décision attaquée, dans lequel il est fait référence à ladite décision du Conseil de la concurrence, la Commission s'est, pour l'essentiel, limitée à réfuter l'argument que les autorités françaises tentaient elles-mêmes de tirer de cette dernière décision.

168 Il résulte des considérations qui précèdent que c'est bon à droit que la Commission a considéré que les services de transport maritime fournis sur la liaison Marseille-Corse dans le cadre du service complémentaire et ceux fournis sur la liaison Toulon-Corse étaient, du point de vue de la demande, substituables entre eux.

169 Ensuite, la République française affirme qu'il existait un besoin réel de service public en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence sur la liaison Marseille-Corse pendant les périodes couvertes par le service complémentaire. Au soutien de cette affirmation, d'une part, elle relève qu'il existait une carence de l'initiative privée sur la liaison Marseille-Corse, puisque seul le groupement SNCM-CMN fournissait des services de transport maritime sur celle-ci, et, d'autre part, elle répète que les services de transport maritime offerts sur ladite liaison dans le cadre du service complémentaire et ceux offerts sur la liaison Toulon-Corse ne sont pas substituables entre eux.

170 À cet égard, il suffit de relever que, la seconde prémisse sur laquelle la République française fonde son affirmation étant manifestement erronée, ainsi qu'il ressort des développements contenus aux points 149 à 168 ci-dessus, ladite affirmation ne saurait tout aussi manifestement prospérer.

171 Enfin, la République française fait valoir que, en tout état de cause, même si le Tribunal devait estimer que les services de transport maritime offerts sur la liaison Marseille-Corse dans le cadre du service complémentaire et ceux offerts sur la liaison Toulon-Corse sont substituables entre eux, les services de transport fournis dans une situation de libre concurrence sur cette dernière liaison ne permettent pas de garantir, de façon satisfaisante et dans des conditions compatibles avec l'intérêt général, la continuité territoriale.

172 Il y a lieu de relever que la République française vise ainsi à remettre en cause le bien-fondé des développements contenus aux considérants 161 à 167 de la décision attaquée, dans lesquels la Commission a constaté, en substance, que l'inclusion du service complémentaire dans le périmètre du SIEG ne correspondait pas à un besoin réel de service public dans la mesure où la combinaison des capacités offertes par le groupement SNCM-CMN dans le cadre du service de base sur la liaison Marseille-Corse et de celles offertes par Corsica Ferries sur la liaison Toulon-Corse permettait de répondre à la demande.

173 Au soutien de sa position, d'une part, la République française invoque de nouveau le fait que Corsica Ferries ne dessert pas le port de Propriano. À cet égard, il suffit de constater que, pour les motifs exposés aux points 156 et 157 ci-dessus, cet argument ne saurait être accueilli.

174 D'autre part, la République française réaffirme que les OSP auxquelles Corsica Ferries était soumise sur la liaison Toulon-Corse étaient beaucoup moins contraignantes que les obligations qui pesaient sur le groupement SNCM-CMN sur la liaison Marseille-Corse dans le cadre du service complémentaire. Pour les motifs exposés aux points 161 à 165 ci-dessus, cet argument doit être rejeté.

175 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que c'est à bon droit que la Commission a estimé que l'inclusion du service complémentaire dans le périmètre du SIEG ne répondait pas à un besoin réel de service public et que, partant, le premier des critères Altmark n'était pas rempli s'agissant du service complémentaire. La première branche du moyen invoqué à titre principal doit donc être rejetée.

Sur la seconde branche du moyen invoqué à titre principal, relative au respect du quatrième des critères Altmark

176 Dans le cadre de la seconde branche du moyen invoqué à titre principal, la République française prétend que la Commission a erronément considéré que le quatrième des critères Altmark n'était pas rempli, s'agissant tant du service de base que du service complémentaire. Elle soutient que la procédure de passation de la CDSP a permis d'assurer une concurrence effective entre les opérateurs et, partant, de choisir l'offre économiquement la plus avantageuse pour la collectivité.

177 La Commission rejette les arguments de la République française.

178 Il convient de rappeler qu'il est satisfait au quatrième des critères Altmark dans deux hypothèses alternatives. Selon la première, le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'OSP doit avoir été effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir les services en cause au moindre coût pour la collectivité. Selon la seconde, le niveau de la compensation doit avoir été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes qui y sont relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

179 Dans la décision attaquée, la Commission a considéré qu'aucune de ces deux hypothèses n'était avérée en l'espèce (voir considérants 169 à 178 et 179 à 183 de la décision attaquée). Dans le cadre du présent recours, la République française ne remet en cause que les conclusions de la Commission relatives à la première desdites hypothèses.

180 Force est de constater qu'il ressort d'un faisceau d'indices convergents que la procédure d'appel d'offres suivie en l'espèce n'a manifestement pas entraîné une concurrence réelle et ouverte suffisante, permettant de sélectionner le candidat capable de fournir les services de transport maritime en cause au moindre coût pour la collectivité.

181 Ainsi, en premier lieu, il convient de relever que la CDSP a été attribuée au groupement SNCM-CMN à l'issue d'une procédure négociée avec publication, et ce après annulation, par le Conseil d'État, le 15 décembre 2006, d'une première procédure de passation de la DSP dans son intégralité. Or, comme il ressort du considérant 170 de la décision attaquée et du point 66 de la communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, une procédure négociée avec publication confère une large marge d'appréciation au pouvoir adjudicateur et peut restreindre la participation des opérateurs intéressés. Une telle procédure ne peut donc être considérée comme suffisante pour satisfaire au quatrième des critères Altmark que dans des cas exceptionnels. Il y a lieu d'ajouter que le point 68 de la même communication rappelle qu'il peut arriver qu'une procédure de passation de marché ne puisse permettre un moindre coût pour la collectivité du fait qu'elle n'entraîne pas une concurrence ouverte et réelle suffisante.

182 En deuxième lieu, il doit être relevé que deux offres seulement ont été présentées à la suite de la publication de l'avis d'appel d'offres, à savoir l'offre groupée de la SNCM et de la CMN, d'une part, et l'offre de Corsica Ferries, d'autre part. Or, en théorie, plusieurs autres compagnies maritimes auraient pu soumissionner à cet appel d'offres, dont au moins trois compagnies fournissant des services réguliers de transport maritime entre le continent et la Corse [Saremar (Italie-Corse), Lauro (Italie-Corse) et Moby (Italie-Corse mais aussi, pendant un certain temps, France continentale-Corse)].

183 En troisième lieu, et dans le prolongement de ce qui est exposé au point 182 ci-dessus, il convient de constater que, comme il ressort des considérants 174 à 177 de la décision attaquée, une série de facteurs ont, en effet, indubitablement dissuadé, voire empêché, des candidats potentiels de participer à l'appel d'offres.

184 Premièrement, il doit être tenu compte de ce que, comme cela est indiqué au considérant 175 de la décision attaquée et comme il ressort des points 60 et 106 de la décision du Conseil de la concurrence du 11 décembre 2006, le groupement SNCM-CMN disposait d'un important avantage concurrentiel du fait de sa position d'opérateur historique sur la liaison Marseille-Corse disposant déjà des navires adaptés aux spécifications du cahier des charges de la CDSP.

185 Deuxièmement, a nécessairement eu un effet d'éviction la brièveté des délais imposés dans le cadre de la procédure de passation de la CDSP. À cet égard, il y a lieu de rappeler que le nouvel avis d'appel d'offres et le cahier des charges définitif ont été publiés le 30 décembre 2006, pour une mise en œuvre de la DSP à compter du 1<sup>er</sup> mai 2007, à savoir quatre mois plus tard seulement, cette dernière date ayant été portée au 1<sup>er</sup> juillet 2007 par délibération de l'assemblée de Corse du 27 avril 2007. Il en a résulté que le délai entre la date d'attribution de la DSP, laquelle attribution est finalement intervenue le 7 juin 2007, et la date de mise en œuvre de la DSP ne pouvait être qu'extrêmement bref. Ainsi, ledit délai n'a été que de 23 jours. Or, des délais aussi courts ne permettaient manifestement pas aux opérateurs qui n'étaient pas déjà présents sur la liaison Marseille-Corse de déployer leurs navires à partir d'autres liaisons ou d'acquérir d'autres navires remplissant les prescriptions du cahier des charges. Ces opérateurs n'auraient pas pris le risque économique très élevé d'adapter par avance leur flotte en l'absence de toute indication favorable quant à la possibilité d'emporter le marché.

186 Certes, comme le fait valoir la République française, en dépit des obstacles constitués par ces très brefs délais, Corsica Ferries a pu soumissionner à l'appel d'offres en cause. Toutefois, il doit être relevé que cette dernière s'est trouvée dans l'impossibilité de proposer une date antérieure au 12 novembre 2007 pour le début de l'exploitation de la DSP en raison, précisément, du fait que sa flotte devait rester mobilisée sur Nice et Toulon jusqu'à cette dernière date, puisque les billets de transport pour la saison touristique avaient été mis en vente dès le mois de janvier.

187 Par ailleurs, la République française ne saurait invoquer le fait qu'il était essentiel que le délégataire soit en mesure de commencer à exploiter la DSP dès le 1<sup>er</sup> juillet 2007, dès lors que la précédente DSP prenait fin le 30 juin 2007 et avait déjà été prorogée de six mois. En effet, elle tente ainsi de tirer argument de ce que la CTC n'a pas fait preuve de toute la diligence requise en lançant en temps utile la procédure d'appel d'offres et en veillant à ce que le déroulement de celle-ci soit exempt d'irrégularités, ce qui ne saurait être accepté. En outre, la CTC aurait vraisemblablement pu légèrement proroger une nouvelle fois la précédente DSP.

188 Troisièmement, force est de constater que certaines contraintes de nature technique ont également limité le nombre de candidats susceptibles de soumissionner à l'appel d'offres. Ainsi, les navires devaient répondre à des exigences techniques précises pour pouvoir manœuvrer dans certains des ports corses. Par exemple, comme cela est indiqué dans la note en bas de page n° 107 de la décision attaquée, en 2007, le port de Bastia ne permettait pas la manœuvre de navires mesurant plus de 180 mètres. Cette contrainte, conjuguée à l'exigence d'un nombre minimal élevé de mètres linéaires prévue par le cahier des charges de la CDSP pour le transport du fret, impliquait la construction de navires presque sur mesure, analogues à certains des navires de la SNCM, tels que le *Paglia Orba* et le *Pascal Paoli*. Or, ainsi que cela est relevé dans la note en bas de page n° 109 de la décision attaquée, le coût de navires susceptibles de remplir les conditions de ce cahier des charges était particulièrement élevé. À ces éléments s'ajoute le fait que ledit cahier des charges prévoyait que les navires destinés à assurer le service public ne pouvaient être âgés de plus de 20 ans, avec possibilité d'une dérogation pour les années 2007 et 2008, ce qui bénéficiait directement à la SNCM, tout en ayant pour effet d'exclure cinq navires de la flotte de Corsica Ferries disponible pour l'exploitation de la DSP, comme l'explique de manière très convaincante la Commission dans sa réponse à l'une des questions écrites du Tribunal.

189 Il convient d'ajouter que, au point 56 de sa décision 06-MC-03 du 11 décembre 2006 (voir point 166 ci-dessus), citée dans la note en bas de page n° 106 de la décision attaquée, le Conseil de la concurrence a conclu que, « [s]i, en théorie, plusieurs compagnies disposaient des navires nécessaires et auraient pu répondre à l'appel d'offres, un certain nombre de particularités du règlement de consultation, les délais impartis pour y répondre ainsi que plusieurs contraintes de nature technique ou commerciale ont réduit en pratique leur nombre aux trois compagnies déjà actives sur le service de la Corse depuis les ports de Marseille, [de] Toulon et [de] Nice » (voir aussi points 120 à 133 de la décision 09-D-10 du Conseil de la concurrence, du 27 février 2009, relative à des pratiques mises en œuvre dans le secteur du transport maritime entre la Corse et le continent).

190 En quatrième lieu, comme cela est constaté à juste titre au considérant 172 de la décision attaquée, l'offre de Corsica Ferries, qui était donc l'unique offre concurrente de celle du groupement SNCM-CMN, a été rejetée sur la base de critères de sélection, et non de critères d'attribution, c'est-à-dire sans même qu'intervienne une comparaison des mérites propres des offres en présence pour retenir celle qui était économiquement la plus avantageuse. Ainsi, il ressort de la délibération de l'assemblée de Corse du 7 juin 2007 que l'offre de Corsica Ferries a été rejetée au motif que cette dernière n'était pas en mesure de « fixer, de manière ferme et définitive, la date à laquelle elle serait capable d'exploiter la [DSP] ». Plus précisément, comme cela est déjà indiqué au point 186 ci-dessus, Corsica Ferries se trouvait dans l'impossibilité de proposer une date antérieure au 12 novembre 2007 pour la mise en œuvre de la DSP, alors que le début de celle-ci avait été fixé au 1<sup>er</sup> juillet 2007. Par ailleurs, il ressort du rapport du président du conseil exécutif de Corse sur la desserte maritime de service public entre Marseille et la Corse, au regard duquel a été adoptée cette délibération, que certains des navires de Corsica Ferries ne répondaient pas à la condition d'âge maximal fixée par le règlement particulier d'appel d'offres, dès lors qu'ils avaient été mis en ligne avant le 1<sup>er</sup> janvier 1987 (voir aussi note en bas de page n° 20 de la décision attaquée).

191 Il ne saurait donc être considéré que, ainsi que l'avance la République française, l'offre de Corsica Ferries a été rejetée au motif qu'elle n'était pas économiquement la plus avantageuse. Il doit être ajouté que les raisons qui ont justifié ce rejet ne figurent pas parmi les critères d'attribution énoncés par le règlement particulier d'appel d'offres, lequel, sous le titre « critère de choix », prévoit notamment ce qui suit :

« Pour l'attribution des contrats, la [CTC] se déterminera en fonction de l'engagement financier global qu'elle sera amenée à prendre et des éléments de qualité de service et de développement économique de l'île fournis par les entreprises soumissionnaires, notamment la part des services et activités envisagés sur le marché insulaire, dans la limite des capacités et des types de production. »

192 En cinquième lieu, il convient d'entériner la constatation de la Commission, figurant au considérant 177 de la décision attaquée, selon laquelle « l'existence de nombreuses clauses de rencontre, associée à la liberté laissée à l'OTC de décider d'exemptions aux règles applicables, a également pu contribuer à décourager la participation à l'appel d'offres en entretenant le doute sur certains paramètres techniques et économiques cruciaux pour l'élaboration d'une offre ».

193 Ainsi, premièrement, l'article 2 de la CDSP prévoit que les obligations du cahier des charges peuvent faire l'objet d'aménagements pendant une période transitoire se terminant le 31 décembre 2008. Les obligations ainsi visées, qui peuvent être assouplies à la discrétion de l'OTC, portent sur des points essentiels de la DSP, puisqu'elles concernent les capacités minimales [voir point I, sous a), paragraphe 1.3, point I, sous b), paragraphe 1.3, point I, sous c), paragraphe 1.3, point I, sous d), paragraphe 1.3 et point I, sous e), paragraphe 1.3, du cahier des charges], la qualité du service et la date de mise en service des navires (voir introduction du point III du cahier des charges). Certes, les dérogations n'étaient prévues que pour une période de 18 mois, mais elles n'en étaient pas moins significatives, un tel délai étant suffisant pour réorganiser, le cas échéant, une flotte de navires.

194 Deuxièmement, le cahier des charges de la CDSP prévoit qu'« il pourra être admis, après l'accord de l'OTC, notamment pour permettre de satisfaire aux obligations réglementaires d'entretien/[de] réparation/[de] reclassification des navires, qu'un niveau de service plus réduit, pour les capacités prévues ci-dessus, notamment pour les passagers (dans la limite de 30 % de réduction), soit mis en place pendant la période du 1<sup>er</sup> octobre au 31 mars, hors période de vacances scolaires et quelle que soit la période de l'année en cas d'évènement imprévu » [voir point I, sous a), paragraphe 1.4, point I, sous b), paragraphe 1.4, point I, sous c), paragraphe 1.4, point I, sous d), paragraphe 1.4 et point I, sous e), paragraphe 1.4, du cahier des charges]. Il convient de relever qu'une réduction du service était possible « notamment » pour satisfaire aux obligations réglementaires d'entretien, de réparation et de reclassification des navires, et pas « uniquement » pour ce motif, comme le prétend la République française. Par ailleurs, ainsi que le souligne à très juste titre la Commission, la marge d'appréciation que cette disposition conférait à l'OTC était très large, puisqu'elle laissait ouverts tant le motif pour lequel les réductions pouvaient être effectuées que leur périmètre (« notamment pour les passagers ») et leur ampleur (avec un maximum de 30 %), et ce durant l'ensemble des périodes creuses, c'est-à-dire celles durant lesquelles l'exploitation des différentes lignes maritimes était, par définition, la plus déficitaire et, partant, durant lesquelles une réduction des services était la plus rentable pour les délégataires.

195 Troisièmement, eu égard à leur portée, ont également pu entretenir le doute sur certains paramètres techniques et économiques la clause de sauvegarde et la clause d'adaptation prévues par l'article 7 et l'article 8 de la CDSP, respectivement (voir points 33 à 35 ci-dessus).

196 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que la Commission n'a pas commis d'erreur en estimant que le quatrième des critères Altmark n'était pas rempli s'agissant du service de base et du service complémentaire. La seconde branche du moyen invoqué à titre principal et ce moyen dans son ensemble doivent donc être rejetés comme non fondés.

*Sur le moyen invoqué à titre subsidiaire, tiré de la violation de l'article 106, paragraphe 2, TFUE*

197 À titre subsidiaire, la République française soutient que la Commission a violé l'article 106, paragraphe 2, TFUE en considérant que les compensations versées à la SNCM au titre du service complémentaire étaient des aides d'État incompatibles avec le marché intérieur au motif que ce service ne constituait pas un SIEG. Au soutien de cette thèse, tout d'abord, elle répète que c'est à tort que la Commission a analysé le service complémentaire séparément du service de base. Ensuite, elle fait de nouveau valoir que les autorités françaises n'ont pas commis d'erreur manifeste d'appréciation en qualifiant les services couverts par la CDSP, pris dans leur ensemble, de SIEG. Enfin, elle répète que, en tout état de cause, le service complémentaire, à l'instar du service de base, constitue un SIEG.

198 La Commission soutient que, la première branche du moyen invoqué à titre principal n'étant pas fondée, le moyen invoqué à titre subsidiaire doit être rejeté comme non fondé également.

199 Force est de constater que les arguments de la République française sur lesquels cette dernière fonde son moyen invoqué à titre subsidiaire sont identiques à certains des arguments qu'elle a avancés au soutien de la première branche du moyen invoqué à titre principal. Ladite branche devant être rejetée comme non fondée, ainsi qu'il ressort des développements contenus aux points 85 à 175 ci-dessus, il doit en aller de même en ce qui concerne le moyen invoqué à titre subsidiaire.

200 Il s'ensuit que le recours doit être rejeté dans son ensemble.

## Sur les dépens

**201** Aux termes de l'article 134, paragraphe 1, du règlement de procédure, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La République française ayant succombé, il y a lieu de la condamner aux dépens, y compris à ceux afférents à la procédure de référé, conformément aux conclusions de la Commission.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (sixième chambre)

déclare et arrête :

- 1) **Le recours est rejeté.**
- 2) **La République française supportera, outre ses propres dépens, ceux exposés par la Commission européenne, y compris ceux afférents à la procédure de référé.**

Frimodt Nielsen

Collins

Valančius

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 1<sup>er</sup> mars 2017.

Le greffier

Le président

Table des matières

Antécédents du litige

Principaux acteurs

Service de transport maritime entre la France continentale et la Corse et conventions de délégation de service public

Procédure devant la Commission et décision attaquée

Procédure et conclusions des parties

En droit

Sur le moyen invoqué à titre principal, tiré de la violation de l'article 107, paragraphe 1, TFUE

Observations liminaires

Sur la première branche du moyen invoqué à titre principal, relative au respect du premier des critères Altmark

– Sur les observations liminaires formulées par la République française

– Sur la première sous-branche, tirée de ce que le service de base et le service complémentaire forment un tout

– Sur la deuxième sous-branche, tirée de ce que le service de base et le service complémentaire, pris ensemble, remplissent le premier des critères Altmark

– Sur la troisième sous-branche, invoquée à titre subsidiaire, tirée de ce que le service complémentaire, considéré isolément, constitue un SIEG et remplit le premier des critères Altmark

Sur la seconde branche du moyen invoqué à titre principal, relative au respect du quatrième des critères Altmark

Sur le moyen invoqué à titre subsidiaire, tiré de la violation de l'article 106, paragraphe 2, TFUE

Sur les dépens

---

\* Langue de procédure : le français.