

Conseil d'État

**N° 343440**

ECLI:FR:CESSR:2012:343440.20120723

Mentionné dans les tables du recueil Lebon

**3ème et 8ème sous-sections réunies**

M. Jacques Arrighi de Casanova, président

M. Guillaume Odinet, rapporteur

M. Vincent Daumas, rapporteur public

SCP NICOLAY, DE LANOUELLE, HANNOTIN ; SCP PIWNICA, MOLINIE ; SPINOSI,  
avocat(s)

lecture du lundi 23 juillet 2012

**REPUBLIQUE FRANCAISE**

**AU NOM DU PEUPLE FRANCAIS**

Vu le pourvoi sommaire et le mémoire complémentaire, enregistrés les 22 septembre et 22 décembre 2010 au secrétariat du contentieux du Conseil d'Etat, présentés pour la Région Ile-de-France, représentée par le président du conseil régional ; la région demande au Conseil d'Etat :

1°) d'annuler l'arrêt n° 08PA04753 du 12 juillet 2010 de la cour administrative d'appel de Paris en tant qu'il a rejeté l'appel qu'elle a formé contre le jugement n° 0417015/7-1 du 10 juillet 2008 par lequel le tribunal administratif de Paris a, d'une part, annulé la décision du président de son conseil régional du 17 juin 2004 rejetant la demande du Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs (SATV) tendant à l'abrogation des délibérations n° CR 34-94 du 20 octobre 1994, CR 44-98 du 1er octobre 1998 et CR 47-01 du 1er octobre 2001 et, d'autre part, enjoint au président de son conseil régional de présenter un projet de nouvelle délibération ;

2°) réglant l'affaire au fond, de faire droit à son appel ;

3°) de mettre à la charge du Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;

Vu les autres pièces du dossier ;

Vu le traité instituant la Communauté européenne ;

Vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

Vu le règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969, modifié par le règlement (CEE) n° 1893/91 du Conseil du 20 juin 1991 ;

Vu le code de justice administrative ;

Après avoir entendu en séance publique :

- le rapport de M. Guillaume Odinet, Auditeur,

- les observations de la SCP Nicolaÿ, de Lanouvelle, Hannotin, avocat de la Région Ile-de-France et de Me Spinosi, avocat du syndicat autonome des transporteurs de voyageurs,

- les conclusions de M. Vincent Daumas, rapporteur public ;

La parole ayant été à nouveau donnée à la SCP Nicolaÿ, de Lanouvelle, Hannotin, avocat de la Région Ile-de-France et à Me Spinosi, avocat du Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs ;

1. Considérant qu'il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que, par une délibération du conseil régional du 20 octobre 1994, modifiée par deux délibérations des 1er octobre 1998 et 1er octobre 2001, la région Ile-de-France a mis en place un dispositif d'aide pour l'amélioration des services de transports en commun routiers exploités par des entreprises privées ou en régie ; que, par une décision du 17 juin 2004, le président du conseil régional a refusé de faire droit à la demande du Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs tendant à l'abrogation de ces délibérations ; que, par un jugement du 10 juillet 2008, le tribunal administratif de Paris a annulé cette décision et

enjoint à la région de procéder à l'abrogation des délibérations ; que la région Ile-de-France demande l'annulation de l'arrêt du 12 juillet 2010 de la cour administrative d'appel de Paris en tant qu'il a rejeté l'appel qu'elle a interjeté de ce jugement ;

2. Considérant, en premier lieu, d'une part, qu'en vertu des dispositions de l'article 1er du règlement (CEE) n° 1191/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, dans sa version alors en vigueur, les autorités compétentes des Etats membres doivent supprimer les obligations inhérentes à la notion de service public imposées dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable, et ne peuvent garantir des services de transports suffisants qu'à travers la conclusion de contrats de service public avec des entreprises de transport ; que toutefois, ces autorités peuvent maintenir ou imposer des obligations de service public pour les services urbains, suburbains et régionaux de transport de voyageurs ; que l'article 2 du même règlement dispose : " 1. Par obligations de service public, il faut entendre les obligations que, si elle considérait son propre intérêt commercial, l'entreprise de transport n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ni dans les mêmes conditions. / 2. Les obligations de service public au sens du paragraphe 1 comprennent l'obligation d'exploiter, l'obligation de transporter et l'obligation tarifaire. / 3. Est considérée au sens du présent règlement comme obligation d'exploiter, l'obligation pour les entreprises de transport de prendre, pour les lignes ou installations dont l'exploitation leur a été confiée par concession ou autorisation équivalente, toutes les mesures en vue de garantir un service de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité et de capacité. Sont également visées l'obligation d'assurer l'exploitation de services complémentaires, ainsi que l'obligation d'entretenir en bon état des lignes, du matériel, pour autant qu'il est excédentaire par rapport à l'ensemble du réseau, et des installations après la suppression des services de transport. / 4. Est considérée au sens du présent règlement comme obligation de transporter, l'obligation pour les entreprises de transport d'accepter et d'effectuer tout transport de voyageurs ou de marchandises à des prix et conditions de transport déterminés. / 5. Est considérée au sens du présent règlement comme obligation tarifaire, l'obligation pour les entreprises de transport d'appliquer des prix fixes ou homologués par voie d'autorité contrairement à l'intérêt commercial de l'entreprise et résultant soit de l'imposition, soit du refus de modification de mesures tarifaires particulières, notamment pour certaines catégories de voyageurs, certaines catégories de produits ou pour certaines relations. / (...) " ;

3. Considérant, d'autre part, qu'en vertu de l'article 6, paragraphe 2, du même règlement, les décisions de maintien ou de suppression à terme de tout ou partie d'une obligation de service public prévoient, pour les charges qui en découlent, l'octroi d'une compensation ; que le montant de cette compensation doit être déterminé conformément aux méthodes prévues aux articles 10 à 13 du règlement ; qu'en vertu de son article 17, paragraphe 2, ces compensations sont dispensées de la procédure d'information préalable de la Commission applicable aux aides accordées par les Etats en vertu des stipulations du paragraphe 3 de l'article 88 du traité instituant la Communauté européenne, alors applicable, devenu l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;

4. Considérant que la cour a relevé qu'en vertu des délibérations litigieuses, dont elle a fait une exacte interprétation, la région accorde une aide financière aux collectivités publiques

qui, ayant conclu avec une entreprise privée un contrat d'exploitation de lignes régulières d'autobus ou d'autocars ou les exploitant en régie, décident de réaliser certains investissements contribuant à l'amélioration quantitative et/ou qualitative du service public de transport régulier de voyageurs en Ile-de-France ; que les subventions proposées sont principalement destinées à favoriser l'acquisition de véhicules neufs, l'installation de nouveaux équipements à bord des véhicules, la mise en place de systèmes d'émission et de validation de titres de transport, l'aménagement de points et de poteaux d'arrêts ou encore la réalisation d'études ; que le taux de subventionnement de ces investissements varie, dans la limite de plafonds, entre 25 et 60 % ; que si l'investissement subventionné est financé par l'entreprise exploitante, l'aide lui est obligatoirement reversée par la collectivité publique maître d'ouvrage, l'entreprise exploitante et le maître d'ouvrage devant alors conclure un avenant au contrat d'exploitation, contresigné par le président du conseil régional, qui encadre l'utilisation de l'aide ; qu'en contrepartie de l'aide, le bénéficiaire s'engage, pendant au moins cinq ans, d'une part à réaliser une amélioration quantitative et/ou qualitative du service, d'autre part à maintenir l'affectation prioritaire et essentielle au service des véhicules et équipements subventionnés ;

5. Considérant qu'en déduisant de ces constatations que le dispositif facultatif et incitatif ainsi institué n'avait ni pour objet, ni pour effet, d'imposer unilatéralement à des entreprises de transport des obligations d'exploiter, des obligations de transporter ou des obligations tarifaires au sens du règlement du 26 juin 1969 et en jugeant que les subventions litigieuses ne constituaient donc pas des compensations d'obligations de service public au sens de ce règlement, la cour n'a entaché son arrêt d'aucune erreur de qualification juridique des faits ;

6. Considérant, en deuxième lieu, qu'aux termes du paragraphe 1 de l'article 87 du traité instituant la Communauté européenne, alors applicable, devenu l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : " Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. " ;

7. Considérant qu'il résulte de l'interprétation que la Cour de justice de l'Union européenne a donnée de ces stipulations, notamment par l'arrêt ACEA SpA du 21 décembre 2011, C-319/09, que si une aide accordée à une entreprise opérant exclusivement sur des marchés fermés à la concurrence est, par nature, insusceptible d'avoir une incidence sur les échanges entre Etats membres et de fausser la concurrence au sens de l'article 87 du traité, tel n'est pas le cas, en revanche, d'une aide accordée à une entreprise opérant à la fois sur un marché fermé à la concurrence et sur un marché ouvert à la concurrence ; qu'il y a lieu, dans ce cas, de rechercher si l'aide accordée dans le cadre du marché fermé est susceptible d'affecter les échanges entre Etats membres et de fausser la concurrence sur le marché ouvert ;

8. Considérant, par suite, qu'en jugeant que la circonstance que le secteur de l'exploitation des lignes régulières de transport routier de voyageurs en Ile-de-France soit fermé à la concurrence était sans incidence sur la qualification d'aides d'Etat des subventions accordées sur le fondement des délibérations litigieuses, dès lors que les entreprises

bénéficiaires de ces subventions opéraient également sur des marchés concurrentiels, la cour n'a pas commis d'erreur de droit ;

9. Considérant, en troisième lieu, qu'en s'abstenant de saisir la Cour de justice de l'Union européenne de la question de l'interprétation des stipulations de l'article 87 du traité instituant la Communauté européenne, alors applicable, la cour administrative d'appel de Paris n'a fait qu'exercer la faculté qui lui est reconnue par les stipulations de l'article 267 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, sans méconnaître son office ;

10. Considérant, en quatrième lieu, qu'il ressort des pièces du dossier soumis aux juges du fond que la région soutenait, à titre subsidiaire, dans sa requête d'appel, que les subventions attribuées sur le fondement des délibérations litigieuses avaient pour objet de compenser des obligations de service public dans les conditions fixées par la Cour de justice des communautés européennes par l'arrêt *Altmark Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg* du 24 juillet 2003, C-280/00 et qu'elles ne constituaient donc pas des aides accordées par les Etats au sens de l'article 87 du traité instituant la communauté européenne, alors applicable ; que pour écarter ce moyen, la cour administrative d'appel a pu légalement se fonder sur ce qu'il n'était pas établi que le montant des aides n'excédait pas les charges résultant des obligations de service public imposées aux transporteurs ; qu'en statuant ainsi, elle n'a, en tout état de cause, pas commis d'erreur de droit ni méconnu les règles de dévolution de la charge de la preuve ;

11. Considérant qu'il résulte de tout ce qui précède que la région Ile-de-France n'est pas fondée à demander l'annulation de l'arrêt qu'elle attaque ; que ses conclusions présentées au titre des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ne peuvent, par suite, qu'être rejetées ; qu'en revanche, il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à sa charge la somme de 3 000 euros à verser au Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs au titre de ces dispositions ;

D E C I D E :

-----

Article 1er : Le pourvoi de la région Ile-de-France est rejeté.

Article 2 : La région Ile-de-France versera au Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs la somme de 3 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 3 : La présente décision sera notifiée à la Région Ile-de-France et au Syndicat autonome des transporteurs de voyageurs.

ECLI:FR:CESSR:2012:343440.20120723