



Presse et Information

Tribunal de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 20/17

Luxembourg, le 1^{er} mars 2017

Arrêts dans les affaires T-366/13
France/Commission et T-454/13 SNCM/Commission

Le Tribunal de l'UE confirme l'obligation pour la France de récupérer l'aide de 220 millions d'euros accordée à la SNCM au titre de certains services de transport maritime assurés entre Marseille et la Corse

La Société Nationale Corse-Méditerranée (« SNCM ») est une compagnie maritime française qui assure des liaisons régulières au départ de la France continentale. Par décision du 2 mai 2013¹, la Commission a qualifié d'aides d'État les compensations financières versées à la SNCM et à la CMN (« Compagnie méridionale de navigation ») au titre des services de transport maritime fournis entre Marseille et la Corse pour les années 2007-2013 dans le cadre d'une convention de service public. Si les compensations versées à la SNCM et à la CMN pour les services de transport fournis tout au long de l'année (« service dit 'de base' ») ont été qualifiées de compatibles avec le marché intérieur, la Commission a jugé incompatibles les compensations versées à la SNCM pour les services fournis par cette société pendant les périodes de pointe de trafic (« service dit 'complémentaire' »).

La Commission a alors ordonné la récupération des aides incompatibles, soit un total de 220 millions d'euros², au plus tard le 3 septembre 2013. Au cours de l'été 2013, la France et la SNCM ont chacune introduit un recours devant le Tribunal de l'Union européenne pour obtenir l'annulation de cette décision.

Saisie en parallèle par la Commission d'un recours en manquement contre la France dans cette même affaire, la Cour de justice a, par arrêt du 9 juillet 2015³, constaté que la France avait manqué à son obligation de récupérer, dans le délai imparti, l'aide de 220 millions d'euros accordée à la SNCM. Dans cet arrêt, la Cour n'a cependant pas apprécié, sur le fond, le litige qui fait aujourd'hui l'objet des arrêts du Tribunal.

Par arrêts de ce jour, le Tribunal confirme la décision de la Commission et, partant, l'obligation pour la France de récupérer l'aide de 220 millions d'euros.

Le Tribunal rappelle tout d'abord que, **pour qu'une compensation de service public puisse échapper à la qualification d'aide d'État, plusieurs critères⁴ doivent être satisfaits cumulativement**, dont notamment les deux suivants : 1) l'entreprise bénéficiaire doit effectivement

¹ 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.

² Pour rappel, d'autres mesures accordées par la France en faveur de la SNCM ont fait l'objet d'un arrêt du Tribunal du 11 septembre 2012 (affaire [T-565/08](#), voir CP [n° 115/12](#)) et d'un arrêt de la Cour du 4 septembre 2014 (affaires [C-533/12](#) et [C-536/12](#), voir CP [n° 115/14](#)). Ces arrêts ont partiellement annulé la décision de la Commission qui concluait, pour diverses raisons, que les aides accordées ne devaient pas être récupérées auprès de la SNCM. Avant même l'arrêt de la Cour, la Commission a, dans une nouvelle décision du 20 novembre 2013, ordonné la récupération des montants visés par les arrêts du Tribunal et de la Cour (cette dernière décision porte, elle aussi, sur un montant d'environ 220 millions d'euros). La SNCM a introduit un recours devant le Tribunal pour contester la nouvelle décision du 20 novembre 2013 (affaire [T-1/15](#), encore pendante devant le Tribunal).

³ Arrêt de la Cour du 9 juillet 2015, *Commission/France* ([C-63/14](#), voir aussi CP [n° 82/15](#)).

⁴ Ces critères sont tirés de l'arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* ([C-280/00](#), voir aussi CP [n° 64/03](#)).

être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies et 2) l'entreprise bénéficiaire doit être choisie dans le cadre d'une procédure permettant de sélectionner le candidat capable de fournir les services en cause au moindre coût pour la collectivité.

Dans sa décision, la Commission a estimé, contrairement à la SNCM et à la France, que le premier de ces critères n'était pas rempli pour le service complémentaire et que le second n'était rempli pour aucun des deux types de service en cause. Le Tribunal confirme l'analyse de la Commission.

S'agissant du **premier critère**, le Tribunal considère que, pour qu'une entreprise de cabotage maritime, activité faisant l'objet d'un règlement de l'Union⁵, puisse être chargée de la gestion d'un service d'intérêt économique général (SIEG) et, partant, d'obligations de service public, il faut, d'une part, que le service en cause réponde à un besoin réel de service public, démontré par l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence, et, d'autre part, que le périmètre de ce service soit nécessaire et proportionné à ce besoin. Or, en l'espèce, les autorités françaises ne sont pas parvenues à établir ces points, au contraire de la Commission.

Par ailleurs, le Tribunal considère, toujours dans le cadre du premier critère, que la Commission a, à juste titre, assimilé les capacités supplémentaires à fournir durant les périodes de pointe à un service complémentaire et évalué ce service séparément du service de base. Cette distinction entre les services de transport à fournir tout au long de l'année dans le cadre du service de base et les capacités supplémentaires à fournir en période de pointe en tant que service complémentaire ressort clairement tant du texte que des modalités de la convention de service public.

S'agissant du **second critère**, le Tribunal estime là encore que la Commission a correctement analysé la situation. Il ressort en effet d'un faisceau d'indices convergents que la procédure d'appel d'offres suivie dans le cas de la SNCM 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.

Enfin, le Tribunal considère que la Commission a correctement calculé le montant de l'aide à récupérer.

RAPPEL: Un pourvoi, limité aux questions de droit, peut être formé devant la Cour contre la décision du Tribunal, dans un délai de deux mois à compter de sa notification.

RAPPEL: Le recours en annulation vise à faire annuler des actes des institutions de l'Union contraires au droit de l'Union. Sous certaines conditions, les États membres, les institutions européennes et les particuliers peuvent saisir la Cour de justice ou le Tribunal d'un recours en annulation. Si le recours est fondé, l'acte est annulé. L'institution concernée doit remédier à un éventuel vide juridique créé par l'annulation de l'acte.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas le Tribunal.

Le texte intégral des arrêts ([T-366/13](#) et [T-454/13](#)) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse: Gilles Despeux ☎ (+352) 4303 3205

Des images du prononcé des arrêts sont disponibles sur "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106

⁵ 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).