

ARRÊT DU TRIBUNAL (troisième chambre)

15 juin 2005 \*

Dans l'affaire T-349/03,

**Corsica Ferries France SAS**, établie à Bastia (France), représentée par  
M<sup>es</sup> S. Rodrigues et C. Scapel, avocats, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie requérante,

contre

**Commission des Communautés européennes**, représentée par MM. C. Giolito et  
H. van Vliet, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

partie défenderesse,

\* Langue de procédure: le français.

soutenue par

**République française**, représentée par M. G. de Bergues et M<sup>me</sup> S. Ramet, en qualité d'agents, ayant élu domicile à Luxembourg,

et par

**Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA**, établie à Marseille (France), représentée initialement par M<sup>e</sup> H. Tassy, puis par M<sup>es</sup> O. d'Ormesson et A. Bouin, avocats,

parties intervenantes,

ayant pour objet une demande d'annulation de la décision 2004/166/CE de la Commission, du 9 juillet 2003, concernant l'aide à la restructuration que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) (JO 2004, L 61, p. 13),

LE TRIBUNAL DE PREMIÈRE INSTANCE  
DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES (troisième chambre),

composé de M. M. Jaeger, président, M<sup>me</sup> V. Tiili et M. O. Czucz, juges,

greffier: M. I. Natsinas, administrateur,

vu la procédure écrite et à la suite de l'audience du 18 novembre 2004,

rend le présent

### **Arrêt**

#### **Cadre juridique**

- 1 Aux termes de l'article 87 CE:

«1. 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'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions.

[...]

3. Peuvent être considérées comme compatibles avec le marché commun:

[...]

c) les aides destinées à faciliter le développement de certaines activités ou de certaines régions économiques, quand elles n'altèrent pas les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun [...]

2 La section 8 des orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime (JO 1997, C 205, p. 5) prévoit que la Commission applique les orientations sur la restructuration et le sauvetage des entreprises en difficulté aux aides à la restructuration des compagnies maritimes.

3 Aux termes des lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (JO 1999, C 288, p. 2, ci-après les «lignes directrices»), applicables à partir du 9 octobre 1999, la Commission indique les conditions dans lesquelles les aides en question peuvent être déclarées compatibles avec le marché commun conformément à l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE. Aux termes du point 3.2.2 desdites lignes directrices, ces conditions ont trait au caractère d'entreprise en difficulté du bénéficiaire, au retour à la viabilité, à la prévention de distorsions de concurrence indues, à la limitation de l'aide au minimum, à l'imposition de conditions et d'obligations nécessaires pour que la concurrence ne soit pas faussée dans une mesure contraire à l'intérêt commun et à la mise en œuvre complète d'un plan de restructuration.

4 Le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à

l'intérieur des États membres (cabotage maritime) (JO L 364, p. 7), impose aux États membres l'ouverture des marchés nationaux de cabotage. Aux termes de l'article 4 dudit règlement, lorsqu'un État membre conclut des contrats de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires.

## Faits à l'origine du recours

### 1. *Compagnies maritimes en cause*

- 5 La requérante est une compagnie maritime qui offre des liaisons maritimes régulières vers la Corse à partir de la France continentale (Toulon et Nice) et de l'Italie (Savone et Livourne).
  
- 6 La Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) est une compagnie maritime qui assure des liaisons régulières vers la Corse au départ de la France continentale (Nice, Toulon et Marseille) et vers l'Afrique du Nord (Tunisie et Algérie) au départ de la France continentale, ainsi que des liaisons saisonnières d'avril à septembre vers la Sardaigne.
  
- 7 La SNCM est aujourd'hui détenue à 80 % par la Compagnie générale maritime et financière (CGMF) et à 20 % par la Société nationale des chemins de fer (SNCF). La CGMF, dont l'État français détient directement 100 % du capital, a pour objet social d'autoriser toute opération de transport maritime, d'armement et d'affrètement de navires et toute prise de participations et toute opération commerciale ou industrielle se rattachant directement ou indirectement à cet objet social.

- 8 La SNCM détient une participation minoritaire dans la Compagnie méridionale de navigation (CMN), une compagnie maritime opérant entre Marseille et la Corse, qui est contrôlée par le groupe Stef-TFE par le biais de la Compagnie méridionale de participation.

*2. Obligations de service public relatives aux liaisons maritimes entre la France continentale et la Corse*

- 9 Depuis 1948, les services de transport maritime réguliers entre la France continentale et la Corse sont assurés dans le cadre d'obligations de service public.
- 10 Jusqu'en 1976, ces services étaient fournis dans un système partiellement encadré par la législation française, s'inscrivant dans le cadre d'un monopole du pavillon national pour le cabotage. Dans ce système, l'État versait aux compagnies prestataires du service une subvention forfaitaire d'équilibre en contrepartie des exigences du service public concernant les ports à desservir, la régularité, la fréquence, la capacité à fournir le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.
- 11 En 1976, la France a redéfini les conditions de prestation du service public de transport maritime avec la Corse sur la base d'un principe de continuité territoriale. Ce principe vise à limiter les désavantages que représente l'insularité et à assurer la desserte de l'île selon des modalités aussi proches que possible de celles des liaisons purement continentales. Un régime de concessions a été institué avec un cahier des charges fixant le cadre du service public. Une convention-cadre a ainsi été conclue le 31 mars 1976 avec la SNCM et la CMN pour une durée de 25 ans dont l'échéance a été fixée au 31 décembre 2001.

- 12 De 1976 à 1982, le gouvernement français a établi, sur la base de ladite convention-cadre, les modalités de la desserte.
- 13 La loi du 30 juillet 1982 portant statut particulier de la région de Corse a transféré à l'assemblée de Corse la gestion de la continuité territoriale dans un cadre contractuel avec l'État français. Par la suite, la loi du 13 mai 1991, portant statut de la collectivité territoriale de Corse, a donné pleine compétence à ladite assemblée pour la desserte de l'île. Depuis lors, cette organisation est mise en oeuvre par l'Office des transports de la Corse (OTC).
- 14 À partir de 1991, deux conventions quinquennales ont été passées entre l'OTC et les deux compagnies concessionnaires sur la base de la convention-cadre. La première de ces conventions (ci-après la «convention de 1991») a précisé les modalités d'exécution du service public pour la période 1991-1996 et, la seconde (ci-après la «convention de 1996»), celles pour la période 1996-2001. Ces conventions ont défini également les principes de versement de la subvention forfaitaire prélevée sur la dotation de continuité territoriale en contrepartie des obligations imposées. Les obligations de service public couvraient, à l'époque, toutes les liaisons vers la Corse à partir des trois ports de la France continentale, à savoir Nice, Toulon et Marseille.
- 15 En 2001, conformément au règlement n° 3577/92, la collectivité territoriale de Corse a lancé un appel d'offres afin de sélectionner l'opérateur chargé d'assurer, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, les obligations de service public entre la France continentale et la Corse dans le cadre d'un contrat d'une durée de cinq ans, en échange de compensations financières. Compte tenu de l'évolution de la concurrence sur les liaisons à partir de Toulon et de Nice, la collectivité territoriale de Corse a estimé que seules les liaisons au départ de Marseille nécessitaient d'être soumises à de telles obligations de service public.
- 16 La SNCM et la CMN se sont vu adjuger conjointement ce contrat, la requérante ayant renoncé à se porter candidate.

- 17 En vertu d'une «convention de délégation de service public» (ci-après la «convention de 2002») conclue avec la collectivité territoriale de Corse et l'OTC, la SNCM et la CMN sont, en qualité de délégataires, tenues d'assurer, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002, la fourniture de services maritimes réguliers sur les lignes entre Marseille et la Corse, sous la condition du respect de certaines obligations de service public concernant les fréquences, les capacités, les horaires, les tarifs (prix maximaux en fonction des saisons, rabais obligatoires pour certaines catégories de personnes) et la qualité du service. Aux termes de cette convention, ces obligations sont accomplies en échange d'une compensation financière «de référence» décroissante par année dont le montant, déterminé sur la base d'une prévision des recettes, fait l'objet d'un ajustement à la fin de chaque année en fonction des écarts entre ces prévisions et les recettes réelles. Selon la convention, le montant maximal de la compensation financière pour l'ensemble de la période couverte s'élève à 326,85 millions d'euros pour la SNCM et à 128,2 millions d'euros pour la CMN, soit un total de 455,05 millions d'euros. La convention de 2002 prévoit, par ailleurs, que la compensation financière finale annuelle de chaque délégataire est limitée au déficit opérationnel d'exploitation entraîné par les obligations de service public en tenant compte d'un rendement raisonnable du capital nautique engagé au prorata de son utilisation effective, lequel rendement raisonnable est fixé à 15 % de la valeur vénale des navires, telle que définie par la convention. La convention de 2002 prend fin le 31 décembre 2006, sauf accord de l'ensemble des parties pour y mettre fin antérieurement.

## **Procédure administrative**

### *1. Aides en faveur de la SNCM pour la compensation d'obligations de service public dans le cadre de la convention de 1991 et de la convention de 1996*

- 18 Le 22 décembre 1998, à la suite de plaintes à l'encontre des aides octroyées à Corsica Marittima, filiale de la SNCM pour le transport de passagers entre la Corse et l'Italie, la Commission a communiqué à la République française sa décision d'ouvrir la

procédure formelle d'examen des aides au titre de l'article 93, paragraphe 2, du traité CE (devenu article 88, paragraphe 2, CE) (JO 1999, C 62, p. 9). Cette affaire a été enregistrée sous la référence C-78/98.

- 19 Le 28 février 2001, à la suite de nouvelles plaintes concernant les aides reçues par la SNCM pour couvrir le coût de ses obligations de service public, la Commission a communiqué à la République française sa décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen des aides au titre de l'article 88, paragraphe 2, CE (JO 2001, C 117, p. 9). Cette affaire a été enregistrée sous la référence C-14/01.
- 20 Par décision 2002/149/CE, du 30 octobre 2001, concernant les aides d'État versées par la France à la SNCM (JO 2002, L 50, p. 66), la Commission, clôturant les procédures ouvertes dans les affaires C-78/98 et C-14/01, a estimé que les aides d'un montant de 787 millions d'euros octroyées à la SNCM, pour la période entre 1991 et 2001, à titre de compensation des obligations de service public assurées vers la Corse à partir des trois ports de la France continentale, à savoir Nice, Toulon et Marseille, par la SNCM étaient compatibles avec le marché commun, en application de l'article 86, paragraphe 2, CE. Cette décision n'a pas fait l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal.

## *2. Aides au sauvetage et à la restructuration en faveur de la SNCM*

- 21 Le 20 décembre 2001, les autorités françaises ont notifié à la Commission une avance de trésorerie de la CGMF à la SNCM d'un montant de 22,5 millions d'euros au titre d'aide au sauvetage. Cette aide a été enregistrée sous la référence NN 27/2002 (ex N 849/2001), ayant déjà été partiellement versée à la SNCM.

- 22 Par lettre du 18 février 2002, la République française a notifié à la Commission un projet d'aide à la restructuration en faveur de la SNCM. L'aide à la restructuration proposée consiste à recapitaliser la SNCM, par le biais de la CGMF, d'un montant de 76 millions d'euros, portant ainsi les capitaux propres de la SNCM de 30 millions à 106 millions d'euros. Cette aide a été enregistrée par la Commission en tant qu'aide notifiée sous la référence N 118/2002.
- 23 Par décision C (2002) 2611 fin, du 17 juillet 2002, la Commission a autorisé l'aide au sauvetage en faveur de la SNCM dans le cadre de la procédure préliminaire d'examen des aides prévue par l'article 88, paragraphe 3, CE. Dans sa décision, la Commission a relevé que l'aide notifiée remplissait les cinq critères prévus à cet égard par les lignes directrices, en particulier l'engagement par l'État français de notifier un plan de restructuration. Cette décision n'a pas fait l'objet d'un recours en annulation devant le Tribunal.
- 24 Par lettre du 19 août 2002 adressée à la République française, la Commission, après avoir constaté, au terme d'un examen préliminaire, que l'aide à la restructuration notifiée suscitait des doutes quant à sa compatibilité avec le marché commun, a décidé d'ouvrir la procédure formelle d'examen prévue à l'article 88, paragraphe 2, CE, conformément à l'article 4, paragraphe 4, et à l'article 6 du règlement (CE) n° 659/1999, du Conseil, du 22 mars 1999, portant modalités d'application de l'article [88] du traité CE (JO L 83, p. 1, ci-après la «décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen»). L'aide notifiée a été enregistrée sous la nouvelle référence C-58/2002.
- 25 Par lettre du 8 octobre 2002, envoyée le 15 octobre avec ses annexes, les autorités françaises ont communiqué à la Commission leurs observations sur la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen.

- 26 Le 11 décembre 2002, la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, accompagnée d'un résumé, a été publiée au *Journal officiel des Communautés européennes* (JO C 308, p. 29). Les parties intéressées ont été invitées à présenter leurs observations sur le projet d'aide notifié dans un délai d'un mois à compter de cette publication.
- 27 Par lettre du 8 janvier 2003, la requérante a présenté à la Commission ses observations écrites au sujet de la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen. La Commission a, par ailleurs, reçu des observations du groupe Stef-TFE et de différentes collectivités territoriales. La Commission a transmis l'ensemble des observations reçues à la République française en lui donnant la possibilité de les commenter.
- 28 Le 4 février 2003, la Commission a tenu, à la demande de la requérante, une réunion avec cette dernière, au cours de laquelle celle-ci lui a transmis des documents additionnels.
- 29 Par lettre du 10 février 2003, les autorités françaises ont transmis à la Commission leurs arguments visant à démontrer que le projet d'aide respectait les lignes directrices, ainsi qu'une description des engagements nouveaux sur l'évolution des effectifs et des salaires, sur la maîtrise des consommations intermédiaires et sur la politique tarifaire de la SNCM.
- 30 Par lettre du 13 février 2003, les autorités françaises ont transmis à la Commission leurs commentaires quant aux observations de la requérante et de Stef-TFE.

- 31 Par lettre du 21 février 2003, les autorités françaises ont répondu aux questions supplémentaires posées dans la lettre de la Commission du 10 février 2003.
- 32 Par télécopie envoyée le 27 mai 2003, les autorités françaises ont transmis à la Commission leurs commentaires sur les documents que la requérante avait remis à la Commission le 4 février 2003 et que cette dernière a retransmis aux autorités françaises par lettre du 21 février 2003.
- 33 Le 9 juillet 2003, la Commission a adopté la décision 2004/166/CE concernant l'aide à la restructuration que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la SNCM (JO 2004, L 61, p. 13), décision qui fait l'objet du présent recours en annulation (ci-après la «décision attaquée»).
- 34 Le dispositif de la décision attaquée se lit comme suit:

*«Article premier*

L'aide à la restructuration que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la [SNCM] est compatible avec le marché commun, aux conditions prévues aux articles 2 à 5.

## Article 2

La SNCM s'abstient, à compter de la notification de la présente décision et jusqu'au 31 décembre 2006, d'acquérir de nouveaux navires et de signer des contrats de construction, de commandes ou d'affrètement pour de nouveaux navires neufs ou remis à neuf.

La SNCM ne peut, à compter de la notification de la présente décision et jusqu'au 31 décembre 2006, opérer que les onze navires que l'entreprise SNCM possède déjà, à savoir: le *Napoléon Bonaparte*, le *Danielle Casanova*, l'*Île de Beauté*, le *Corse*, le *Liamone*, l'*Aliso*, le *Méditerranée*, le *Pascal Paoli*, le *Paglia Orba*, le *Monte Cinto* et le *Monte d'Oro*.

Si la SNCM doit remplacer, en raison d'événements indépendants de sa volonté, un de ses navires avant le 31 décembre 2006, la Commission pourra autoriser un tel remplacement sur la base d'une notification dûment motivée par la France.

## Article 3

Le groupe SNCM cède l'ensemble de ses participations directes et indirectes dans les sociétés suivantes:

— Amadeus France,

- la Compagnie Corse Méditerranée,
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- la société civile immobilière Schuman,
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- la Société méditerranéenne d'investissements et de participations,
  
  
  
  
  
  
  
  
  
  
- la Someca.

Au lieu de céder ses participations dans la Société méditerranéenne d'investissements et de participations, la SNCM peut vendre l'actif unique de cette société, le *Southern Trader*, et fermer cette filiale.

Les cessions peuvent être faites, au choix des autorités françaises, soit par offre publique de vente, soit par appel à manifestation d'intérêt avec publicité préalable offrant un délai de réponse d'au moins deux mois.

La France communique à la Commission les preuves de l'ensemble des cessions. La faiblesse des offres que la SNCM recevra ne pourra pas être invoquée pour ne pas procéder aux cessions. En cas d'absence d'offre et si la France peut prouver que toutes les mesures de publicité nécessaires ont été prises, la condition visée au premier alinéa sera réputée remplie.

*Article 4*

Pour toutes les lignes à destination de la Corse, la SNCM s'abstient, à compter de la notification de la présente décision et jusqu'au 31 décembre 2006, de toute politique tarifaire pour les tarifs publiés, visant à offrir des prix plus bas que ceux de chacun de ses concurrents pour des destinations et des services équivalents et pour des dates identiques.

La Commission se réserve le droit d'ouvrir la procédure d'investigation pour tout manquement constaté aux conditions prévues par la présente décision, et notamment à la condition visée au premier alinéa.

La condition visée au premier alinéa est remplie si, chaque jour, les prix les plus bas affichés par la SNCM sont supérieurs aux prix promotionnels les plus bas affichés par chacun de ses concurrents, pour des destinations et des services équivalents.

La condition visée au premier alinéa ne s'applique plus dès lors que les prix desdits concurrents deviennent supérieurs aux tarifs de la SNCM en vigueur lors de l'année de référence 1996, corrigés de l'inflation.

La France communique à la Commission, chaque année avant le 30 juin, tous les éléments nécessaires pour démontrer que cette condition a bien été remplie pour l'année civile précédente, pour l'ensemble des traversées à destination ou au départ de la Corse.

*Article 5*

Conformément aux engagements pris par les autorités françaises dans le plan de restructuration, les nombres annuels de rotations de navires sur les différentes liaisons maritimes avec la Corse sont limités jusqu'au 31 décembre 2006 aux seuils prévus au tableau 3 de la présente décision, sauf pour des raisons exceptionnelles et non imputables à la SNCM, qui l'obligeraient à reporter certaines rotations sur d'autres ports et sauf changement des obligations de service public pesant sur l'entreprise.

*Article 6*

La France est autorisée à recapitaliser la SNCM par un premier versement d'un montant de 66 millions d'euros à compter de la notification de la présente décision.

Jusqu'à la fin de la période de restructuration, c'est-à-dire jusqu'au 31 décembre 2006, la Commission pourra décider, sur demande des autorités françaises, d'autoriser ultérieurement un second versement à la SNCM qui correspondra à la différence entre les 10 millions d'euros restants et le produit des cessions exigées à l'article 3, selon les modalités visées audit article.

Une telle décision ne pourra être prise que si les actions exigées à l'article 3 ont été exécutées, que le produit des cessions ne dépasse pas 10 millions d'euros et pour autant que les conditions stipulées aux articles 2, 4 et 5 ont été respectées, sans préjudice du pouvoir de la Commission d'ouvrir le cas échéant la procédure formelle d'investigation à l'encontre du non-respect de l'une d'entre elles. À défaut, la seconde tranche d'aide ne sera pas versée.

*Article 7*

La France informe la Commission, dans un délai de six mois à compter de la notification de la présente décision, des mesures prises pour s'y conformer.

[...]»

**Procédure et conclusions des parties**

35 Par requête déposée au greffe du Tribunal le 13 octobre 2003, la requérante a introduit le présent recours.

36 Par acte déposé au greffe le 3 février 2004, la République française a demandé à intervenir à l'appui des conclusions de la Commission.

37 Par acte déposé au greffe le 26 février 2004, la SNCM a demandé à intervenir à l'appui des conclusions de la Commission.

38 Par ordonnance du 10 mars 2004, la République française a été admise à intervenir.

- 39 Par ordonnance du 30 mars 2004, la SNCM a été admise à intervenir.
- 40 Sur rapport du juge rapporteur, le Tribunal (troisième chambre) a décidé d'ouvrir la procédure orale et, dans le cadre des mesures d'organisation de la procédure, a invité les parties à répondre à des questions écrites. Les parties ont déféré à ces demandes dans les délais impartis.
- 41 Dans leurs réponses, les parties ont informé le Tribunal du fait que la Commission avait adopté, le 8 septembre 2004, la décision C (2004) 3359 fin (ci-après la «décision du 8 septembre 2004») modifiant la décision attaquée. À la suite d'une question écrite supplémentaire du Tribunal, les parties principales ont été amenées à prendre position sur l'incidence de cette décision sur le présent recours.
- 42 Les parties ont été entendues en leurs plaidoiries et en leurs réponses aux questions orales posées par le Tribunal lors de l'audience publique du 18 novembre 2004.
- 43 La requérante conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:
- annuler la décision attaquée;
  
  
  - condamner la Commission aux dépens.

44 La Commission, soutenue par la République française et la SNCM, parties intervenantes, conclut à ce qu'il plaise au Tribunal:

- rejeter le recours;
  
- condamner la requérante aux dépens.

### **En droit**

45 À l'appui du présent recours en annulation, la requérante avance deux moyens. Le premier moyen est tiré de la violation de l'article 253 CE en ce que la décision attaquée est insuffisamment motivée. Le second moyen est tiré de la violation de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE du règlement n° 659/1999 et des lignes directrices en ce que la décision attaquée contient des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation.

46 À titre liminaire, il convient toutefois d'examiner l'incidence éventuelle de la décision du 8 septembre 2004 sur le présent recours.

#### *1. Observation préliminaire concernant l'incidence de la décision du 8 septembre 2004 sur le présent recours*

47 Il y a lieu de relever que, aux termes de sa décision du 8 septembre 2004, la Commission a modifié la décision attaquée en vue de permettre à la SNCM, ainsi

qu'elle l'expose au deuxième considérant de cette nouvelle décision, d'une part, de remplacer le navire *Asco* par le navire *Aliso* dans la liste des navires figurant à l'article 2 de la décision attaquée, à savoir la liste des navires que la SNCM est autorisée à utiliser pendant la période de la restructuration, et, d'autre part, de céder, eu égard aux difficultés rencontrées pour vendre le navire *Asco*, soit ce navire soit le navire *Aliso*.

48 Il doit toutefois être rappelé que, selon la jurisprudence, dans le cadre d'un recours en annulation en vertu de l'article 230 CE, la légalité d'un acte communautaire doit être appréciée en fonction des éléments de fait ou de droit existant à la date où l'acte a été adopté (arrêt du Tribunal du 25 juin 1998, *British Airways e.a./Commission*, T-371/94 et T-394/94, Rec. p. II-2405, point 81).

49 Par ailleurs, il n'apparaît pas, en l'espèce, que la décision du 8 septembre 2004 ait eu pour effet de rendre sans objet certains des moyens et arguments avancés par la requérante à l'appui du présent recours. Interrogées sur ce point par une question écrite du Tribunal, ni la requérante ni la Commission n'ont d'ailleurs allégué un tel effet.

50 Dans ces circonstances, il y a lieu de constater que la décision du 8 septembre 2004 n'affecte en rien le présent recours en annulation contre la décision attaquée.

## *2. Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 253 CE en ce que la décision attaquée est insuffisamment motivée*

51 Par le présent moyen, la requérante soutient que la décision attaquée est insuffisamment motivée en ce qui concerne la nature de la mesure d'aide en cause

et le caractère de compensation pour service public d'une partie de l'aide, la levée des doutes ayant motivé l'ouverture de la procédure formelle d'examen, l'appréciation du retour à la viabilité, le caractère réaliste des hypothèses envisagées de restructuration et la détermination des participations non stratégiques.

*Observations préliminaires concernant la portée du moyen*

52 Il convient de rappeler que, selon la jurisprudence, le moyen tiré de la violation de l'article 253 CE est un moyen distinct de celui tiré de l'erreur manifeste d'appréciation. En effet, alors que le premier, qui vise un défaut ou une insuffisance de motivation, relève de la violation des formes substantielles, au sens de l'article 230 CE, et constitue un moyen d'ordre public qui doit être soulevé par le juge communautaire, le second, qui porte sur la légalité au fond d'une décision, relève de la violation d'une règle de droit relative à l'application du traité, au sens du même article 230 CE, et ne peut être examiné par le juge communautaire que s'il est invoqué par le requérant. L'obligation de motivation est dès lors une question distincte de celle du bien-fondé de la motivation (arrêts de la Cour du 2 avril 1998, *Commission/Sytraval et Brink's France*, C-367/95 P, Rec. p. I-1719, point 67; du 22 mars 2001, *France/Commission*, C-17/99, Rec. p. I-2481, point 35, et du 29 avril 2004, *Pays-Bas/Commission*, C-159/01, Rec. p. I-4461, point 65; arrêt du Tribunal du 13 janvier 2004, *Thermenhotel Stoiser Franz e.a./Commission*, T-158/99, Rec. p. II-1, point 97).

53 En l'espèce, force est de constater que, par son premier moyen, la requérante se limite à faire valoir, ainsi qu'il ressort explicitement de l'intitulé dudit moyen dans la requête («Violation des formes substantielles: défaut de motivation») et des développements figurant dans celle-ci, en particulier aux points 17, 18 et 43 de la requête — lesquels font mention, respectivement, de la violation des formes substantielles, de la jurisprudence relative à l'article 253 CE et de la nécessité d'annuler la décision attaquée au regard de sa «légalité externe» —, ainsi que des

troisième et quatrième paragraphes du résumé de la requête produit par la requérante — lesquels font état de l'existence d'«un défaut de motivation» sur les points précités —, que la décision attaquée est, pour certains aspects, insuffisamment motivée en violation de l'article 253 CE.

54 Il y a lieu de relever que la portée ainsi conférée au présent moyen n'est pas contestée par les parties. En effet, il convient d'observer que, en réponse aux observations de la Commission et de la République française à cet égard, la requérante rappelle, ainsi qu'il ressort du point 3 de la réplique, que, par ledit moyen, elle reproche à la Commission un «défaut» ou un «manquement» à l'obligation de motivation.

55 Au demeurant, il ressort de la requête que la distinction entre l'obligation de motivation et l'erreur manifeste d'appréciation est bien connue de la requérante, puisque, après avoir consacré le premier moyen à remettre en cause le caractère suffisant de la motivation de la décision attaquée, elle fait valoir, par son second moyen (intitulé «Violation du traité CE et des règles d'application: erreurs matérielles de fait et erreurs manifestes d'appréciation»), tiré de la violation de l'article 87, paragraphe 3, CE et des lignes directrices, que la décision attaquée contient des erreurs manifestes d'appréciation. La même distinction apparaît dans le résumé de la requête, dans lequel la requérante indique, au paragraphe 3, que «la requête poursuit l'annulation de la décision attaquée au double motif qu'elle est entachée d'un défaut de motivation et d'erreurs matérielles et manifestes d'appréciation». Pareillement, dans la réplique, après avoir pris connaissance des observations formulées par la Commission et la République française sur ce point, la requérante affirme à nouveau qu'elle conteste, d'une part, des manquements à l'obligation de motivation et, d'autre part, des erreurs manifestes d'appréciation.

56 Dans ces conditions, le premier moyen avancé par la requérante à l'appui du présent recours doit être compris comme étant exclusivement tiré d'une violation de l'article 253 CE en ce que la décision attaquée est insuffisamment motivée sur un certain nombre de points, compte tenu de ce que les griefs avancés par la requérante visant à contester le bien-fondé de la décision attaquée sont repris dans le cadre du second moyen.

- 57 Force est cependant de constater que, comme le relève à juste titre la Commission, soutenue sur ce point par la République française, plusieurs griefs et arguments soulevés par la requérante dans le cadre du premier moyen visent à démontrer non pas l'insuffisance de la motivation de la décision attaquée, mais son caractère erroné. Ce faisant, sous couvert de contester la motivation de la décision attaquée, la requérante conteste, en réalité, son bien-fondé.
- 58 Or, ainsi que la Cour l'a déjà jugé, il ne saurait être question pour le Tribunal d'examiner, au titre du contrôle du respect de l'obligation de motivation, la légalité au fond des motifs invoqués par la Commission pour justifier sa décision (arrêt France/Commission, point 52 supra, point 38).
- 59 Il s'ensuit que, dans le cadre d'un moyen tiré d'un défaut ou d'une insuffisance de motivation, les griefs et arguments visant à contester le bien-fondé de la décision attaquée sont inopérants et dénués de pertinence (voir, en ce sens, arrêt *Thermenhotel Stoiser Franz e.a./Commission*, point 52 supra, point 97; arrêts du Tribunal du 20 avril 1999, *Limburgse Vinyl Maatschappij e.a./Commission*, T-305/94 à T-307/94, T-313/94 à T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 et T-335/94, Rec. p. II-931, point 389; du 28 février 2002, *Compagnie générale maritime e.a./Commission*, T-86/95, Rec. p. II-1011, point 425, et du 30 septembre 2003, *Atlantic Container Line e.a./Commission*, T-191/98, T-212/98 à T-214/98, Rec. p. II-3275, points 1175 et 1176).
- 60 Par ailleurs, dès lors que la requérante a confirmé explicitement que le premier moyen était exclusivement tiré d'un défaut de motivation et qu'il ressort de la présentation de la requête que ladite requérante est consciente de la distinction entre le défaut de motivation et le caractère erroné de la motivation, il n'appartient pas au Tribunal de requalifier les griefs avancés dans le cadre du présent moyen visant, en réalité, à contester le bien-fondé de la décision attaquée. Cette considération s'impose à plus forte raison dans un cas où, comme en l'espèce, la requérante avance un second moyen tiré de l'existence d'erreurs manifestes d'appréciation, dans le cadre duquel certains de ces griefs sont développés à nouveau en vue de contester le bien-fondé de la décision attaquée.

- 61 En conséquence, dans le cadre du présent moyen, il convient uniquement d'examiner si la décision attaquée est motivée à suffisance de droit. Les griefs et arguments de la requérante développés dans le cadre de ce moyen, qui visent, en réalité, à mettre en cause le bien-fondé de ladite décision, devront être rejetés comme dénués de pertinence.

*Sur les griefs concernant la motivation de la décision attaquée*

Observations liminaires

- 62 Il convient de rappeler que, selon une jurisprudence constante, la portée de l'obligation de motivation dépend de la nature de l'acte en cause et du contexte dans lequel il a été adopté. La motivation doit faire apparaître de manière claire et non équivoque le raisonnement de l'institution, de façon, d'une part, à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise afin de pouvoir défendre leurs droits et de vérifier si la décision est ou non bien fondée et, d'autre part, à permettre au juge communautaire d'exercer son contrôle de légalité (arrêt Commission/Sytraval et Brink's France, point 52 supra, point 63; arrêts du Tribunal du 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission, T-228/99 et T-233/99, Rec. p. II-435, point 278, et du 14 janvier 2004, Fleuren Compost/Commission, T-109/01, Rec. p. II-127, point 119).
- 63 Il n'est pas exigé que la motivation spécifie tous les éléments de fait et de droit pertinents, dans la mesure où la question de savoir si la motivation d'un acte satisfait aux exigences de l'article 253 CE doit être appréciée au regard non seulement de son libellé, mais aussi de son contexte ainsi que de l'ensemble des règles juridiques régissant la matière concernée (arrêt France/Commission, point 52 supra, point 36; arrêts du Tribunal du 15 juin 2000, Alzetta e.a./Commission, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 à T-607/97, T-1/98, T-3/98 à T-6/98 et T-23/98, Rec. p. II-2319, point 175, et Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission, point 62 supra, point 279).

- 64 En particulier, la Commission n'est pas tenue de prendre position sur tous les arguments invoqués devant elle par les intéressés, mais il lui suffit d'exposer les faits et les considérations juridiques revêtant une importance essentielle dans l'économie de la décision (arrêts du Tribunal du 8 juin 1995, *Siemens/Commission*, T-459/93, Rec. p. II-1675, point 31, et *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission*, point 62 supra, point 280). Ainsi, la Cour a déjà jugé que la Commission n'était pas tenue de prendre position sur les éléments qui étaient manifestement hors de propos, dépourvus de signification ou clairement secondaires (arrêt *Commission/Sytraval et Brink's France*, point 52 supra, point 64).
- 65 Appliquée à la qualification d'une mesure d'aide, l'obligation de motivation exige que soient indiquées les raisons pour lesquelles la Commission considère que la mesure en cause entre dans le champ d'application de l'article 87, paragraphe 1, CE (arrêt *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission*, point 62 supra, point 281).
- 66 S'agissant de la compatibilité d'une aide d'État à la restructuration avec l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, il ressort de la jurisprudence que l'obligation de motivation est satisfaite lorsque la décision de la Commission énonce les motifs pour lesquels elle considère que les aides sont justifiées au regard des conditions prévues par les lignes directrices, notamment, l'existence d'un plan de restructuration, une démonstration satisfaisante quant à la viabilité à long terme et le caractère proportionné des aides au regard de la contribution de son bénéficiaire (voir, en ce sens, arrêt *France/Commission*, point 52 supra, point 37, et arrêt du Tribunal du 30 avril 1998, *Vlaamse Gewest/Commission*, T-214/95, Rec. p. II-717, point 102; voir, s'agissant d'autres encadrements communautaires en matière d'aides d'État, arrêt *Fleuren Compost/Commission*, point 62 supra, point 125).
- 67 C'est à la lumière de ces principes qu'il convient d'examiner si la décision attaquée est suffisamment motivée en l'espèce.

Sur la nature de la mesure en cause et le caractère de compensation pour service public d'une partie de l'aide

- 68 La requérante fait valoir que la décision attaquée est insuffisamment motivée en ce qui concerne la détermination du montant de la sous-compensation pour service public. Elle expose que la Commission n'a pas porté à sa connaissance le rapport d'expert utilisé à cette fin, que la décision attaquée n'explique pas la raison pour laquelle la dotation pour dépréciation du *Liamone* est prise en compte, bien que ce navire n'ait pas été nécessaire à l'exploitation de la délégation de service public, et qu'elle ne permet pas de déterminer la part réelle de la compensation pour service public dans le montant total de l'aide.
- 69 Il y a lieu d'emblée de relever que, au considérant 259 de la décision attaquée, la Commission a considéré que, indépendamment de la nécessité d'analyser l'aide au titre d'aide à la restructuration, la partie de l'aide correspondant à la sous-compensation pour service public pour la période 1991-2001 était compatible avec le marché commun en vertu de l'article 86, paragraphe 2, CE.
- 70 Il apparaît que, aux fins de déterminer le montant de la sous-compensation pour service public, la Commission a calculé, aux considérants 256 et 257 de la décision attaquée, le montant des pertes subies par la SNCM entre 1991 et 2001 pour l'ensemble des dessertes de la Corse soumises à l'obligation de service public. Elle explique, à cet égard, que, pour la période 1991-1999, elle s'est fondée sur le résultat avant impôt pour la desserte de la Corse, tel que déterminé par le rapport d'expert utilisé dans le cadre de la décision 2002/149, diminué des plus-values réalisées sur les navires, tandis que, pour la période 2000-2001, non couverte par le rapport précité, elle a recalculé elle-même, selon l'approche suivie dans la décision 2002/149, le résultat avant impôt sur la desserte de la Corse, en soustrayant les provisions pour restructuration déjà comptées dans les frais de restructuration notifiés, aucune cession de matériel naval n'ayant eu lieu pendant ces deux années. Quant aux pertes éventuelles relatives à 2002 sur la desserte Marseille-Corse, la Commission indique

que lesdites pertes ne sauraient être retenues «compte tenu du fait que, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2002, les tarifs d'exploitation pour la desserte de la Corse à partir de Marseille et les montants de la compensation financière ont été définis entre les autorités publique et la SNCM de manière contractuelle, contrairement à ce qui a prévalu pour les conventions de 1991 et 1996».

- 71 Sur cette base, la Commission conclut, au considérant 258 de la décision attaquée, que le cumul des résultats corrigés des plus-values réalisées sur les navires vendus pendant cette période et des frais de restructuration s'élève pour l'ensemble de la période 1991-2001 à 53,48 millions d'euros. La synthèse du calcul effectué par la Commission est reprise au considérant 257, tableau 11, de la décision attaquée.
- 72 Toutefois, au considérant 260 de la décision attaquée, la Commission a estimé que, les autorités françaises ayant notifié une aide d'un montant plus élevé, s'élevant à 76 millions d'euros, au titre d'aide à la restructuration, et la procédure formelle d'examen prévue par l'article 88, paragraphe 2, CE ayant été ouverte à ce titre, il convenait d'examiner l'aide en cause dans son entièreté en tant qu'aide à la restructuration. Cet examen fait l'objet des considérants 261 à 367 de la décision attaquée.
- 73 Dans ces conditions, il convient de rejeter comme inopérant le grief de la requérante tiré de ce que la décision attaquée n'est pas motivée à suffisance de droit en ce qui concerne le respect des conditions prévues par l'article 86, paragraphe 2, CE. En effet, dans la mesure où la Commission a estimé qu'il convenait d'apprécier l'ensemble de l'aide de 76 millions d'euros, en ce compris la partie correspondant à la sous-compensation pour service public d'un montant de 53,48 millions d'euros, en tant qu'aide à la restructuration dans le cadre de l'examen faisant l'objet des considérants 261 à 367 de la décision attaquée, un défaut de motivation quant à la compatibilité du montant de ladite sous-compensation avec l'article 86, paragraphe 2, CE ne saurait entraîner, en tant que tel, l'annulation de la décision attaquée, puisque celle-ci est motivée par ses considérants relatifs à l'appréciation de l'aide en tant qu'aide à la restructuration.

- 74 En revanche, il convient d'examiner le grief de la requérante relatif à l'insuffisance de motivation de la décision attaquée quant à la détermination du montant de la sous-compensation pour service public. En effet, au considérant 327 de la décision attaquée, la Commission a estimé, dans le cadre de l'appréciation du caractère minimal de l'aide au regard des lignes directrices, que la partie de l'aide correspondant à ladite sous-compensation était nécessaire à la restructuration de la SNCM. Dans cette mesure, un défaut éventuel de motivation quant à la détermination du montant de la sous-compensation pour service public est susceptible d'affecter l'appréciation de l'aide en tant qu'aide à la restructuration.
- 75 À cet égard, force est toutefois de constater que la motivation figurant aux considérants 256 à 260 de la décision attaquée, laquelle fait apparaître à la fois les critères pris en compte par la Commission pour déterminer le montant de la sous-compensation pour service public ainsi que la méthode de calcul retenue à cet effet, est de nature à permettre aux intéressés de connaître les justifications de la mesure prise, afin de pouvoir défendre leurs droits et de vérifier si la décision attaquée est ou non bien fondée et à permettre au juge communautaire d'exercer son contrôle de légalité.
- 76 Aucun des arguments et griefs avancés par la requérante n'est de nature à remettre en cause cette conclusion.
- 77 S'agissant, premièrement, du défaut de communication par la Commission à la requérante du rapport d'expert, le Tribunal relève que cette allégation est sans pertinence pour établir une éventuelle violation de l'obligation de motivation. En effet, à supposer même qu'il soit établi, un tel défaut de communication ne saurait en rien constituer un défaut ou une insuffisance de motivation de la décision attaquée. Par cette allégation, la requérante pourrait, tout au plus, se prévaloir d'une éventuelle violation de son droit d'accès au dossier, laquelle violation aurait trait non pas à la motivation, mais au respect des droits de la défense. Il doit toutefois être constaté, et cela n'est pas contesté, que la requérante n'invoque pas une telle

violation de ses droits de la défense. Or, un tel moyen ne relève pas de la violation des formes substantielles et ne doit pas être soulevé d'office (voir arrêt du Tribunal du 8 juillet 2004, JFE Engineering/Commission, T-67/00, T-68/00, T-71/00 et T-78/00, Rec. p. II-2501, point 425, et la jurisprudence citée).

- 78 Pour autant que la requérante fasse valoir, par cette allégation, qu'elle n'a pas été en mesure de comprendre le raisonnement ayant conduit la Commission à déterminer le montant de la sous-compensation pour service public, il suffit de constater que le raisonnement de la Commission sur ce point figure de manière claire et explicite, ainsi qu'il a été exposé ci-dessus, aux considérants 256 à 258 de la décision attaquée.
- 79 Quant à la circonstance alléguée selon laquelle la Commission n'a pas pu valablement se fonder sur le rapport en cause pour les années 2000 et 2001 et le fait que les comptes provisoires utilisés par la Commission pour ces deux années seraient différents des comptes définitifs tels que publiés, il s'agit de griefs qui portent sur le bien-fondé de la méthode retenue par la Commission et qui, partant, sont dénués de pertinence dans le cadre du présent moyen tiré d'une insuffisance de motivation.
- 80 S'agissant, deuxièmement, de l'absence alléguée de motivation quant à la prise en compte de la dotation pour dépréciation du *Liamone* alors que ce navire ne serait pas nécessaire à l'exploitation de la délégation de service public, il doit être constaté que cette allégation se fonde sur une lecture erronée de la décision attaquée. En effet, il ressort clairement du considérant 257, tableau 11, de la décision attaquée que, contrairement à ce qu'allègue la requérante, la Commission n'a pas tenu compte de ladite dotation aux fins de déterminer le montant de la sous-compensation pour service public. Le montant de 14,771 millions d'euros correspondant à cette dépréciation est en effet soustrait des pertes relatives aux activités de service public et non pas additionné à celles-ci. Interrogée à l'audience par le Tribunal, la requérante a d'ailleurs admis explicitement que sa lecture de la décision attaquée sur ce point était erronée. Or, à l'évidence, il ne saurait être fait grief à la Commission de ne pas avoir motivé un raisonnement qui ne figure pas dans sa décision.

- 81 Comme l'explique la Commission dans ses écritures, le montant de la dépréciation du *Liamone* est, en revanche, pris en compte dans les coûts du plan de la restructuration faisant l'objet de l'examen effectué aux considérants 261 à 367, la dépréciation exceptionnelle de ce navire étant inscrite audit plan, ainsi qu'il ressort, notamment, des considérants 126, 144, 302 et 330 de la décision attaquée.
- 82 Au stade de la réplique et à l'audience, la requérante a alors exposé que, par le présent grief, elle visait, en réalité, à souligner qu'il est contradictoire, pour la Commission, de considérer que le *Liamone* était nécessaire, avant 2002, aux obligations de service public, alors qu'elle admet avoir exclu les dotations pour dépréciation de ce navire du calcul des surcoûts non compensés liés aux obligations de service public. Or, le *Liamone* n'étant pas nécessaire, selon elle, à l'exercice des obligations de service public, elle estime que la Commission a pris en compte à tort la dépréciation de ce navire dans les coûts du plan de restructuration.
- 83 Force est toutefois de constater que ces allégations, qui modifient la portée du grief tel que formulé initialement dans la requête, visent à remettre en cause le bien-fondé des appréciations de la décision attaquée et que, partant, elles doivent être rejetées comme dénuées de pertinence dans le cadre du présent moyen.
- 84 S'agissant, troisièmement, de l'impossibilité alléguée de déterminer la part réelle de la compensation pour service public dans le montant total de l'aide, il suffit de constater que, contrairement à ce que fait valoir la requérante, la Commission indique explicitement, au considérant 258 et au considérant 257, tableau 11, de la décision attaquée, que cette part est de 53,48 millions d'euros, et ce après avoir exposé le calcul ayant conduit à ce montant aux considérants 256 et 257 de ladite décision.
- 85 Pour autant que, dans ce cadre, la requérante fasse grief à la Commission de ne pas avoir motivé le «niveau nécessaire» de la compensation de service public et vérifié le

caractère éventuellement excessif des surcoûts liés aux obligations de service public, en particulier la raison pour laquelle 50 % des pertes de la SNCM seraient apparues en 2000 et 2001, il convient de constater que, par ce grief, la requérante vise à remettre en cause le calcul de la sous-compensation effectué par la Commission en ce qu'il se fonde sur le montant des pertes subies par la SNCM. Un tel grief, qui vise à contester le bien-fondé de la décision attaquée sur ce point, est sans pertinence dans le cadre du présent moyen.

86 Par ailleurs, pour autant que ce grief puisse être compris comme reprochant à la Commission d'avoir insuffisamment motivé la décision attaquée sur ce point, il doit être observé que, au cours de la procédure administrative, la requérante n'a pas soulevé un tel grief, que ce soit dans ses observations sur la décision d'ouverture de la procédure formelle ou lors de la réunion du 4 février 2003, de sorte qu'il ne saurait être reproché à la Commission de ne pas y avoir répondu dans sa décision.

87 En tout état de cause, force est de constater que la décision attaquée expose à suffisance de droit tant les motifs pour lesquels les pertes subies par la SNCM permettent, selon la Commission, d'établir le montant de la sous-compensation pour service public que les raisons de l'existence de ces pertes.

88 S'agissant des motifs pour lesquels les pertes subies par la SNCM permettent d'établir le montant de la sous-compensation pour service public, il doit être relevé que, au considérant 257 de la décision attaquée, la Commission a indiqué qu'elle suivait, pour la détermination de ce montant, «la même approche et la même motivation que la décision 2002/149», laquelle décision avait été adoptée à l'issue d'une procédure à laquelle la requérante avait participé en tant que partie intéressée et qui portait sur des aides accordées à la même entreprise, dans le cadre de conventions portant sur les mêmes obligations de service public, relativement à la même période, la convention de 1996 étant applicable jusqu'en 2001.

89 Dans ces circonstances, eu égard au renvoi explicite effectué par la décision attaquée à la décision 2002/149 et compte tenu du fait que cette dernière décision relève d'un contexte bien connu de la requérante, il convient d'admettre que la décision 2002/149 est susceptible de compléter la motivation de la décision attaquée relative à la question de la détermination du montant de la sous-compensation pour service public (voir, en ce sens, arrêt de la Cour du 22 juin 2004, Portugal/Commission, C-42/01, Rec. p. I-6079, points 69 et 70, et arrêt du Tribunal du 19 mars 2003, CMA CGM e.a./Commission, T-213/00, Rec. p. II-913, point 217).

90 Or, aux considérants 87 à 105 de la décision 2002/149, la Commission a exposé, en se fondant sur les conclusions de son expert pour la période 1991-1999, que le montant des pertes ainsi déterminé reflétait raisonnablement le coût des obligations de service public. Eu égard à de telles pertes, nonobstant le versement des compensations prévues par la convention de 1991 et la convention de 1996, la Commission a conclu, dans cette décision, à l'absence de surcompensation.

91 S'agissant des raisons de l'existence des pertes de la SNCM, il doit être observé que, tant dans la décision attaquée (considérants 281, 282 et 326) que dans la décision 2002/149 (considérant 123), à laquelle le considérant 257 de la décision attaquée renvoie, la Commission a exposé que les compensations financières prévues par la convention de 1991 et la convention de 1996 n'étaient pas suffisantes pour couvrir l'intégralité du coût des obligations de service public parce que, notamment, elles étaient relativement indépendantes des recettes. En outre, au considérant 282 de la décision attaquée, la Commission a relevé que l'arrivée de la requérante sur le marché en 1996 avait eu des effets négatifs sur les résultats de la SNCM.

92 Il en résulte que les griefs de la requérante concernant la motivation, dans la décision attaquée, du montant de la sous-compensation pour service public doivent être rejetés dans leur intégralité.

## Sur la levée des doutes ayant motivé l'ouverture de la procédure formelle d'examen

- 93 La requérante estime que la décision attaquée n'expose pas à suffisance de droit les motifs pour lesquels la Commission a écarté les doutes ayant motivé l'ouverture de la procédure formelle d'examen en ce qui concerne les liens entre les pertes de la SNCM et ses obligations de service public, l'impact de la politique d'achat de navires de la SNCM sur ses comptes de résultats, les mesures envisagées pour augmenter la productivité de la SNCM et les mesures pour réduire les consommations intermédiaires, ainsi que la future politique tarifaire de la SNCM.
- 94 En vue d'examiner si la Commission a motivé à suffisance de droit la décision attaquée à cet égard, il convient de déterminer la portée des doutes soulevés par la Commission dans la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, afin de vérifier, ensuite, dans quelle mesure la décision attaquée a exposé les motifs pour lesquels ces doutes pouvaient être levés.
- 95 En ce qui concerne, en premier lieu, les liens entre les pertes de la SNCM et ses obligations de service public, il convient de constater que, dans la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Commission a soulevé des doutes quant au retour à la viabilité de la SNCM au motif que les données analytiques fournies dans le plan de restructuration ne permettaient pas de déterminer les causes structurelles des pertes chroniques de la SNCM au cours des dernières années. La Commission estimait qu'elle devait vérifier que l'aide à la restructuration ne servirait pas à combler les pertes d'exploitation passées et que le plan de restructuration s'y rapportant mettrait l'entreprise en état de dégager à l'avenir des bénéfices d'exploitation. À cet égard, la Commission soulignait, dans la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen, d'une part, que le plan de restructuration n'indiquait pas comment la SNCM allait réduire ses pertes sur les lignes faisant autrefois l'objet d'obligations de service public et, d'autre part, que ledit plan devait permettre de garantir la viabilité de l'entreprise même dans l'hypothèse où la SNCM n'obtiendrait pas, après 2006, le marché relatif aux obligations de service public sur les liaisons entre Marseille et la Corse.

- 96 Il en ressort que les doutes soulevés par la Commission quant aux liens entre les pertes de la SNCM et les obligations de service public recouvrent deux aspects distincts, à savoir, d'une part, l'adéquation de l'aide aux coûts liés aux obligations de service public entre 1991 et 2001, l'aide devant permettre à l'entreprise de couvrir les pertes passées résultant du seul accomplissement des obligations de service public dans le cadre de la convention de 1991 et de la convention de 1996 et, d'autre part, la contribution de l'aide au retour à la viabilité pour la période 2002-2006, l'aide devant permettre à l'entreprise de réduire à l'avenir ses pertes sur les lignes qui ne sont pas ou ne seront plus soumises à des obligations de service public.
- 97 S'agissant, premièrement, de l'adéquation de l'aide aux coûts liés aux obligations de service public entre 1991 et 2001, il suffit de rappeler qu'il a déjà été jugé ci-dessus que la raison pour laquelle les pertes subies par la SNCM dans le passé sur les liaisons vers la Corse, à l'époque toutes soumises à des obligations de service public, pouvaient être considérées comme correspondant aux surcoûts supportés par la SNCM pour l'accomplissement desdites obligations était motivée à suffisance de droit tant par la décision attaquée, en particulier ses considérants 256, 257, 281 et 282, que par la décision 2002/149 à laquelle elle renvoie.
- 98 À cet égard, il y a lieu de relever que les griefs de la requérante concernant la motivation des considérants 281 et 282 de la décision attaquée, griefs par lesquels elle allègue que la convention de 2002 n'a pas pour objet de combler des pertes et que l'arrivée d'un concurrent en 1996 résulte de la libéralisation communautaire, concernent, en réalité, le bien-fondé des constatations de la Commission et non leur motivation. Ces griefs doivent, partant, être rejetés comme non pertinents.
- 99 Par ailleurs, en ce qui concerne les pertes éventuellement subies dans le cadre de l'exercice des obligations de service public prévues par la convention de 2002, la décision attaquée est motivée à suffisance de droit par le considérant 256 de ladite décision, auquel la Commission précise que ces pertes ne peuvent être retenues compte tenu du fait que la compensation a été fixée de manière contractuelle.

100 S'agissant, deuxièmement, de la contribution de l'aide au retour à la viabilité pour la période 2002-2006, il y a d'abord lieu de constater que, aux considérants 263 à 282 de la décision attaquée, la Commission a, contrairement à l'allégation de la requérante, analysé les causes ayant conduit aux difficultés de la SNCM et a chiffré le coût représenté par les charges induites par celles-ci. En particulier, aux considérants 270 à 273, la Commission a examiné, dans ce cadre, le caractère rationnel de la politique d'achat de nouveaux navires par la SNCM. Ensuite, aux considérants 299 à 303, la Commission a exposé les motifs pour lesquels le plan de restructuration devrait permettre un retour à la viabilité de la SNCM tant jusqu'en 2006 qu'après cette date. À cet égard, il y a lieu de relever que, aux considérants 142 à 152 de la décision attaquée, la Commission a exposé en détail les résultats financiers prévisibles selon le «scénario médian» retenu, à la fois pour la période 2002-2006 et pour après 2006. En outre, au considérant 315 de la décision attaquée, la Commission a noté que la SNCM procédait à son assainissement par la vente de quatre navires. De surcroît, aux considérants 111 et 113 de la décision attaquée, la Commission, contrairement à ce que prétend la requérante, a relevé et décrit les engagements supplémentaires proposés par les autorités françaises après la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen en vue de réduire les coûts de personnel et les coûts d'achat des consommations intermédiaires. Au considérant 114 de la décision attaquée, la Commission a constaté que ces engagements, ainsi que la réduction de la flotte, avaient permis de ramener les dépenses d'entretien de 29,6 à 23 millions d'euros entre 2001 et 2002.

101 Il en ressort que, par l'ensemble de ces considérants, la Commission a exposé à suffisance de droit les motifs pour lesquels la SNCM sera en mesure, dans le cadre du plan de restructuration, de réduire à l'avenir ses pertes sur les lignes qui ne sont pas ou ne seront plus soumises à des obligations de service public.

102 Aucun des arguments avancés par la requérante n'est susceptible de remettre en cause cette conclusion.

103 S'agissant, tout d'abord, des griefs tirés d'une prétendue incohérence des motifs de la décision attaquée lorsqu'elle constate que le plan d'économie sur les achats

intermédiaires est insuffisant (considérant 279) ou que les comptes relatifs à 2002 ne sont pas positifs, contrairement aux prévisions du plan de restructuration (considérant 280), force est de constater que ces griefs concernent le bien-fondé de la décision attaquée sur ces points et non sa motivation, de sorte qu'ils doivent être rejetés comme étant sans pertinence.

104 S'agissant, ensuite, de l'allégation selon laquelle les considérants 258 à 260 de la décision attaquée ne font pas apparaître les raisons pour lesquelles l'aide doit être appréciée sous l'angle des lignes directrices, il suffit de constater que cette allégation est erronée, dès lors que la décision attaquée expose, au considérant 260, que l'aide a été notifiée au titre d'aide à la restructuration et que son montant excède la sous-compensation pour service public, puis, au considérant 326, que l'aide à la restructuration peut couvrir à la fois les coûts des différentes actions prévues par le plan de restructuration et les déficits supportés par l'entreprise en raison de l'exécution de ses conventions de service public jusqu'à la fin de l'année 2001.

105 S'agissant, enfin, des allégations tirées de l'arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, Rec. p. I-7747), il doit être observé que, cet arrêt étant postérieur à la décision attaquée, la Commission n'avait, à l'évidence, pas l'obligation d'exposer les motifs pour lesquels les conditions prévues par cet arrêt étaient remplies en l'espèce, ce que la requérante admet d'ailleurs elle-même.

106 En ce qui concerne, en deuxième lieu, l'impact de la politique d'achat de navires de la SNCM sur ses comptes de résultat, il suffit de constater que le grief de la requérante, par lequel elle remet en cause la constatation du considérant 271 de la décision attaquée selon laquelle la SNCM n'a pas particulièrement surinvesti ces dernières années pour le renouvellement de sa flotte, vise à contester le bien-fondé de l'appréciation de la Commission sur ce point et de la méthode adoptée à cet effet, en lui reprochant, notamment, de ne pas avoir tenu compte d'un certain nombre de facteurs qu'elle juge pertinents et de s'être limitée à une analyse purement bilancielle. Un tel grief est sans pertinence dans le cadre du présent moyen.

- 107 En tout état de cause, il y a lieu de relever que, ainsi qu'il a déjà été indiqué ci-dessus, les considérants 269 à 273 de la décision attaquée exposent à suffisance de droit les motifs pour lesquels la politique d'achat de navires de la SNCM n'a pas abouti à un surinvestissement excessif.
- 108 En ce qui concerne, en troisième lieu, les mesures envisagées pour augmenter la productivité de la SNCM et l'absence de mesures concrètes pour réduire le montant des consommations intermédiaires, il doit à nouveau être constaté que, par ses griefs sur ce point, la requérante conteste le bien-fondé de l'appréciation de la Commission. En effet, ces griefs visent à contester que les doutes aient pu être levés sur ces points, la Commission constatant, aux considérants 279 et 280 de la décision attaquée, que le plan «achetons mieux» est insuffisant et que les résultats relatifs à 2002 ne sont pas positifs. De tels griefs sont sans pertinence dans le cadre du présent moyen.
- 109 En tout état de cause, il doit être rappelé qu'il a déjà été observé ci-dessus que la décision attaquée était suffisamment motivée à cet égard par les considérants 113, 114 et 279 de celle-ci.
- 110 Enfin, en ce qui concerne, en quatrième lieu, la future politique tarifaire de la SNCM, force est à nouveau de constater que la requérante conteste, en réalité, le bien-fondé des appréciations de la Commission. En effet, la requérante fait valoir, en substance, que la Commission n'a pas apprécié correctement la politique tarifaire de la SNCM avant l'adoption de la décision attaquée et qu'elle ne disposait pas des éléments nécessaires pour apprécier ladite politique en 2003. Ces griefs sont sans pertinence dans le cadre du présent moyen et doivent, par conséquent, être rejetés.
- 111 Par ailleurs, pour autant que les griefs de la requérante devraient être interprétés comme reprochant à la Commission de ne pas avoir répondu d'une manière spécifique, dans la décision attaquée, à ses allégations concernant les prix de vente

des billets pratiqués par la SNCM avant l'adoption de ladite décision, il doit être observé que, au considérant 359, la Commission indique explicitement que les arguments présentés par la République française à cet égard, lesquels figurent aux considérants 119 à 123 et 191 à 203, permettent d'écarter ces allégations.

- 112 Il résulte de ce qui précède que les griefs et arguments de la requérante concernant la motivation de la levée des doutes ayant justifié l'ouverture de la procédure formelle d'examen doivent être rejetés dans leur intégralité.

#### Sur l'appréciation du retour à la viabilité

- 113 La requérante estime que la décision attaquée n'est pas motivée à suffisance de droit en ce qui concerne le retour à la viabilité, dans la mesure où la Commission n'expose pas les raisons pour lesquelles elle accepte de prendre en compte, par dérogation au principe prévu par les lignes directrices, des facteurs externes, à savoir la croissance du marché du Maghreb, les évolutions prévues sur la desserte de Nice et l'hypothèse du non-renouvellement de la convention de 2002 après 2006.
- 114 À cet égard, il convient de rappeler que, aux termes du point 32 des lignes directrices, «[l]'amélioration de la viabilité doit résulter principalement de mesures internes prévues par le plan de restructuration» et «[e]lle ne pourrait être basée sur des facteurs externes, sur lesquels l'entreprise ne peut guère influencer, tels que les variations de prix ou de la demande, que si les hypothèses avancées sur l'évolution du marché sont largement acceptées».
- 115 En l'espèce, s'agissant, en premier lieu, de la croissance du marché vers le Maghreb, il convient de relever que, au considérant 300 de la décision attaquée, la Commission

indique que l'effet des mesures de restructuration n'est pas tributaire de l'évolution du marché «à l'exception de la progression sur le Maghreb qui correspond surtout à un retour à une position qu'avait la SNCM jusqu'au milieu des années 90». Or, aux considérants 66 à 81 de la décision attaquée, la Commission a constaté, sur la base de l'étude de marché fournie dans le cadre du plan de restructuration, que ce marché devrait connaître une croissance importante. Eu égard au point 32 des lignes directrices, la requérante était donc bien en mesure de comprendre la raison sous-tendant la conclusion de la Commission figurant au considérant 300 de la décision attaquée.

- 116 Par ailleurs, il y a lieu de relever que les mêmes constatations concernant la croissance du marché vers le Maghreb figuraient également de manière explicite dans la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen. Or, si, dans ses observations écrites du 8 janvier 2003 au sujet de l'ouverture de ladite procédure, la requérante soutenait que l'objectif de parts de marché poursuivi par la SNCM était ambitieux eu égard à la forte concurrence des compagnies nationales et relevait que l'image commerciale de la SNCM en Afrique du Nord était négative, elle ne remettait à aucun moment en cause l'hypothèse de forte croissance envisagée par l'étude de marché. Cette attitude, outre qu'elle confirme le fait que l'hypothèse de croissance de ce marché était effectivement largement acceptée au sens des lignes directrices, justifie également que la Commission n'ait pas motivé de manière plus spécifique cet aspect de la décision attaquée en l'absence d'objection de la part de la requérante.

- 117 S'agissant, en deuxième lieu, du maintien de la desserte Nice-Corse, le grief de la requérante se fonde sur une lecture erronée de la décision attaquée. En effet, contrairement à la thèse de la requérante, la Commission n'accepte pas, dans la décision attaquée, le maintien de cette desserte en raison de l'évolution du marché, mais pour les motifs énoncés au considérant 302 selon lesquels le poids de cette desserte diminue et la dépréciation anticipée du *Liamone* facilitera le retour à des résultats positifs. En outre, il doit être observé que, au considérant 283 de la décision attaquée, la Commission a exposé dans ce cadre son souci d'éviter l'émergence d'un monopole de fait détenu par la requérante sur les dessertes vers la Corse. S'il est vrai que, au considérant 316 de la décision attaquée, considérant que la requérante n'invoque pas, la Commission relève la forte croissance du marché sur l'ensemble

du golfe de Gênes et de Toulon, ce n'est toutefois pas pour justifier le maintien de la SNCM à Nice en s'appuyant sur un facteur externe, mais, bien au contraire, pour souligner l'importance des contreparties accordées aux concurrents, lesquelles comprennent, notamment, le quasi-retrait de Toulon et la limitation des rotations à Nice. À l'évidence, la Commission ne devait pas motiver dans sa décision une position qu'elle n'adopte pas.

- 118 Quant à la prétendue absence de motivation de la non-prise en compte d'autres options que le maintien ou le retrait de la desserte Nice-Corse, force est de constater que, dans ses observations du 8 janvier 2003 sur l'ouverture de la procédure formelle, la requérante n'a proposé, contrairement à ce qu'elle soutient dans la réplique, aucune autre option, mais s'est bornée à alléguer, en substance, que la SNCM n'était pas en mesure d'être rentable sur cette ligne. Dans ces conditions, la Commission n'avait pas à motiver la décision attaquée sur l'absence de prise en compte d'autres options.
- 119 S'agissant, en troisième lieu, de l'hypothèse du non-renouvellement éventuel de la convention de 2002 après 2006, il suffit de constater que la décision attaquée est suffisamment motivée sur ce point au considérant 303, dès lors que la Commission y indique que, s'agissant de la viabilité à long terme, «la mise en œuvre du plan doit permettre à l'entreprise d'affronter la concurrence de manière efficace lors du renouvellement des contrats». En outre, au considérant 149, la décision attaquée énonce qu'«[i]l importe de savoir quel sera le positionnement concurrentiel de la compagnie en 2006 à l'issue du contrat actuel de délégation de service public et quelle sera sa viabilité», considération qui est également reprise au considérant 310.
- 120 Par ailleurs, pour autant que la requérante allègue qu'il est incohérent de considérer comme prématurée l'hypothèse d'un non-renouvellement de la convention tout en appréciant la viabilité à long terme, il suffit de constater que ce grief, qui porte sur le bien-fondé de la décision attaquée, est dénué de pertinence dans le cadre du présent moyen.

- 121 Il en résulte que les griefs et arguments de la requérante concernant la motivation du retour à la viabilité doivent être rejetés dans leur intégralité.

### Sur le caractère réaliste des hypothèses envisagées de restructuration

- 122 La requérante fait valoir que la Commission s'est bornée, concernant le caractère réaliste des hypothèses de restructuration, à recopier les lignes directrices et à indiquer, au considérant 306 de la décision attaquée, que l'étude de marché présentée par les autorités françaises était une «bonne base pour établir les scénarios d'évolution de l'entreprise».
- 123 Il ressort toutefois clairement des considérants 139 à 141 de la décision attaquée que la Commission a exposé dans ladite décision les raisons pour lesquelles les trois scénarios d'évolution financière, à savoir les scénarios optimiste et pessimiste prévus par l'étude de marché et le scénario médian retenu par le plan de restructuration, lesquels sont imposés par le point 33 des lignes directrices, constituaient une «bonne base» pour apprécier l'évolution de l'entreprise. S'agissant des scénarios optimiste et pessimiste, la Commission expose ses motifs à cet égard au considérant 139, avant de conclure que ces hypothèses «semblent donc globalement constituer une fourchette assez représentative des évolutions possibles». Au considérant 140, la Commission ajoute que les résultats, selon le scénario pessimiste, pourraient être améliorés par une simple adaptation par la SNCM de son offre selon la demande en fonction des saisons. En outre, au considérant 141 de la décision attaquée, après avoir comparé les évolutions des principaux indicateurs financiers selon les trois scénarios possibles au tableau 6, la Commission a constaté que «ces simulations démontr[ai]ent que la SNCM devrait arriver à retrouver la voie de la rentabilité dans les trois cas de figure».

- 124 Pour le surplus, les griefs de la requérante se confondent avec ceux portant sur le retour à la viabilité. En effet, selon le point 32 des lignes directrices, c'est pour apprécier si le plan de restructuration permet le retour à la viabilité que celui-ci doit se fonder sur des hypothèses réalistes concernant les conditions d'exploitation future.
- 125 À cet égard, il ressort des considérants 142 à 148 de la décision attaquée que les évolutions envisagées par le scénario médian retenu pour apprécier le retour à la viabilité ont été établies à partir d'un examen chiffré des questions suivantes: le redéploiement vers le Maghreb, la liaison Nice-Corse, la liaison Marseille-Corse et l'endettement de la SNCM. En outre, il ressort des considérants 149 à 152 que l'étude de marché a également examiné l'hypothèse d'un non-renouvellement de la convention de service public après 2006. Or, force est de constater que chacune de ces questions est traitée spécifiquement aux considérants 300 à 304 et que, ainsi qu'il ressort déjà de l'examen des griefs concernant le retour à la viabilité, ces derniers contiennent une motivation suffisante des raisons pour lesquelles la Commission estime que le plan de restructuration est de nature à assurer un tel retour à la viabilité, même en dehors de l'exercice par la SNCM de ses obligations de service public.
- 126 Quant à l'argument tiré de l'augmentation de la capacité de la flotte en 2004 à la suite de l'achat d'un nouveau navire par la requérante, il convient de rappeler que la Commission n'est pas tenue de répondre à toutes les allégations de fait ou de droit formulées au cours de la procédure administrative. En outre, contrairement à ce que la requérante allègue, il ne ressort ni des observations écrites du 8 janvier 2003 ni des considérants 169 à 174 de la décision attaquée, lesquels résument, sans faire l'objet d'une contestation de la part de la requérante, les arguments qu'elle a présentés lors de la réunion du 4 février 2003, que la requérante aurait particulièrement attiré l'attention de la Commission sur ce point.
- 127 S'agissant de la circonstance que, dans d'autres décisions, la Commission s'est prononcée sur la validité d'aides à des compagnies maritimes après une analyse minutieuse de l'évolution financière de l'entreprise bénéficiaire du plan de

restructuration, aussi bien au regard de sa trésorerie que de sa capacité à réaliser des profits et de ses capacités de financement [par exemple, décision 2002/15/CE de la Commission, du 8 mai 2001, concernant l'aide d'État mise à exécution par la France en faveur de la société «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» ou «Brittany Ferries») (JO 2002, L 12, p. 33)], il suffit de constater que le degré de motivation de cette décision, à laquelle la décision attaquée ne renvoie pas à l'appui de sa propre motivation, ne saurait en rien démontrer, eût-elle été adoptée dans le même domaine, que la décision attaquée est insuffisamment motivée et, en tout état de cause, ne saurait remettre en cause la conclusion qui précède selon laquelle il ressort des considérants 300 à 304 que la décision attaquée est motivée à suffisance de droit sur la question du retour à la viabilité.

- 128 Enfin, pour autant que la requérante reproche à la Commission de s'être fondée, à l'appui de ses conclusions sur le retour à la viabilité, sur les seules hypothèses chiffrées présentées par les autorités françaises, lesquelles seraient, par ailleurs, démenties à présent par les faits, force est de constater qu'un tel grief, qui vise à contester le bien-fondé des appréciations de la Commission sur ce point, est sans pertinence dans le cadre du présent moyen. Il en est ainsi en particulier de l'argument tiré de la prétendue absence d'examen de la trésorerie du bénéficiaire de l'aide ou de la non-prise en compte de l'augmentation de capacité de la flotte résultant de l'achat d'un nouveau navire par la requérante.
- 129 Il en résulte que les griefs et arguments de la requérante concernant la motivation du caractère réaliste des hypothèses envisagées doivent être rejetés dans leur intégralité.

#### Sur la détermination des participations non stratégiques

- 130 La requérante estime que la décision attaquée n'est pas motivée à suffisance de droit en ce qui concerne la raison pour laquelle la participation de la SNCM dans la CMN constitue une participation stratégique qui, partant, ne doit pas être cédée.

- 131 Il ressort toutefois des considérants 348 à 354 de la décision attaquée que la Commission a exposé en détail dans ladite décision, en réponse aux arguments présentés par la requérante et par Stef-TFE au cours de la procédure administrative, les raisons pour lesquelles elle estimait que ladite participation était essentielle et ne devait pas être cédée. En particulier, la Commission a relevé à cet égard, aux considérants 349 à 351 de la décision attaquée, que les deux entreprises participaient à l'exécution du contrat de service public, qu'elles avaient développé des synergies sur la desserte de la Corse qui allaient au-delà de ce que prévoyait la convention de 2002 et que les flottes de la CMN et de la SNCM étaient complémentaires. À l'évidence, de telles indications fournissent une motivation suffisante de la décision attaquée sur ce point.
- 132 Quant à l'allégation concernant l'absence de prise en compte de la valorisation des parts de la SNCM dans la CMN, s'il est vrai qu'il ressort du considérant 174 de la décision attaquée que cette allégation a été formulée au cours de la réunion du 4 février 2003, il doit être rappelé que la Commission n'a pas l'obligation de répondre à toutes les allégations de fait ou de droit avancées au cours de la procédure. Or, il y a lieu de considérer que la décision attaquée est suffisamment motivée sur la question de la participation dans la CMN par les considérants 348 à 354. Par ailleurs, il doit être observé que la requérante était en mesure de comprendre le raisonnement de la Commission sur ce point, dès lors qu'il ressort clairement du considérant 256 de la décision attaquée que celle-ci a estimé que les plus-values non réalisées ne pouvaient pas être prises en compte pour déterminer le niveau des ressources de la SNCM.
- 133 Pour le surplus, les arguments avancés par la requérante en vue de mettre en exergue le prétendu caractère contradictoire de la motivation de la décision attaquée sur ce point visent, en réalité, à contester le bien-fondé de la décision attaquée. Partant, ces arguments doivent être rejetés comme dépourvus de pertinence dans le cadre du présent moyen.
- 134 Il en résulte que les griefs et arguments de la requérante concernant la motivation du montant de la détermination des participations non stratégiques doivent être rejetés dans leur intégralité.

*Conclusion sur le premier moyen*

- 135 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que le premier moyen, tiré d'une violation de l'article 253 CE en ce que la décision attaquée est insuffisamment motivée, doit être rejeté.

*3. Sur le second moyen, tiré de la violation de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, du règlement n° 659/1999 et des lignes directrices en ce que la décision attaquée contient des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation*

- 136 Par le présent moyen, la requérante soutient que la décision attaquée contient des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation en ce qui concerne l'appréciation de la compensation pour service public d'une partie de l'aide, l'analyse des causes ayant conduit aux difficultés financières de la SNCM, le respect des lignes directrices et la nécessité des conditions imposées par la Commission.

*Observation préliminaire concernant le contrôle exercé par le Tribunal*

- 137 Il ressort d'une jurisprudence constante que, pour l'application de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, la Commission jouit d'un large pouvoir d'appréciation dont l'exercice implique des évaluations complexes d'ordre économique et social qui doivent être effectuées dans un contexte communautaire (arrêts de la Cour du 24 février 1987, Deufil/Commission, 310/85, Rec. p. 901, point 18, et du 29 avril 2004, Italie/Commission, C-372/97, Rec. p. I-3679, point 83).

- 138 Le contrôle juridictionnel appliqué à l'exercice de ce pouvoir d'appréciation se limite dès lors à la vérification du respect des règles de procédure et de motivation, ainsi qu'au contrôle de l'exactitude matérielle des faits retenus et de l'absence d'erreur de droit, d'erreur manifeste dans l'appréciation des faits ou de détournement de pouvoir (arrêts de la Cour du 13 février 2003, Espagne/Commission, C-409/00, Rec. p. I-1487, point 93, et Italie/Commission, point 137 supra, point 83; arrêts du Tribunal du 5 novembre 1997, Ducros/Commission, T-149/95, Rec. p. II-2031, point 63; du 6 octobre 1999, Salomon/Commission, T-123/97, Rec. p. II-2925, point 47; Kneissl Dachstein/Commission, T-110/97, Rec. p. II-2881, point 46, et arrêt Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission, point 62 supra, point 282). En particulier, il n'appartient pas au Tribunal de substituer son appréciation économique à celle de l'auteur de la décision (arrêt British Airways e.a./Commission, point 48 supra, point 79).
- 139 Par ailleurs, selon la jurisprudence, la Commission est tenue par les encadrements et les communications qu'elle adopte en matière de contrôle des aides d'État, dans la mesure où ils ne s'écartent pas des normes du traité et où ils sont acceptés par les États membres (arrêt Espagne/Commission, point 138 supra, point 95; arrêts du Tribunal du 8 juillet 2004, Technische Glaswerke Ilmenau/Commission, T-198/01, Rec. p. II-2717, point 149, et du 18 novembre 2004, Ferriere Nord/Commission, T-176/01, Rec. p. II-3931, point 134).
- 140 Il ressort de la jurisprudence que, en appréciant une aide individuelle à la lumière de telles lignes directrices, qu'elle a préalablement adoptées, la Commission ne saurait être considérée comme dépassant les limites de son pouvoir d'appréciation ou y renonçant. En effet, d'une part, elle conserve son pouvoir d'abroger ou de modifier ces lignes directrices si les circonstances l'imposent. D'autre part, ces lignes directrices concernent un secteur délimité et sont motivées par le souci de suivre une politique qu'elle a déterminée (arrêt Vlaamse Gewest/Commission, point 66 supra, point 89).

- 141 Dans ce contexte, il appartient dès lors au Tribunal de vérifier si les exigences que la Commission s'est elle-même imposées, telles que mentionnées dans ces lignes directrices, ont été respectées (arrêts du Tribunal du 30 janvier 2002, Keller et Keller Meccanica/Commission, T-35/99, Rec. p. II-261, point 77, et Ducros/Commission, point 138 supra, points 61 et 62).
- 142 En outre, il convient de rappeler que, dans le cadre d'un recours en annulation en vertu de l'article 230 CE, la légalité d'un acte communautaire doit être appréciée en fonction des éléments de fait et de droit existant à la date où l'acte a été adopté. En particulier, les appréciations complexes portées par la Commission ne doivent être examinées qu'en fonction des seuls éléments dont celle-ci disposait au moment où elle les a effectuées (arrêts Salomon/Commission, point 138 supra, point 48, et Kneissl Dachstein/Commission, point 138 supra, point 47).
- 143 Enfin, la simple affirmation que l'une ou l'autre des conditions d'autorisation d'une aide ne sera pas respectée ne saurait remettre en cause la légalité même de la décision d'autorisation. En effet, de manière générale, la légalité d'un acte communautaire ne saurait dépendre d'éventuelles possibilités de le contourner ni de considérations rétrospectives concernant son degré d'efficacité (arrêts British Airways e.a./Commission, point 48 supra, point 291, et Salomon/Commission, point 138 supra, point 49).
- 144 C'est à la lumière des principes susmentionnés qu'il convient de procéder à l'examen des griefs et arguments soulevés par la requérante.

*Sur les griefs portant sur le bien-fondé de la décision attaquée*

- 145 Le présent moyen, dans la mesure où il est tiré de la violation du règlement n° 659/1999, doit d'emblée être rejeté comme inopérant. En effet, ledit règlement,

qui établit les règles de procédure applicables pour l'examen des aides d'État, n'est en rien susceptible d'être violé par les prétendues erreurs de fait et erreurs manifestes d'appréciation imputées à la Commission, et ce d'autant moins que la décision attaquée a été adoptée après l'ouverture de la procédure formelle d'examen prévue par l'article 88, paragraphe 2, CE. Force est d'ailleurs de constater que la requérante n'avance aucun argument en vue de démontrer que la décision attaquée enfreint le règlement n° 659/1999 et n'identifie pas les dispositions de ce règlement qui seraient violées par ladite décision.

- 146 Il convient dès lors d'examiner le présent moyen uniquement en ce qu'il invoque une violation de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE et des lignes directrices.

#### Sur l'appréciation de la compensation pour service public d'une partie de l'aide

- 147 La requérante fait valoir que la Commission a apprécié erronément la partie de l'aide correspondant à la sous-compensation pour service public en ce que, d'une part, elle a pris en compte la dépréciation du *Liamone* bien que ce navire ne soit pas affecté aux obligations de service public et, d'autre part, elle n'a pas pris en compte les plus-values potentielles relatives à la flotte affectée auxdites obligations. Par ailleurs, la requérante souligne la forte croissance des pertes entre 2000 et 2001.
- 148 Les présents griefs doivent être rejetés comme inopérants en ce qu'ils visent à établir que la décision attaquée a effectué une appréciation erronée de la compatibilité de l'aide avec l'article 86, paragraphe 2, CE, puisque la Commission a estimé, au considérant 260 de la décision attaquée, qu'il convenait d'apprécier l'ensemble de l'aide de 76 millions en cause, y compris la partie correspondant à la sous-compensation pour service public, en tant qu'aide à la restructuration.

- 149 Il convient, en revanche, d'examiner les présents griefs en ce qu'ils visent à contester la détermination par la Commission du montant de la sous-compensation pour service public.
- 150 S'agissant, en premier lieu, de la dépréciation du *Liamone*, il doit être constaté que le grief de la requérante repose sur une lecture erronée de la décision attaquée. En effet, contrairement à ce que soutient la requérante, la Commission n'a pas, pour calculer la partie de l'aide correspondant à la sous-compensation pour service public, pris en compte la dotation relative à ladite dépréciation, mais, bien au contraire, ainsi qu'il ressort clairement du considérant 257, tableau 11, de la décision attaquée, elle a soustrait le montant de cette dotation de son calcul. Interrogée à l'audience par le Tribunal, la requérante a d'ailleurs admis explicitement que sa lecture de la décision attaquée sur ce point était erronée.
- 151 Il en résulte que le montant de 53,48 millions d'euros considéré par la Commission comme correspondant aux coûts non compensés des obligations de service public assumées par la SNCM sur les dessertes de la Corse entre 1991 et 2001 ne tient pas compte de la dépréciation du *Liamone*.
- 152 S'agissant, en deuxième lieu, des plus-values potentielles sur la flotte affectée aux obligations de service public, la requérante constate que la valeur vénale de cinq navires affectés aux obligations de service public au 31 décembre 2001 est supérieure, pour un montant de 22,2 millions d'euros, à leur valeur nette comptable. Selon la requérante, les pertes subies entre 1991 et 2001 sur la desserte de la Corse, lesquelles correspondent, selon la Commission, à la sous-compensation pour service public, devraient dès lors être diminuées du montant de ces plus-values.
- 153 À cet égard, il convient, d'abord, de constater, et cela n'est pas contesté, que les plus-values latentes alléguées n'ont pas été inscrites dans les comptes de la SNCM relatifs

à 2000 et 2001, comptes qui ont été certifiés par experts comptables. En effet, ainsi que la Commission le fait valoir sans être contredite par la requérante, ce que celle-ci a confirmé à l'audience, il résulte de l'application des principes généraux de la comptabilité, en particulier le principe de prudence, qu'une entreprise n'a pas, en principe, le droit de réévaluer le montant d'un actif de son bilan au motif que sa valeur vénale serait supérieure à sa valeur comptable. À l'inverse, selon les mêmes principes, une entreprise doit prendre acte d'une dépréciation anticipée lorsque la valeur vénale d'un actif est inférieure à sa valeur comptable.

- 154 Certes, la requérante allègue de manière générale, dans le cadre d'autres griefs, que les comptes provisoires en possession de la Commission au moment de l'adoption de la décision attaquée diffèrent des comptes définitifs approuvés par les experts, lesquels ont été rendus accessibles après l'adoption de ladite décision. Toutefois, il doit être constaté que la requérante n'apporte aucun élément de nature à étayer cette allégation et qu'elle n'indique, à aucun moment, en quoi les comptes provisoires seraient différents des comptes définitifs certifiés.
- 155 Ensuite, et surtout, il y a lieu de relever que, au considérant 272 de la décision attaquée, la Commission a indiqué que deux des cinq navires affectés avant 2002 aux obligations de service public étaient hypothéqués tandis que, pour les trois autres navires, la compagnie n'avait pas trouvé de banques prêtes à les accepter en garantie hypothécaire. À cet égard, la Commission a constaté: «Le niveau d'endettement de la compagnie et la faiblesse de son autofinancement, présenté en détail plus loin et qui permet à peine d'assurer le service de la dette existante, ne sont en effet pas de nature à conduire une banque, agissant comme créancier privé et à des conditions de marché, à proposer un encours de crédit complémentaire à la SNCM. Le risque pour un tel créancier de ne pas voir les échéances d'un prêt honorées par la SNCM serait en effet significatif au vu des ressources financières qu'elle dégage. Des difficultés similaires ne permettraient pas à la SNCM d'avoir recours à d'éventuelles opérations de 'lease-back' pour réduire son endettement. L'expérience de la Commission en matière de saisies effectives de navires ou d'aéronefs montre que cela est difficilement faisable en pratique lorsque ces actifs sont affectés à des dessertes d'intérêt national ou régional.» Force est de constater que, si la requérante conteste ces constatations, elle n'apporte, dans le cadre des présents griefs, aucun élément concret de nature à les remettre en cause.

- 156 Enfin, pour autant que la requérante fasse valoir que la SNCM aurait dû réaliser les plus-values alléguées en vue de dégager des recettes propres supplémentaires et de réduire ainsi les pertes résultant de l'exercice des obligations de service public, il convient de rejeter cette allégation dès lors que celle-ci impliquerait la vente des navires précisément affectés par la SNCM à ses obligations de service public.
- 157 Dans ces circonstances, il n'apparaît pas que la Commission ait commis une erreur manifeste d'appréciation en excluant les plus-values latentes sur les navires affectés aux obligations de service public du calcul de la sous-compensation pour service public.
- 158 Contrairement à ce que prétend la requérante, il n'en résulte aucune incohérence par rapport à la méthode suivie dans la décision 2002/149. En effet, ainsi qu'il ressort du considérant 102 de ladite décision, dans celle-ci, la Commission a uniquement tenu compte, pour corriger le montant des pertes afférentes à l'exercice des obligations de service public, du montant des plus-values effectivement réalisées sur trois navires ayant été cédés au cours de la période 1991-1999. Il ne ressort, en revanche, pas de ladite décision que la Commission aurait également tenu compte de plus-values latentes sur d'autres navires qui n'auraient pas effectivement été cédés. S'il est dès lors exact que, dans la décision 2002/149, la Commission a été amenée à corriger le résultat comptable de la SNCM sur la desserte de la Corse en lui affectant une plus-value comptable qui ne figurait pas dans la rubrique relative à cette desserte, étant actée dans une autre rubrique, toute autre est la situation en l'espèce dans laquelle la requérante reproche à la Commission de ne pas avoir corrigé la comptabilité de la SNCM en tenant compte de plus-values potentielles non inscrites dans les comptes.
- 159 Quant à la circonstance mise en exergue par la requérante, selon laquelle, à l'inverse, la Commission a tenu compte, pour déterminer les coûts de la restructuration, de la dépréciation du *Liamone*, il suffit de constater qu'une telle circonstance, ainsi qu'il a été exposé ci-dessus, résulte de l'application stricte de règles comptables qui n'ont pas été contestées par la requérante.

160 S'agissant, en troisième lieu, de la prétendue croissance significative des pertes de la SNCM entre 2000 et 2001, il suffit de constater que, loin de remettre en cause la constatation faite au considérant 256 de la décision attaquée, selon laquelle la SNCM a subi des déficits substantiels entre 1991 et 2001 pour l'ensemble des dessertes de la Corse soumises à l'obligation de service public, cette circonstance, à supposer qu'elle soit exacte, confirme ladite constatation et ne saurait, dès lors, en rien remettre en cause l'analyse de la décision attaquée quant à la partie de l'aide correspondant à la sous-compensation pour service public.

161 Partant, les griefs et arguments avancés par la requérante en ce qui concerne la détermination de la sous-compensation pour service public doivent être rejetés dans leur intégralité.

#### Sur l'analyse des causes ayant conduit aux difficultés financières de la SNCM

162 La requérante fait valoir, en substance, que les difficultés de la SNCM proviennent non pas des contraintes imposées par les obligations de service public, mais de son offre surcapacitaire, laquelle résulterait d'une politique d'investissement excessive en nouveaux navires.

163 À cet égard, il convient, à titre liminaire, de rappeler que, aux termes du point 33 des lignes directrices, «[l]e plan de restructuration décrit les circonstances ayant entraîné les difficultés de l'entreprise, ce qui permet d'évaluer si les mesures proposées sont adaptées».

164 Il s'ensuit que, comme la Commission le soutient à juste titre, l'analyse des causes des difficultés de la SNCM qu'elle a effectuée aux considérants 263 à 281 de la

décision attaquée en examinant notamment la politique d'achat de navires de la SNCM, le poids de la masse salariale, le poids des achats intermédiaires et le poids des contraintes de service public est requise non pas en tant que telle, mais uniquement en vue de vérifier l'adéquation des mesures proposées pour remédier à ces difficultés et, partant, pour assurer le retour à la viabilité de l'entreprise en cause.

165 En conséquence, dans le cas présent, les griefs avancés par la requérante concernant l'offre surcapitaire de la SNCM ne sont susceptibles d'établir un vice de la décision attaquée que s'ils sont de nature à démontrer le caractère inadéquat des mesures prévues par la décision attaquée pour remédier aux doutes soulevés par la Commission sur ce point.

166 À cet égard, il convient de relever que, dans la décision attaquée, la Commission, après avoir observé, au considérant 333, que «la réduction de flotte prévue par le plan de restructuration doit être [...] balancée au regard de la politique d'achat de navires que la SNCM a menée dans les années précédentes», a estimé, aux considérants 336 à 339 de la décision attaquée, qu'il était opportun, sans constater l'existence d'une offre surcapitaire de la part de la SNCM ou quantifier celle-ci, d'imposer à la SNCM, outre l'engagement pris dans le plan de restructuration de céder quatre navires, ainsi qu'il ressort des considérants 97 à 101 et 315, trois conditions supplémentaires en vue de réduire sa capacité, à savoir la limitation de la flotte du groupe SNCM au nombre actuel de navires à la suite de la cession des quatre navires, l'interdiction pour la SNCM de procéder pendant une certaine période au renouvellement de sa flotte et la limitation du nombre annuel de rotations sur les différentes liaisons maritimes à destination de la Corse. Conformément aux points 35 et 36 des lignes directrices, ces conditions reflètent le souci de la Commission, exprimé aux considérants 311 à 317 de la décision attaquée, d'atténuer les conséquences défavorables de l'aide pour les concurrents en limitant la présence de la SNCM sur son marché historique, à savoir la desserte de la Corse.

- 167 Or, force est de constater que, si, par les présents griefs, la requérante fait valoir que l'offre de la SNCM est excessive, elle n'explique pas, en revanche, en quoi l'engagement des autorités françaises relatif à la cession de quatre navires et les conditions supplémentaires précitées imposées par la Commission ne sont pas aptes à remédier de manière adéquate à la surcapacité alléguée.
- 168 Dans ces conditions, il convient de considérer que les griefs de la requérante sur ce point sont inopérants.
- 169 En tout état de cause, ces griefs apparaissent comme étant dépourvus de fondement.
- 170 En premier lieu, l'allégation selon laquelle la Commission a constaté, au considérant 271 de la décision attaquée, que la SNCM n'avait pas particulièrement surinvesti ces dernières années pour le renouvellement de sa flotte, en se fondant sur l'évolution des immobilisations nettes de navires et non sur l'évolution de la capacité offerte par la SNCM en termes de places offertes, doit être rejetée.
- 171 En effet, en procédant à l'examen de l'évolution des immobilisations nettes de navires, la Commission a visé à vérifier non pas le caractère surcapacitaire de l'offre de la SNCM, mais, ainsi qu'il ressort explicitement du considérant 270 de la décision attaquée et du point III 2 de la décision d'ouverture de la procédure, la rationalité des décisions d'achat de la compagnie afin de s'assurer que les pertes du passé ne résultaient pas de facteurs autres que le poids des obligations de service public entre 1991 et 2001. Ainsi, après avoir examiné l'évolution des immobilisations nettes de navires de la SNCM et constaté que la SNCM n'avait pas particulièrement surinvesti, la Commission a examiné, au considérant 272 de la décision attaquée, l'endettement de la SNCM résultant de l'achat des navires concernés.

- 172 Il en résulte que le grief de la requérante se fonde sur une lecture erronée de la décision attaquée.
- 173 Quoi qu'il en soit, force est de constater que les données avancées par la requérante concernant l'évolution de la capacité des navires en termes de places contredisent sa thèse, puisqu'il en ressort clairement, ce qu'elle n'a d'ailleurs pas contesté, que cette capacité a diminué, en tenant compte de la vente de quatre navires à la suite de la rénovation et de l'achat de trois autres navires. À cet égard, l'allégation avancée dans la réplique, selon laquelle la capacité moyenne représentée par les trois nouveaux navires en termes de places serait, quant à elle, supérieure à celle de la flotte ancienne, doit être écartée comme étant dénuée de pertinence, la capacité moyenne alléguée étant une donnée purement théorique ne correspondant en rien à la capacité réelle offerte par les navires de la SNCM.
- 174 Quant à l'allégation selon laquelle cette réduction du nombre de places ne serait pas proportionnelle à la baisse de trafic subie par la SNCM et s'imposait d'autant plus eu égard à la baisse alléguée du chiffre d'affaires de la SNCM, à la diminution du poids des obligations de service public et à l'augmentation du nombre de traversées effectuées par la requérante, il doit être rappelé qu'elle est inopérante dès lors que c'est notamment pour ces motifs que la Commission a estimé nécessaire, sans constater l'existence d'une offre surcapacitaire de la part de la SNCM ou quantifier celle-ci, de réduire la capacité offerte par la SNCM par l'imposition de diverses conditions. Force est à nouveau de constater que, si la requérante reproche à la Commission de ne pas avoir constaté le caractère surcapacitaire de l'offre de la SNCM, elle ne conteste pas les remèdes que la Commission y a apportés au titre des contreparties en faveur des concurrents.
- 175 En tout état de cause, la requérante ne saurait prétendre démontrer la surcapacité de l'offre de la SNCM en invoquant la circonstance que le navire *Pascal Paoli*, actif sur la ligne Marseille-Bastia, propose une offre de places supérieure à celle prévue dans la convention de 2002. En effet, il ressort clairement de l'annexe I de ladite

convention que celle-ci prévoit un nombre minimal de places afin d'assurer un service minimal dit «de base». En outre, la Commission a relevé, sans être contredite par la requérante, que le *Pascal Paoli* offrait un nombre strictement égal de cabines aux obligations de service public.

- 176 En ce qui concerne, en second lieu, l'allégation selon laquelle les pertes de la SNCM se seraient accrues en 2000 et 2001, soit précisément les années de la livraison du *Liamone* et de la commande du *Danielle Casanova*, il suffit de constater que la requérante n'apporte aucun élément concret de nature à établir l'existence d'un lien de causalité entre ces dernières circonstances et l'accroissement des pertes de la SNCM.
- 177 Au vu de ces considérations, les griefs relatifs à l'analyse des causes des difficultés de la SNCM doivent être rejetés dans leur intégralité.

#### Sur le respect des lignes directrices

- 178 La requérante soutient que la Commission a commis des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation quant au respect des conditions énoncées par les lignes directrices en ce qui concerne le caractère d'entreprise en difficulté de l'entreprise bénéficiaire de l'aide, l'appréciation du retour à la viabilité, la prévention des distorsions de concurrence indues et la limitation de l'aide au minimum.
- 179 À titre liminaire, il convient de souligner que, par ces griefs, la requérante se borne à invoquer la violation par la Commission des conditions exposées dans les lignes directrices sur les quatre points précités, sans soulever l'illégalité desdites lignes directrices au regard de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE.

180 Dans ces conditions, l'examen des présents griefs doit se limiter à vérifier le respect par la Commission de ses propres lignes directrices et ne saurait s'étendre à la légalité desdites conditions au regard du traité CE. En l'absence d'argument soulevé par la requérante à cet égard, une telle question ne fait pas en effet partie des moyens que le Tribunal peut ou doit examiner d'office (voir, notamment, arrêt *Commission/Sytraval et Brink's France*, point 52 supra, point 67).

181 C'est à la lumière de cette observation préalable qu'il convient d'apprécier les griefs et arguments avancés par la requérante en vue de démontrer que la décision attaquée enfreint les lignes directrices.

— Sur le caractère d'entreprise en difficulté de la SNCM

182 La requérante reproche, en substance, à la Commission d'avoir constaté que la SNCM était une entreprise en difficulté eu égard à la disparition de son capital social, en se fondant sur la valeur nette comptable des actifs sans tenir compte de la possibilité de mobiliser certains d'entre eux.

183 Il convient de rappeler que, s'il n'existe pas de définition communautaire de l'entreprise en difficulté, la Commission considère, au point 4 des lignes directrices, qu'une entreprise est en difficulté «lorsqu'elle est incapable, avec ses propres ressources financières ou avec les ressources que sont prêts à lui apporter ses propriétaires/actionnaires et ses créanciers, d'enrayer des pertes qui la conduisent, en l'absence d'une intervention extérieure des pouvoirs publics, vers une mort économique quasi certaine à court ou moyen terme».

184 Selon le point 5, sous a), des lignes directrices, la Commission estime que, «[e]n particulier, une entreprise est en tout cas, et quelle que soit sa taille, considérée comme en difficulté aux fins des présentes lignes directrices [...] s'il s'agit d'une société dont les associés ont une responsabilité limitée, lorsque plus de la moitié de son capital souscrit a disparu et que plus du quart de ce capital a été perdu au cours des douze derniers mois». Par ailleurs, la Commission indique, au point 6 des lignes directrices:

«Les difficultés d'une entreprise se manifestent habituellement par le niveau croissant des pertes, la diminution du chiffre d'affaires, le gonflement des stocks, la surcapacité, la diminution de la marge brute d'autofinancement, l'endettement croissant, la progression des charges financières ainsi que l'affaiblissement ou la disparition de la valeur de l'actif net [...] Dans tous les cas, l'entreprise n'est éligible qu'après vérification de son incapacité à assurer son redressement avec ses ressources propres, ou avec des fonds obtenus auprès de ses propriétaires/actionnaires ou de ses créanciers.»

185 Il en ressort que, si, selon les lignes directrices, une entreprise est «en tout cas» considérée comme en difficulté lorsqu'une partie substantielle de son capital social a disparu, rien n'empêche une entreprise de démontrer par d'autres indices, tels que ceux énumérés ci-dessus, qu'elle est en difficulté financière au sens des lignes directrices, même si elle n'a pas perdu une partie importante de son capital social.

186 En l'espèce, la Commission a estimé que la SNCM remplissait à la fois la condition prévue par le point 5, sous a), des lignes directrices et celle prévue par son point 6. Ainsi, après avoir constaté, au considérant 291 de la décision attaquée, que la SNCM avait perdu plus de la moitié de son capital social, dont plus d'un quart avait disparu au cours de la dernière année, elle a relevé, aux considérants 292 à 294 de la décision attaquée, que d'autres indices démontraient que la SNCM était une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices. À cet égard, la Commission a relevé l'augmentation des pertes, la diminution du chiffre d'affaires, l'augmentation des

dettes financières, l'augmentation de la charge financière, la diminution des capitaux propres, la faiblesse des fonds propres au regard de la taille, des besoins de financement et de l'actif immobilisé net de l'entreprise, ainsi que la faiblesse de sa capacité d'autofinancement. Ensuite, au considérant 295 de la décision attaquée, la Commission a indiqué que les autorités françaises lui avaient confirmé que les banques refusaient de prêter de l'argent à la SNCM en raison de son endettement même si la SNCM a proposé d'apporter en garantie ses derniers navires libres d'hypothèques ou d'autres servitudes similaires.

187 Or, force est de constater que, si, par les présents griefs, la requérante conteste que la condition prévue par le point 5, sous a), des lignes directrices est remplie, en revanche, elle ne conteste pas véritablement ces dernières constatations de la décision attaquée.

188 Tout au plus, la requérante suggère-t-elle d'abord que le bilan de la SNCM relatif à l'exercice 2002 n'a pas été certifié par des commissaires au compte. Force est toutefois de constater que cette allégation n'est étayée par aucun élément concret.

189 Pour autant que la requérante reprocherait, par ce grief, à la Commission de s'être fondée, au moment de l'adoption de la décision attaquée, sur des comptes provisoires, circonstance non contestée et explicitement mentionnée aux considérants 17 et 293 de la décision attaquée, il suffit de constater que la requérante n'avance à cet égard aucun élément de nature à établir que les comptes définitifs seraient différents des comptes provisoires.

190 Les allégations manifestement sans fondement concernant les comptes annuels de la SNCM doivent dès lors, d'emblée, être rejetées.

191 Ensuite, s'agissant plus particulièrement des indices figurant aux considérants 293 et 294 de la décision attaquée, il doit être constaté que la requérante se borne à contester la seule analyse effectuée par la Commission concernant la capacité d'autofinancement de la SNCM. Or, il doit être admis que les autres indices énoncés par la décision attaquée, notamment le niveau des pertes et des dettes financières, sont à eux seuls susceptibles d'établir le caractère d'entreprise en difficulté de la SNCM. Certes, dans ses observations sur les interventions, la requérante conteste pour la première fois le niveau des dettes de la SNCM, mais sans toutefois indiquer en quoi l'erreur alléguée serait de nature à modifier l'analyse de la Commission quant au caractère d'entreprise en difficulté de la SNCM. Or, à plusieurs reprises dans ses écritures, la requérante a elle-même souligné avec force l'augmentation significative des dettes de la SNCM entre 2000 et 2001 en raison d'un prétendu surinvestissement en navires.

192 Ces indices ne sauraient, en tout cas, être remis en cause par la circonstance, invoquée pour la première fois dans la duplique, selon laquelle la SNCM se serait livrée à une guerre tarifaire. En effet, un tel comportement n'est nullement incompatible avec l'existence de difficultés financières. Bien au contraire, le fait que la SNCM pratiquerait des prix très bas, éventuellement inférieurs à ses coûts, serait susceptible de renforcer son caractère d'entreprise en difficulté, puisqu'un tel comportement est de nature à induire des pertes financières. Quant au fait, également mentionné dans la duplique, que la SNCM aurait engagé un nouveau directeur général en 2003, il ne saurait être pris en compte aux fins d'examiner la légalité de la décision attaquée, étant postérieur à l'adoption de celle-ci.

193 Enfin, s'agissant de l'allégation selon laquelle, contrairement à ce que la Commission a constaté au considérant 295 de la décision attaquée, certains navires seraient mobilisables et pourraient servir de garantie auprès des banques, il suffit de constater qu'elle n'est étayée par aucun élément concret. Tout au plus, dans ses observations sur les interventions, la requérante relève-t-elle à cet égard que, selon le mémoire en intervention de la SNCM, cette compagnie a obtenu un crédit de 22,5 millions d'euros à la fin de 2001 et qu'elle aurait pu obtenir un crédit à court terme de 40 millions d'euros en 2002. Toutefois, à la suite d'une question du Tribunal sur ce point, la SNCM a expliqué à l'audience que ledit «crédit» se référait, en réalité, à

une ligne de crédit existante qui était entièrement épuisée au moment de l'adoption de la décision attaquée. Forcé est de constater que la requérante n'a pas contesté cette explication, qui, au demeurant, est confirmée par le considérant 272 de la décision attaquée, auquel la Commission expose que, eu égard à l'endettement de la SNCM et à la faiblesse de son autofinancement, aucune banque agissant en tant que créancier privé et à des conditions de marché n'est disposée à proposer un encours de crédit «complémentaire» à la SNCM. En tout état de cause, le fait que la SNCM a ou aurait pu obtenir des crédits bancaires en 2002 n'est pas de nature à mettre en cause le fait que, au moment de l'adoption de la décision attaquée, la Commission a constaté que, désormais, les banques refusaient à la SNCM tout nouveau prêt. Dans ces conditions, la constatation faite au considérant 295 de la décision attaquée, qui figure également en substance au considérant 272 de ladite décision, doit être considérée comme établie.

- 194 Il en résulte que le caractère d'entreprise en difficulté de la SNCM au sens des lignes directrices est établi à suffisance de droit par les indices énumérés aux considérants 293 et 294 de la décision attaquée.
- 195 En conséquence, les griefs avancés par la requérante en vue de remettre en cause les constatations de la Commission concernant la disparition du capital social de la SNCM apparaissent comme étant inopérants.
- 196 En tout état de cause, il y a lieu d'observer à cet égard que, si la requérante reproche à la Commission d'avoir sous-évalué les actifs de la SNCM en adoptant une approche strictement comptable fondée sur la valeur nette des actifs sans tenir compte de leur valeur vénale eu égard à la possibilité de mobiliser certains d'entre eux, elle n'indique pas en quoi la prise en compte de la valeur vénale desdits actifs serait susceptible de conduire à une conclusion substantiellement différente de celle de la décision attaquée, à savoir que, contrairement à ce que celle-ci a constaté, la SNCM n'aurait pas perdu la moitié de son capital et un quart de ce capital n'aurait pas disparu au cours de la dernière année. Bien au contraire, dans ses observations sur les interventions, la requérante admet elle-même la disparition d'un quart du

capital social au cours des douze derniers mois. De même, si, comme cela a déjà été indiqué ci-dessus, la requérante affirme que certains navires sont mobilisables et pourraient servir de garantie auprès des banques, elle n'avance pas le moindre chiffre ou élément concret à l'appui de sa thèse, sous réserve des éléments avancés par la SNCM elle-même, lesquels, ainsi qu'il a été indiqué au point 193 ci-dessus, ne sont pas de nature à contredire l'analyse de la décision attaquée sur ce point.

197 Il en résulte que les griefs de la requérante concernant la disparition du capital social de la SNCM sont inopérants et manquent en fait.

198 Pour ces motifs, les griefs et arguments avancés par la requérante concernant le caractère d'entreprise en difficulté de la SNCM doivent être rejetés.

— Sur le retour à la viabilité

199 La requérante fait grief à la Commission de ne pas avoir envisagé une option intermédiaire entre la poursuite de l'activité de la SNCM grâce à l'octroi de l'aide et la disparition de cette entreprise en l'absence de l'octroi de l'aide.

200 Force est de constater que de tels griefs procèdent d'une lecture erronée de la décision attaquée. En effet, ainsi que la Commission le soutient à juste titre, la décision attaquée n'a retenu aucune des solutions extrêmes exposées par la requérante, mais elle a opté, conformément à la thèse défendue par la requérante, pour une solution intermédiaire.

- 201 Ainsi, il convient de souligner que, selon les considérants 300 à 302 de la décision attaquée, la SNCM a été contrainte, en vue d'assurer son retour à la viabilité, d'une part, de redéployer ses activités vers le Maghreb eu égard aux perspectives de croissance de ce marché et, d'autre part, d'abandonner des activités qui, même après la restructuration, resteraient structurellement déficitaires, en particulier la liaison entre l'Italie et la Corse assurée par Corsica Marittima.
- 202 En outre, aux considérants 315 à 317 de la décision attaquée, en vue de prévenir les distorsions de concurrence indues, la Commission a imposé à la SNCM, outre la fermeture de la liaison entre l'Italie et la Corse, le quasi-retrait des liaisons entre Toulon et la Corse, la limitation du nombre de rotations chaque année à compter de 2003, notamment sur la desserte entre Nice et la Corse, ainsi que la vente de quatre navires. De surcroît, la Commission a estimé nécessaire, afin d'éviter que la SNCM n'utilise des liquidités excédentaires à des activités agressives susceptibles de provoquer des distorsions sur le marché, de lui interdire de financer de nouveaux investissements, autres que les coûts de redéploiement de l'activité vers le Maghreb, même pour remplacer des navires existants.
- 203 Enfin, afin de préserver l'intérêt commun, la Commission a également imposé à la SNCM, aux considérants 331 à 367 de la décision attaquée, une série de mesures ayant pour objet de limiter ses capacités et de l'empêcher d'adopter une politique tarifaire agressive. À cette fin, la Commission a imposé, outre les mesures précitées en matière de rotation et d'investissement, la limitation de la flotte de la SNCM au nombre actuel de navires à l'issue de la cession des quatre navires, la cession de participations non stratégiques et l'interdiction d'adopter un comportement de «price-leader», conditions qui sont reprises aux articles 2 à 5 du dispositif de la décision attaquée.
- 204 Il en résulte dès lors que, loin d'avoir autorisé la SNCM à poursuivre ses activités existantes avec l'octroi de l'aide en cause, la Commission a, bien au contraire, adopté

une décision imposant à la SNCM, pour bénéficier de ladite aide, une modification substantielle d'une partie de ses activités. Dans ces circonstances, les griefs de la requérante sur ce point doivent être rejetés.

- 205 En ce que, par les présents griefs, la requérante vise, plus particulièrement, sous couvert d'une critique générale de l'examen du retour à la viabilité, à contester le maintien de la présence de la SNCM sur la liaison entre Nice et la Corse, liaison sur laquelle elle est elle-même active en concurrence directe avec la SNCM, il doit être observé que, si, dans sa requête, la requérante semble reprocher à la Commission de ne pas avoir imposé à la SNCM un retrait total de la liaison entre Nice et la Corse, elle soutient, de manière plus nuancée, dans la réplique, que la Commission aurait dû imposer à la SNCM une réduction de sa présence sur cette liaison.
- 206 Or, pour autant, en premier lieu, que la requérante critique la décision attaquée en ce que la Commission aurait dû imposer à la SNCM une réduction de sa présence sur la liaison entre Nice et la Corse, il suffit de constater qu'une telle critique procède d'une lecture erronée de la décision attaquée, puisque, ainsi qu'il résulte de ce qui précède, la Commission a précisément imposé à la SNCM des mesures en vue de réduire sa présence sur cette ligne sous la forme de restrictions en matière de rotations. À cet égard, il est sans intérêt que la condition imposée par la Commission doive s'analyser comme une baisse de liaisons annuelles plutôt que comme une réduction de trafic, dès lors qu'en tout état de cause il en résulte une limitation des activités de la SNCM à partir de Nice. Le grief de la requérante sur ce point manque dès lors en fait.
- 207 Pour autant, en second lieu, que la requérante critique la décision attaquée en ce que la Commission aurait dû imposer à la SNCM un retrait total de la liaison entre Nice et la Corse, il convient de rappeler que la Commission a expliqué, à cet égard, au considérant 302 de la décision attaquée, que, d'une part, si l'activité au départ de Nice restait incertaine, son poids diminuait et la dépréciation anticipée du *Liamone* en 2001 faciliterait le retour à des résultats positifs sur cette ligne et, d'autre part, qu'une présence, même réduite, au départ de Nice restait nécessaire pour le positionnement de la compagnie sur l'ensemble du marché. Par ailleurs, au

considérant 338 de la décision attaquée, la Commission a indiqué que, si elle n'avait pas imposé de mesures plus drastiques en matière de capacités que celles mentionnées ci-dessus, c'est en raison, notamment, des perspectives de croissance du trafic vers la Corse et du risque d'aboutir à une situation de monopole au profit de son concurrent direct sur les lignes entre la France continentale et la Corse.

208 Force est de constater, premièrement, que la requérante ne conteste pas le motif exposé au considérant 302 de la décision attaquée selon lequel le poids de l'activité au départ de Nice diminue et la dépréciation anticipée du *Liamone* en 2001 facilitera le retour à des résultats positifs sur cette ligne.

209 Deuxièmement, s'agissant du motif tiré du positionnement de la SNCM sur l'ensemble du marché, la requérante, sans contester véritablement celui-ci, se borne à affirmer qu'elle ne le comprend pas. Or, il est manifeste que, par ce motif, la Commission a accepté que la présence de la SNCM sur la liaison Nice-Corse était nécessaire pour diminuer sa dépendance vis-à-vis de la desserte historique entre Marseille et la Corse faisant l'objet d'obligations de service public. Cela résulte de la suite du considérant 302 de la décision attaquée, qui précise que le redéploiement vers le Maghreb contribuera à diminuer la dépendance de la compagnie vis-à-vis de cette même ligne historique. À cet égard, contrairement à ce que fait valoir la requérante, la SNCM demeure vulnérable à Marseille dès lors que la convention de 2002 expire en 2006 et qu'elle ne détient sur cette ligne aucun droit exclusif. Force est d'ailleurs de constater que la requérante s'est retirée de l'appel d'offres pour l'octroi de la convention de 2002. La requérante ne saurait, en outre, raisonnablement contester la nécessité pour la SNCM de diversifier son offre, dès lors qu'elle assure quatre liaisons vers la Corse. La SNCM a, par ailleurs, expliqué à cet égard, sans être contredite par la requérante, que, dans la mesure où une part importante des traversées s'effectue à partir de Marseille et vers Nice (ou l'inverse), un retrait de Nice aurait des répercussions négatives automatiques sur Marseille. De même, ainsi qu'il ressort du considérant 205 de la décision attaquée, non contesté par la requérante, les autorités françaises ont souligné la complémentarité de la desserte de Nice et de Marseille, ainsi que la nécessité, pour la SNCM, de présenter une offre équilibrée eu égard à la présence de la requérante à partir de quatre ports continentaux.

210 Quant au grief, formulé dans les observations sur les interventions, selon lequel le maintien d'un service de dessertes non rentables serait justifié par sa complémentarité avec des dessertes plus rentables, il repose sur un double postulat non démontré. En effet, d'une part, pour les motifs qui seront exposés en détail ci-après, la requérante ne démontre nullement que la desserte de Nice n'est pas rentable. D'autre part, s'agissant de la desserte de Marseille, force est de constater que non seulement sa rentabilité ne peut, contrairement à ce que suggère la requérante, être déduite d'un prétendu monopole sur cette ligne, la SNCM ne disposant d'aucun droit exclusif pour cette desserte, mais en outre la requérante méconnaît que la convention de 2002 a pour seul objet de compenser le coût des obligations de service public sur cette ligne, sans accorder aucune garantie de bénéfices à la SNCM. Il doit d'ailleurs être constaté que, si la thèse de la requérante était exacte, il serait difficilement compréhensible que la requérante ait choisi d'opérer à partir de Nice et de renoncer à opérer à partir de Marseille.

211 Troisièmement, s'agissant du risque invoqué par la Commission, pour autant qu'il concerne la desserte de Nice, de la création d'un monopole, il convient de rappeler que le Tribunal a déjà jugé que la Commission pouvait estimer à bon droit, dans l'exercice de son large pouvoir d'appréciation, que la présence d'une entreprise était nécessaire pour prévenir l'émergence d'une structure oligopolistique renforcée des marchés en cause (arrêt Kneissl Dachstein/Commission, point 138 supra, point 97).

212 Or, en l'espèce, force est de constater que la requérante, sans contester qu'elle constitue le seul concurrent actuel de la SNCM sur la liaison entre Nice et la Corse, de sorte que le retrait de la SNCM de cette ligne lui conférerait un monopole de fait sur cette ligne, se borne à faire valoir que Moby Lines ainsi que d'autres compagnies italiennes pourraient entrer sur cette ligne. Toutefois, il doit être observé que ni Moby Lines ni aucune autre compagnie indiquée par la requérante n'est actuellement active sur des lignes entre la France continentale et la Corse. En outre, la requérante n'apporte pas le moindre élément susceptible d'étayer la thèse selon laquelle des compagnies maritimes auraient actuellement des plans d'entrée sur cette ligne. Dans ces conditions, les allégations de la requérante sur ce point ne sauraient être de nature à remettre en cause les conclusions de la Commission quant au risque de création d'un monopole sur la liaison Nice-Corse en sa faveur.

- 213 Aucun des autres arguments avancés par la requérante n'est susceptible de remettre en cause les constatations de la Commission concernant la nécessité de maintenir la présence de la SNCM sur la liaison Nice-Corse.
- 214 S'agissant, d'abord, du caractère prétendument structurellement déficitaire de cette ligne, force est de constater que non seulement la requérante n'étaye aucunement son allégation par des éléments concrets, mais en outre sa présence ininterrompue sur cette ligne depuis 1999 contredit cette thèse. À cet égard, il convient d'abord de relever que la requérante n'a eu de cesse d'augmenter ses capacités, ainsi qu'elle le souligne elle-même dans la réplique, dans laquelle elle met en exergue une augmentation de 109 % de ses traversées vers la Corse entre 2000 et 2004. Par ailleurs, la requérante relève dans sa requête que la commande d'un douzième navire lui permettra d'augmenter de 70 % son offre sur les lignes françaises. Ensuite, la Commission a constaté aux considérants 65 et 86 de la décision attaquée, sans être contredite par la requérante, que, sur la desserte de la Corse, la requérante s'est engagée en 2001 dans une politique agressive de part de marché et que cette stratégie l'a poussée à proposer une offre surdimensionnée durant un ou deux ans pour attirer une nouvelle clientèle.
- 215 S'agissant, ensuite, de l'allégation selon laquelle la SNCM vendrait à perte sur les lignes concurrentielles, il doit de même être constaté qu'elle repose sur un postulat non démontré. Force est de constater que l'interrogation de la requérante sur la raison pour laquelle la SNCM n'a pas envisagé un plan de restructuration dès 1992 lorsqu'il était clair que la libéralisation du cabotage entrerait en vigueur à partir 1999 est dépourvue de pertinence. En effet, dès lors que la Commission était saisie d'un plan de restructuration en 2002, il lui appartenait de prendre position sur ce seul plan. La circonstance qu'un tel plan aurait pu, le cas échéant, être présenté plus tôt relève d'une hypothèse théorique et n'est pas susceptible d'affecter la légalité de la décision attaquée. En tout état de cause, il ne saurait être reproché à la SNCM d'avoir tenté de s'adapter à son nouvel environnement concurrentiel en recourant d'abord à ses propres ressources, sans solliciter des aides à la restructuration, dont il n'est, par ailleurs, pas démontré qu'elles pouvaient légalement lui être octroyées à ce moment dans le cadre des lignes directrices.

- 216 S'agissant, par ailleurs, de l'incapacité alléguée de la SNCM d'exercer ses activités dans un contexte concurrentiel non subventionné, il suffit de constater qu'une telle allégation n'est pas démontrée. À cet égard, il convient de souligner que ce n'est que depuis 2002 que la SNCM opère sur la liaison entre Nice et la Corse en dehors de toute obligation de service public et des compensations publiques qui y sont relatives. Par ailleurs, la requérante relève elle-même, dans sa requête, que la SNCM opère avec trois navires sur le Maghreb, une autre liaison exercée en dehors de toute obligation de service public, avec des résultats positifs.
- 217 S'agissant, enfin, de la prétendue surcapacité du marché vers la Corse, il y a lieu de rappeler que, aux considérants 82 à 87 et 313 de la décision attaquée, la Commission a conclu, sur la base de l'étude de marché présentée par les autorités françaises, à l'absence de surcapacité sur la desserte vers la Corse.
- 218 Aucun des éléments avancés par la requérante n'est susceptible de remettre en cause cette conclusion. Bien au contraire, la requérante soulignant elle-même, ainsi qu'il a déjà été constaté, qu'elle a augmenté ses traversées vers la Corse de 109 % entre 2000 et 2004 et que la commande d'un douzième navire lui permettra d'augmenter son offre de 70 % sur les lignes françaises, l'allégation selon laquelle le marché serait surcapacitaire apparaît dépourvue de crédibilité. La requérante n'apporte en outre aucune donnée concernant l'offre globale. Par ailleurs, il ressort du considérant 170 de la décision attaquée, lequel n'a pas été contesté dans le cadre du présent recours, que, lors de la réunion avec la Commission le 4 février 2003, les représentants de la requérante ont indiqué que le marché des traversées entre la France continentale et la Corse «se portait bien, fort d'une augmentation de 17 % entre 2000 et 2001 et de 13 % entre 2001 et 2002», confirmant ainsi le constat effectué par la Commission, au considérant 61 de la décision attaquée, sur la base de l'étude de marché présentée par les autorités françaises, selon lequel le marché connaît une croissance soutenue. De même, il y a lieu de noter que, selon les propres chiffres avancés par la requérante dans la réplique, le marché aurait progressé de 6,6 % en 2000-2001, de 8,3 % en 2001-2002 et, même si cela constitue un ralentissement certain, de 1 % en 2002-2003. À cet égard, la différence sensible entre ces chiffres et les précédents ne

peut, par ailleurs, que susciter des doutes quant à la crédibilité de la thèse de la requérante. Enfin, quant aux chiffres avancés dans les observations sur les interventions en vue de démontrer une réduction du nombre de passagers au début de l'année 2004, il suffit de constater que non seulement ces données sont postérieures à la décision attaquée, mais en outre, dès lors qu'elles ne portent que sur une seule année, elles ne sauraient, en tant que telles, remettre en cause les prévisions de croissance sur la période 2002-2006.

- 219 Il en résulte qu'aucun des griefs avancés par la requérante n'est susceptible de démontrer que la Commission a commis une erreur manifeste d'appréciation en n'imposant pas à la SNCM de se retirer complètement de la liaison Nice-Corse.
- 220 Partant, les griefs et arguments de la requérante concernant le retour à la viabilité doivent être rejetés dans leur intégralité.

— Sur la prévention des distorsions de concurrence indues

- 221 La requérante fait valoir que la Commission a apprécié erronément les distorsions de concurrence résultant de l'octroi de l'aide en cause et ne s'est pas interrogée sur certaines distorsions révélées à l'occasion de l'examen de ladite aide.
- 222 S'agissant, en premier lieu, des distorsions de concurrence résultant de l'octroi de l'aide en cause, il convient de rappeler que, au considérant 312 de la décision attaquée, la Commission a estimé que, conformément au point 39 des lignes directrices, il était nécessaire de limiter la présence de la SNCM sur son marché historique, à savoir la desserte de la Corse, où elle fait face à la concurrence

d'opérateurs communautaires, ce qui n'est pas le cas des dessertes du Maghreb. Ainsi, aux termes des considérants 313 à 317, après avoir constaté que le marché n'était pas surcapacitaire, la Commission a admis que les quatre contreparties suivantes étaient suffisantes pour réduire la présence de la SNCM sur son marché au profit direct de ses concurrents: la fermeture de la liaison entre l'Italie et la Corse assurée par Corsica Marittima, le quasi-retrait des liaisons entre Toulon et la Corse, la limitation du nombre total de places offertes et du nombre de rotations chaque année à compter de 2003, notamment sur la desserte entre Nice et la Corse, et la vente de quatre navires. En outre, la Commission a estimé nécessaire, afin d'éviter que la SNCM n'utilise des liquidités excédentaires à des activités agressives susceptibles de provoquer des distorsions sur le marché, d'interdire à la SNCM de financer de nouveaux investissements, autres que les coûts de redéploiement de l'activité vers le Maghreb intégrés dans le plan de restructuration.

223 Par les présents griefs, la requérante, sans remettre en cause la vente des navires et le quasi-retrait de Toulon, conteste les conclusions de la Commission quant au caractère non surcapacitaire du marché, à la fermeture de la liaison Italie-Corse et à la limitation des rotations.

224 En ce qui concerne, premièrement, le caractère surcapacitaire du marché, il suffit de constater que les arguments de la requérante sur ce point ont déjà été rejetés au point 217 ci-dessus. À ce stade, la requérante se borne à ajouter, en réponse à l'observation de la République française concernant l'achat par elle-même d'un nouveau navire en 2004, que sa décision à cet égard avait été adoptée avant le projet de recapitalisation de la SNCM. Toutefois, outre le fait que la requérante ne prouve pas que cet achat n'aurait pas été effectué si le projet de recapitalisation avait été connu, il doit être constaté que, comme il ressort de la plainte déposée par la requérante auprès de la Commission, le 18 février 2004, pour utilisation abusive de l'aide par la SNCM, l'augmentation des capacités à laquelle elle a procédé sur la ligne de Nice ne se limite pas au nouveau navire acquis en 2004, mais est constante depuis 1996, avec la construction de trois navires rapides en 1996 et de deux ferries rapides en 2001, ce qui, selon ses propres affirmations, lui a permis d'augmenter pour 2004 ses capacités sur cette ligne de 18,17 %.

- 225 En ce qui concerne, deuxièmement, la fermeture de la liaison Italie-Corse, il n'est pas contesté, ainsi que la requérante le relève, que celle-ci a eu lieu, dès janvier 2002, avant la mise en œuvre du plan de restructuration. Une telle circonstance ne saurait toutefois priver ladite mesure de sa nature de contrepartie au profit des concurrents en vue de réduire la présence de la SNCM sur son marché dès lors qu'il apparaît que le retrait de cette ligne était prévu par le plan de restructuration adopté le 17 décembre 2001 et notifié à la Commission le 18 février 2002. Ainsi que la Commission le soutient à juste titre, il appartient en effet à chaque opérateur économique d'adopter les mesures nécessaires pour limiter son dommage, ainsi que celui causé à la concurrence. À cet égard, même s'il était exact que, ainsi que la requérante le soutient, le plan de restructuration n'a pas conçu le retrait de la ligne en cause en tant que contrepartie en faveur de la concurrence au sens des lignes directrices, cette circonstance serait sans pertinence, dès lors qu'il est constant qu'une telle mesure est effectivement de nature à diminuer les distorsions de concurrence résultant de l'aide en cause.
- 226 En ce qui concerne, troisièmement, la limitation des rotations, il apparaît que, par son grief sur ce point, la requérante reproche à la Commission de s'être fondée, pour imposer cette mesure, sur le nombre de passagers transportés entre la France continentale et la Corse, tel que repris au considérant 53, tableau 2, de la décision attaquée, et non sur le nombre de places réellement offertes.
- 227 À cet égard, il convient de relever que, aux termes de l'article 5 du dispositif de la décision attaquée, la Commission a imposé à la SNCM, en tant que contrepartie en faveur de la concurrence, la limitation du nombre annuel de rotations de navires sur les différentes liaisons maritimes avec la Corse «aux seuils prévus par le tableau 3 [du considérant 104 de la décision attaquée]». Le renvoi au tableau 2 du considérant 53 de la décision attaquée effectué par la note 113 du considérant 315 de ladite décision, lequel expose dans les motifs la condition reprise à l'article 5 du dispositif, relève manifestement d'une erreur de plume.
- 228 Il en résulte que, contrairement à la thèse de la requérante, la limitation des rotations à destination de la Corse a été déterminée non pas en fonction du nombre de passagers transportés, mais en fonction du nombre de traversées. La thèse de la requérante repose dès lors sur une lecture erronée de la décision attaquée.

229 Quoi qu'il en soit, il convient d'observer que, si, au considérant 315 de la décision attaquée, la Commission indique qu'elle a imposé à la SNCM, à titre de contrepartie en faveur de la concurrence, la limitation du nombre de places offertes «et» du nombre de rotations chaque année à compter de 2003, il ressort, en revanche, de l'article 5 du dispositif de ladite décision ainsi que des considérants 337, 363 et 364 consacrés à cette condition que seule la limitation du nombre annuel de rotations est imposée à la SNCM à titre de condition de l'autorisation de l'aide. Ainsi que la Commission l'a confirmé à l'audience à la suite d'une question du Tribunal, il convient dès lors de considérer que la décision attaquée n'impose aucune limitation à la SNCM en termes de places offertes sur ces navires.

230 Cela étant, force est de constater que, dans le cadre du présent grief, la requérante n'indique ni en quoi les limitations de rotations imposées par la décision attaquée seraient manifestement inadéquates pour réduire les distorsions de concurrence indues résultant de l'octroi de l'aide, ni en quoi la méthode qu'elle préconise aboutirait à imposer des limitations de rotations différentes et davantage aptes à réduire de telles distorsions.

231 À cet égard, il est certes exact que, ainsi que la requérante le fait valoir, une limitation des rotations n'équivaut pas nécessairement, et en toute hypothèse, à une limitation du nombre de places, puisque les navires de la SNCM n'ont pas tous la même capacité et que, du moins, en théorie, leur affectation pourrait être modifiée, puisque la convention de 2002 prévoit uniquement, pour l'exercice des obligations de service public, une affectation «de principe» de chaque navire désigné à une ligne déterminée. À cet égard, l'explication développée à l'audience par la SNCM selon laquelle la convention de 2002 est interprétée par les parties signataires comme interdisant les modifications d'affectation de navires ne saurait être retenue dès lors qu'elle contredit directement les termes de cette convention. Au demeurant, il y a lieu de relever que, au considérant 29, sous c), de la décision attaquée, la Commission elle-même a noté que les navires à grande vitesse (ci-après les «NGV») *Liamone* et *Asco* opéraient «principalement» au départ de Nice.

- 232 Toutefois, il convient d'admettre que, à tout le moins, la limitation du nombre de rotations est de nature à contribuer à l'objectif de réduction des capacités. À cet égard, il convient de relever que la requérante ne conteste pas la constatation de la Commission effectuée au considérant 104 de la décision attaquée selon laquelle la limitation du nombre de rotations prévue par le plan de restructuration, laquelle constitue la base de la condition prévue à l'article 5 du dispositif de la décision attaquée, entraîne une réduction du nombre de places offertes de 28 % sur l'ensemble des dessertes. De même, la requérante n'a pas davantage contesté la constatation, au considérant 316 de la décision attaquée, selon laquelle, «[s]ur l'ensemble du golfe de Gênes et de Toulon, la SNCM baisse son offre de plus d'un million de places par an par rapport à 2001, soit une division par plus de [deux], au profit immédiat de ses concurrents, alors même que ce sont ces dessertes qui connaissent les plus fortes croissances».
- 233 En outre, il y a lieu de souligner que la réduction de capacité prévue par la décision attaquée est réalisée non par la seule condition concernant les rotations, mais, ainsi qu'il ressort des considérants 315 à 317 et 333 à 358, ainsi que des articles 2 et 3 du dispositif de ladite décision, par un ensemble de conditions qui prévoient également la fermeture de Corsica Marittima, le quasi-retrait de Toulon, la cession de quatre navires, la cession de participations non stratégiques, la limitation de la flotte aux onze navires restants à l'issue de la cession des quatre navires et l'interdiction, en principe, du renouvellement de ces navires.
- 234 Partant, les griefs de la requérante sur ces points doivent être rejetés.
- 235 S'agissant, en second lieu, de la prétendue absence d'examen de certaines distorsions de concurrence, la requérante fait grief à la Commission de ne pas avoir vérifié les aspects d'aides d'État résultant de l'amortissement fiscal dérogatoire qui permet à la SNCM d'opérer une dépréciation anticipée du *Liamone*.

- 236 Force est d'abord de constater que, contrairement à ce que soutient la requérante, la dépréciation anticipée du *Liamone* ne résulte pas d'un amortissement fiscal dérogatoire. Ainsi qu'il a déjà été relevé ci-dessus, la dépréciation anticipée d'un actif résulte en effet de l'application des règles comptables selon lesquelles, en vertu d'un principe de prudence, une entreprise doit corriger son bilan en prenant acte d'une dépréciation exceptionnelle dès lors qu'elle constate que l'un de ses actifs a une valeur réelle ou vénale inférieure à sa valeur comptable. Ainsi, en l'espèce, comme il ressort du considérant 144 de la décision attaquée, la SNCM a procédé à une telle dépréciation exceptionnelle en 2001 en ce qui concerne le navire *Liamone* pour un montant de 14,8 millions d'euros.
- 237 Cette dépréciation exceptionnelle est sans rapport avec l'amortissement fiscal dérogatoire permis par la législation française. Ainsi que la Commission l'explique à la note 106 du considérant 294 de la décision attaquée: «L'amortissement dérogatoire représente la différence entre l'amortissement linéaire, porté en diminution de l'actif au bilan, et l'amortissement dégressif autorisé par la loi fiscale. Si l'amortissement dégressif n'est pas retenu comme amortissement comptable, la différence entre celui-ci et l'amortissement linéaire est porté à ce compte de passif (amortissement dérogatoire), traditionnellement inclus en comptabilité française parmi les capitaux propres. L'amortissement total en fin de période reste le même et ce système ne permet donc que de l'anticiper et de générer une réduction d'impôt les premières années.» En l'espèce, il ressort du considérant 294 de la décision attaquée que la SNCM a pris acte, sous la rubrique «provisions réglementées», des amortissements dérogatoires pour un montant de 60 millions d'euros, amortissements qui ne concernent pas nécessairement le *Liamone*.
- 238 Le présent grief soulevé par la requérante, reposant sur une prémisse erronée, doit être rejeté pour ce seul motif.
- 239 Au surplus, force est de constater que, comme la Commission le soutient sans être contredite par la requérante, le mécanisme de dépréciation exceptionnelle prévu par la loi comptable nationale, dès lors qu'il est ouvert à toutes les entreprises, ne saurait constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

240 Quant à l'allégation, formulée pour la première fois dans la réplique, selon laquelle ladite dépréciation aurait permis à la SNCM de couvrir par des aides des pertes potentielles pour anticiper un risque potentiel, il suffit de constater que la requérante n'a pas contesté que les comptes de la SNCM relatifs à 2001 ayant pris acte de ladite dépréciation ont été dûment certifiés et qu'il n'appartient pas au Tribunal, en l'absence de tout élément en ce sens, de les remettre en cause. La Commission était donc, en l'espèce, en droit de considérer, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, que cette dépréciation constituait un coût pour la SNCM susceptible de pouvoir être compensé par les aides en cause dans le cadre de sa restructuration.

241 Enfin, en tout état de cause, pour autant que le présent grief devrait être compris comme visant à contester l'amortissement fiscal dérogatoire auquel a procédé la SNCM, il conviendrait également de constater qu'un tel système, prévu par la loi comptable nationale, est ouvert à toutes les entreprises et ne saurait, dès lors, en tant que tel, constituer une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

242 Pour ces motifs, les griefs et arguments de la requérante concernant la prévention des distorsions de concurrence indues doivent être rejetés dans leur intégralité.

— Sur la limitation de l'aide au minimum

243 La requérante soutient que l'aide autorisée n'est pas limitée au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration de la SNCM en fonction des ressources de l'entreprise. À cet égard, elle conteste le montant de la sous-compensation pour service public, le coût du plan social, le montant de la dépréciation du *Liamone* et le montant des produits nets des cessions navales et immobilières prévues par le plan de restructuration.

244 À titre liminaire, il convient de rappeler que l'aide à la restructuration notifiée par les autorités françaises s'élève à 76 millions d'euros. Ainsi qu'il ressort du considérant 326 de la décision attaquée, cette aide à la restructuration est composée d'un volet financier et d'un volet opérationnel. Le volet financier correspond à la sous-compensation pour service public relative au passé. Aux considérants 256 à 258 de la décision attaquée, la Commission a estimé que ce volet financier correspondait aux pertes supportées par la SNCM pour l'exercice de ses obligations de service public jusqu'en 2001. Quant au volet opérationnel, il correspond, selon le considérant 328 de la décision attaquée, aux coûts des différentes actions prévues par le plan de restructuration.

245 Aux considérants 256 à 258 de la décision attaquée, la Commission a calculé que la sous-compensation pour service public s'élevait, ainsi qu'elle le rappelle au considérant 327, à 53,48 millions d'euros. Au considérant 328 de la décision attaquée, la Commission a retenu que les coûts de la restructuration s'élevaient à 46 millions d'euros. Ce montant couvre, selon la note 120 du considérant 328 de ladite décision, les mesures opérationnelles de restructuration (31,2 millions d'euros) et la dépréciation du *Liamone* (14,8 millions d'euros). Toutefois, dès lors que la SNCM devrait dégager 21 millions d'euros de produit net de cession à la suite des cessions prévues par le plan de restructuration (considérants 97 à 99 et 319 de la décision attaquée), la Commission est arrivée à la conclusion, au considérant 328 de la décision attaquée, qu'un montant de 76 millions d'euros était justifié pour permettre à la SNCM de retrouver, à brève échéance, la voie de la viabilité, la Commission ayant estimé que l'entreprise n'était pas capable de trouver d'autres ressources propres pour financer sa restructuration.

246 Toutefois, en vue de tenir compte du produit des éventuelles cessions de participations non stratégiques imposées à l'article 3 du dispositif de la décision attaquée qui viendraient en complément des cessions prévues par le plan de restructuration, la Commission, ainsi qu'elle l'explique aux considérants 329, 357 et 358 de la décision attaquée, n'a autorisé l'aide à la restructuration en cause, aux termes de l'article 6 du dispositif de ladite décision, qu'à concurrence d'une première tranche de 66 millions d'euros, réservant ainsi son autorisation pour la seconde tranche de 10 millions d'euros. S'il s'avère que les cessions en question ont permis à l'entreprise d'encaisser plus de 10 millions d'euros, cette seconde tranche

ne pourra pas être octroyée à la SNCM. En revanche, si ces cessions dégagent des sommes inférieures à 10 millions d'euros, le reliquat sera versé, après autorisation de la Commission, en tenant compte du produit de ces cessions.

247 Par ses griefs sur le caractère minimal de l'aide, la requérante vise à remettre en cause le calcul tant du montant de la sous-compensation pour service public (volet financier) que des coûts de la restructuration (volet opérationnel).

248 En ce qui concerne, en premier lieu, le montant de la sous-compensation pour service public, il suffit de rappeler que les griefs de la requérante concernant le bien-fondé de la décision attaquée sur ce point ont déjà été rejetés aux points 149 à 161 ci-dessus. Quant au grief additionnel développé au présent stade selon lequel la SNCM aurait, en outre, procédé à des amortissements excessifs pour un montant de 22,2 millions d'euros, correspondant aux plus-values latentes sur sa flotte, il ne saurait être retenu dès lors que la quotité autorisée des amortissements d'actifs résulte de la simple application des règles comptables non contestées par la requérante. En tout état de cause, les comptes de la SNCM ayant acté ces amortissements dans le passé ont été certifiés, ce qui n'est pas contesté, et il n'appartient pas au Tribunal de les remettre en cause. En outre, il a déjà été jugé, au point 193 ci-dessus, que la Commission avait pu constater à bon droit que le niveau d'endettement de la SNCM et la faiblesse de son autofinancement n'étaient pas de nature à conduire une banque, agissant comme un créancier privé et à des conditions de marché, à proposer un encours de crédit complémentaire à la SNCM.

249 En ce qui concerne, en second lieu, le montant du coût de la restructuration, la requérante évalue, premièrement, les mesures opérationnelles de restructuration non pas à 31,2 millions d'euros, mais à 17,091 millions d'euros en se fondant sur le coût du plan social, ou à 16,86 millions d'euros en se fondant sur le montant de la dotation reprise dans les comptes de la SNCM relatifs à 2002.

- 250 Force est toutefois de constater, pour ce qui concerne le montant de 17,091 millions d'euros, que ce dernier montant concerne uniquement, ainsi qu'il ressort d'ailleurs clairement du considérant 257, tableau 11, de la décision attaquée, le coût du plan social en ce qu'il se rapporte aux lignes à destination de la Corse. Or, la restructuration en cause concerne non seulement l'activité de la SNCM vers la Corse, mais l'ensemble des activités de la compagnie, en particulier ses activités vers le Maghreb. Quant au montant de 16,86 millions d'euros, la Commission et la SNCM ont expliqué à cet égard, sans être contredites par la requérante, que l'ensemble des dépenses liées à la restructuration ne pouvait pas être provisionné, car celles-ci correspondent à des dépenses d'investissement.
- 251 La requérante se bornant, pour le surplus, à reprocher de manière générale à la Commission de ne pas avoir vérifié le coût réel du plan social, sans apporter d'autres éléments de nature à remettre en cause le montant de 31,2 millions repris dans la décision attaquée, il y a lieu de considérer comme établi que ce montant correspond aux coûts relatifs aux mesures opérationnelles de la restructuration.
- 252 S'agissant, deuxièmement, de la dépréciation du *Liamone*, la requérante estime que ladite dépréciation n'est pas justifiée.
- 253 Pour autant que la requérante renvoie à cet égard aux arguments déjà examinés dans le cadre d'autres griefs ci-dessus, il convient de les rejeter par identité de motifs avec ceux exposés aux points 150 et 151 ci-dessus.
- 254 Quant à la circonstance alléguée dans les observations sur les interventions, selon laquelle la SNCM n'avait nullement l'obligation d'acheter un NGV surdimensionné, d'autant qu'elle s'inquiétait elle-même en 1998 du taux d'indisponibilité de ses NGV, il suffit de rappeler que les griefs avancés par la requérante pour contester l'absence de surinvestissement significatif ont également déjà été rejetés aux points 170 à 175

ci-dessus. En tout état de cause, les doutes exprimés par la SNCM au sujet de la rentabilité des deux nouveaux NGV en 1998, à propos desquels elle indiquait que l'affectation de ces navires aux obligations de service public dépendrait du caractère positif de leur utilisation expérimentale, ne sont pas susceptibles de remettre en cause la rationalité de l'achat d'un NGV en 2000. Il en est de même des observations formulées par le président de la SNCM dans un article de presse du 4 novembre 2004 invoqué par la requérante. En effet, outre le fait qu'un tel article ne saurait se voir attribuer une force probante significative, il convient de constater que, si, dans celui-ci, le président de la SNCM s'interroge, ainsi que le souligne la requérante, sur la pertinence de commander le *Liamone*, il ajoute également, ce que la requérante omet de relever, que, «à l'époque, la clientèle demandait à la compagnie une offre de haut standing», alors que, «aujourd'hui [...] les passagers privilégient d'abord et avant tout les tarifs», tout en précisant que le navire *Liamone* a été «unaniment salué lors de son lancement».

255 S'agissant, troisièmement, du produit net des cessions prévues par le plan de restructuration, la requérante reproche à la Commission de ne pas avoir tenu compte, pour la détermination du caractère minimal de l'aide, du produit net des cessions d'actifs immobiliers prévues par le plan de restructuration et effectivement réalisées en 2003.

256 À cet égard, il convient de rappeler que, au considérant 328 de la décision attaquée, la Commission, après avoir indiqué qu'elle avait retenu, pour les frais liés aux mesures opérationnelles de restructuration, le chiffre de 46 millions d'euros, a relevé que la SNCM «devrait dégager 21 millions d'euros de produit net de cession suite à la mise en œuvre des cessions prévues au plan de restructuration». Dans ces circonstances, et eu égard au fait que la sous-compensation financière pour service public pour la période entre 1991 et 2001 s'élève à 53,48 millions d'euros, la Commission a conclu, audit considérant, «qu'une somme de 76 millions d'euros [était] tout à fait justifiée afin de permettre à l'entreprise de trouver à brève échéance la voie de la viabilité».

257 Il est constant, ainsi qu'il ressort de la note 121 sous le considérant 328 de la décision attaquée, laquelle renvoie aux considérants 97 à 101 de ladite décision, que le montant de 21 millions d'euros mentionné au considérant 328 de la décision attaquée se rapporte au produit net de cession indiqué au considérant 99 de ladite décision.

258 Il convient de relever que, à cet endroit de la décision attaquée, après avoir rappelé, d'une part, au considérant 97, que la SNCM avait envisagé, dans son plan de restructuration, de vendre en 2002 quatre de ses navires, à savoir les navires *Napoléon*, *Liberté*, *Monte Rotondo* et le *NGV Asco*, navires à propos desquels il est précisé qu'ils sont tous vendus, sauf le *NGV Asco*, et, d'autre part, au considérant 98, qu'à ces cessions s'ajoutait celle en cours du *Southern Trader*, la Commission a indiqué que «le produit attendu de ces cessions était de 40 millions d'euros, soit un apport de liquidités (produit net de cession) de 21 millions d'euros compte tenu des remboursements résiduels».

259 Force est toutefois de constater que, au considérant 101 de la décision attaquée, la Commission a ajouté ce qui suit:

«Parallèlement, la [SNCM] avait prévu dans son plan de restructuration de céder les actifs immobiliers logés dans ses filiales (bureaux à Marseille). Ils ont été effectivement cédés en 2003 pour 12 millions d'euros de produit net de cession et pour une plus-value comptable de 5,1 millions d'euros.»

260 Il ressort ainsi des termes de la décision attaquée que la Commission a constaté que, conformément à son plan de restructuration, la SNCM, d'une part, s'agissant de la vente de navires, avait prévu de dégager un produit net de cession de 21 millions d'euros et, d'autre part, s'agissant de la vente d'actifs immobiliers, a effectivement cédé ceux-ci pour un montant de 12 millions de produit net de cession.

261 Or, au considérant 328 de la décision attaquée, la Commission, pour déterminer le montant minimal, a indiqué uniquement que la SNCM devrait dégager 21 millions d'euros de produit net de cession, sans se référer au montant de 12 millions d'euros indiqué au considérant 101 de ladite décision en ce qui concerne le produit net de cession des actifs immobiliers.

262 En vue d'expliquer les constatations de la décision attaquée sur ce point, la Commission a d'abord soutenu, au stade de son mémoire en défense, que les recettes issues des cessions d'actifs immobiliers ne modifiaient pas fondamentalement l'analyse, compte tenu du fait que la plus-value générée de 5,1 millions d'euros avait eu un impact marginal sur la diminution de la dette financière, de sorte que le risque de liquidités excédentaires devait être écarté. Tant la République française que la SNCM, parties intervenantes, ont également soutenu cette thèse dans leurs écritures.

263 Ensuite, dans la duplique, la Commission a fait valoir, à l'instar de la SNCM, qu'elle n'avait pas été en mesure de faire des additions pour déterminer les liquidités dont avait pu disposer la SNCM, en raison de l'absence d'homogénéité des chiffres disponibles au moment de l'adoption de la décision attaquée et de leur imprécision sur ce qu'ils représentaient exactement. À cet égard, la Commission a relevé que de nombreuses cessions exigées dans la décision attaquée recouvraient des cessions prévues par le plan de restructuration et non réalisées à la date d'adoption de la décision attaquée, que certains produits nets de cession prévisionnels devaient être revus à la baisse compte tenu des difficultés de la SNCM, après l'adoption de la décision attaquée, pour trouver un acquéreur et que les chiffres avancés par les autorités françaises étaient en grande partie prévisionnels. Pour ces raisons, la Commission a expliqué qu'elle avait apprécié dans les «grandes masses» les liquidités que pourrait raisonnablement mobiliser la SNCM afin d'internaliser au maximum les coûts du plan de restructuration avant et après la décision attaquée.

264 Aucune de ces explications ne saurait toutefois être retenue pour justifier l'absence de prise en compte du produit net de cession des actifs immobiliers.

265 S'agissant de la première explication, il convient de rappeler que, aux termes du point 40 des lignes directrices, le montant de l'aide doit être limité au «strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration en fonction des disponibilités financières de l'entreprise».

266 Il s'ensuit que, dès lors que la SNCM a pris, en l'espèce, l'engagement, dans son plan de restructuration, de céder des actifs navals et immobiliers non indispensables, elle doit, ainsi que la Commission l'a admis en réponse aux questions écrites du Tribunal, consacrer l'intégralité du produit de la cession de ces actifs au financement du plan de restructuration. Contrairement à ce que soutient la SNCM, cette obligation ne revient nullement à obliger le bénéficiaire d'une aide à utiliser toutes ses ressources pour réduire le montant de l'aide octroyée, mais uniquement à utiliser toutes les ressources générées par des actifs considérés comme étant non indispensables à la poursuite des activités de l'entreprise dans le cadre de sa restructuration. Une telle contribution du bénéficiaire sur ses propres ressources au plan de restructuration est requise afin d'assurer que l'aide demeure, conformément au point 40 des lignes directrices, limitée au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration en fonction des disponibilités financières dudit bénéficiaire, de ses actionnaires et du groupe commercial dont il fait partie.

267 Telle est d'ailleurs l'approche suivie par la Commission dans la décision attaquée, puisque, d'une part, il ressort du considérant 328 de ladite décision que, pour s'assurer du caractère minimal de l'aide, la Commission a déduit du coût total des mesures opérationnelles de la restructuration l'intégralité du montant de 21 millions d'euros de produit net de cession qui y est indiqué, en précisant, par ailleurs, que la SNCM n'était pas capable de trouver d'autres ressources propres pour financer sa restructuration. D'autre part, la Commission a aussi tenu compte de l'obligation de limiter le montant de l'aide au strict minimum nécessaire en imposant, en l'espèce, un mécanisme de paiement échelonné dans le temps et assorti d'un système de compensation. En effet, aux termes de l'article 6 du dispositif de la décision attaquée, la Commission n'a autorisé l'aide en cause qu'à concurrence d'une première tranche de 66 millions d'euros, le versement du solde de 10 millions étant subordonné au résultat de la cession de plusieurs participations non stratégiques imposée par la Commission à l'article 3 du dispositif de ladite décision. Force est de constater que cette technique d'autorisation de l'aide par tranches traduit également le fait que la

Commission a entendu tenir compte de l'ensemble du produit des cessions réalisées portant sur des actifs non indispensables, puisque, comme elle l'indique au considérant 341 de la décision attaquée, le produit de ces cessions doit réduire «d'autant» les besoins d'aide afin de respecter la nécessité que l'aide soit limitée au minimum, conformément à l'obligation prévue au point 40 des lignes directrices.

268 Il en résulte que, pour la détermination du montant minimal de l'aide accordée à la SNCM, la Commission avait l'obligation de prendre en compte l'intégralité du produit net des cessions réalisées en exécution du plan de restructuration.

269 À cet égard, la circonstance alléguée selon laquelle le montant d'aide autorisé dans la décision attaquée ne permet pas à la SNCM de bénéficier de liquidités excédentaires est dépourvue de pertinence.

270 Certes, conformément au point 40 des lignes directrices, la Commission devait vérifier, ainsi qu'elle l'a fait au considérant 330 de la décision attaquée, que l'aide en cause n'était pas accordée sous une forme ou à hauteur d'un montant qui amenait la SNCM à disposer de liquidités excédentaires qu'elle aurait pu consacrer à des activités agressives susceptibles de provoquer des distorsions sur le marché. Toutefois, la circonstance que le montant d'aide autorisé dans la décision attaquée permettait d'éviter un tel risque ne saurait justifier l'absence de prise en compte par la Commission du produit net de cession des actifs immobiliers, dès lors que cette prise en compte aurait été susceptible de l'amener à déclarer compatible une aide d'un montant inférieur, voire, le cas échéant, à déclarer l'aide en cause incompatible avec le marché commun, ce qui, en toute hypothèse, aurait permis, à plus forte raison, d'éviter le risque de distorsion de concurrence.

271 Il convient dès lors de rejeter l'explication de la Commission tirée de l'incidence marginale du produit net de cession des actifs immobiliers sur la situation financière de la SNCM.

- 272 S'agissant de la seconde explication, il convient de rappeler que le Tribunal a déjà jugé à propos d'une aide à la restructuration (arrêt Kneissl Dachstein/Commission, point 138 supra, point 84), que la Commission n'était pas tenue d'estimer le coût spécifique de chacune des mesures à prendre par l'entreprise en cause. En effet, outre qu'une évaluation précise des différents postes de dépenses est en tout état de cause aléatoire en raison du caractère prospectif des mesures envisagées, la Commission peut, dans l'exercice de son large pouvoir d'appréciation, se borner à une évaluation globale.
- 273 Il convient donc d'admettre qu'en l'espèce, eu égard à la difficulté d'apprécier avec exactitude le produit net des cessions des actifs navals et des actifs immobiliers prévues par le plan de restructuration, la Commission était, en principe, en droit, dans l'exercice du large pouvoir d'appréciation qui est le sien, de retenir une évaluation approximative dudit produit.
- 274 Toutefois, dans le cas présent, il convient de constater, s'agissant, en premier lieu, de la cession des actifs navals, que, aux considérants 97 et 98 de la décision attaquée, la Commission indique que trois des quatre navires dont la cession était prévue par le plan de restructuration, à savoir le *Napoléon*, le *Liberté* et le *Monte Rotondo*, sont déjà vendus, seul le NGV *Asco* ne trouvant pas acquéreur, et que la cession du *Southern Trader* est en cours. De même, si, au considérant 99 de ladite décision, la Commission indique que le produit net «attendu» de ces cessions est de 21 millions d'euros compte tenu des remboursements résiduels, elle constate, au même considérant, que «les navires *Monte Rotondo* et *Napoléon* ont été cédés en 2002», tandis que «les navires *Liberté* et *Southern Trader* ont ou auront été cédés en 2003», ce dernier navire faisant l'objet d'une promesse de vente. Par ailleurs, au même considérant 99 de la décision attaquée, la Commission constate que «le total des produits nets de cessions de ces quatre navires s'est révélé supérieur de 1,2 million d'euros aux hypothèses».
- 275 Il doit dès lors être constaté qu'il ressort des termes mêmes de la décision attaquée que, au moment de son adoption, la Commission avait connaissance du montant effectif des produits nets de cession de plusieurs navires, puisqu'elle constate, en ce

qui concerne les cessions de quatre navires, l'existence d'une plus-value en termes de produit net de cession par rapport aux évaluations. À cet égard, s'agissant des navires *Napoléon* et *Monte Rotondo*, dès lors que leur cession a eu lieu en 2002, il y a lieu de considérer que, eu égard à l'écoulement du temps entre ces cessions et l'adoption de la décision attaquée, la Commission devait nécessairement disposer de tous les éléments lui permettant de déterminer le montant exact du produit net de leur cession. Quant au navire *Liberté*, dont la cession a eu lieu en 2003 avant l'adoption de la décision attaquée, force est également de constater que, sous réserve de la nécessité d'apporter, le cas échéant, des adaptations mineures en vue de tenir compte de frais ultérieurs s'imputant sur le prix de la vente, la Commission devait, de la même manière, nécessairement disposer de l'essentiel des éléments lui permettant de calculer le montant du produit net de cession.

276 En réponse à une question écrite du Tribunal, la Commission a d'ailleurs confirmé que la détermination de la plus-value réalisée sur les navires *Napoléon*, *Monte Rotondo* et *Liberté* avait pu être effectuée par ses services sur la base d'informations communiquées par les autorités françaises en date du 14 mai 2003, soit environ deux mois avant l'adoption de la décision attaquée.

277 Certes, en ce qui concerne le cinquième navire, à savoir le *Southern Trader*, la Commission ne disposait, en revanche, que d'une évaluation de son produit net de cession. Toutefois, s'agissant de ce navire, il ressort de l'article 3 du dispositif de la décision attaquée que sa cession doit uniquement être prise en compte, ainsi que la SNCM le relève à juste titre, lors du versement de la seconde tranche de l'aide, ledit navire étant loué à l'une des filiales de la SNCM, la Société méditerranéenne d'investissements et de participations (ci-après la «SMIP»), considérée par la Commission comme une participation non stratégique. Ainsi, l'article 3, deuxième alinéa, du dispositif de la décision attaquée prévoit que, au lieu de céder cette dernière participation, la SNCM peut vendre l'actif unique de cette société, le *Southern Trader*, et fermer cette filiale. En réponse à une question écrite du Tribunal sur ce point, la Commission a dès lors confirmé que le produit net de cession du *Southern Trader* n'était pas inclus dans le montant de 21 millions d'euros indiqué au considérant 99 de la décision attaquée.

- 278 Il résulte de ce qui précède que, au moment de l'adoption de la décision attaquée, la Commission devait disposer du montant effectif du produit net de cession des navires dont la vente était prévue par le plan de restructuration et qui avaient été effectivement cédés à la date d'adoption de ladite décision.
- 279 En second lieu, s'agissant du produit net de cession des actifs immobiliers, il y a lieu de rappeler que, au considérant 101 de la décision attaquée, la Commission a indiqué que «[les actifs immobiliers avaient] été effectivement cédés en 2003 pour 12 millions de produit net de cession et une plus-value comptable de 5,1 millions d'euros». Il ressort ainsi des termes mêmes de ce considérant que la Commission présente le montant de 12 millions d'euros qui y est cité non pas comme une évaluation approximative, mais comme une évaluation précise du produit net d'une cession effectivement réalisée.
- 280 En réponse à une question écrite du Tribunal, la Commission a d'ailleurs confirmé que le montant de 12 millions d'euros mentionné au considérant 101 de la décision attaquée était issu des informations communiquées par les autorités françaises en date du 14 mai 2003, soit environ deux mois avant l'adoption de la décision attaquée.
- 281 Dans ces circonstances, il ne saurait non plus être admis, contrairement à ce que la Commission soutient dans ses écritures, que le montant du produit net de cession des actifs immobiliers n'était pas connu de manière certaine et définitive à la date d'adoption de la décision attaquée.
- 282 Il résulte ainsi des termes de la décision attaquée que, au moment de son adoption, la Commission devait disposer, en ce qui concerne tant les actifs navals que les actifs immobiliers dont la cession était prévue par le plan de restructuration et qui avaient déjà été cédés à ce moment, non seulement de l'évaluation de leur produit net de cession inscrite audit plan, mais également du montant effectif dudit produit net de cession.

- 283 Dans ces circonstances, et à lumière, notamment, du principe d'interdiction des aides d'État prévu par l'article 87, paragraphe 1, CE, la Commission ne pouvait, pour ces actifs, se borner, aux fins de la détermination du caractère minimal de l'aide, à effectuer une évaluation dans les «grandes masses» des liquidités à la disposition de la SNCM.
- 284 En effet, dès lors que la Commission a constaté, s'agissant de la cession des actifs navals, l'existence d'une plus-value, en termes de produit net de cession, par rapport à l'évaluation de 21 millions d'euros retenue par le plan de restructuration et, s'agissant de la cession des actifs immobiliers, l'existence d'un produit net de cession de 12 millions d'euros, elle ne pouvait pas, sans commettre d'erreur manifeste d'appréciation, retenir uniquement, pour la détermination du caractère minimal de l'aide au considérant 328 de la décision attaquée, l'évaluation de 21 millions d'euros prévue par le plan de restructuration pour la cession des actifs navals.
- 285 Il convient dès lors également de rejeter l'explication avancée par la Commission, tirée de l'imprécision des chiffres disponibles au moment de l'adoption de la décision attaquée.
- 286 En réponse aux questions écrites du Tribunal, la Commission a, selon une nouvelle explication ne figurant pas dans son mémoire en défense et dans la duplique, soutenu, en se fondant sur des pièces confidentielles non versées au dossier de la présente procédure judiciaire devant le Tribunal, que le produit net de cession de 21 millions d'euros indiqué au considérant 99 de la décision attaquée couvrait, en réalité, à la fois la cession des quatre navires mentionnés au considérant 97 de ladite décision et celle des actifs immobiliers prévue par le plan de restructuration. La même explication a été avancée par la SNCM dans son mémoire en intervention.
- 287 Toutefois, sans qu'il soit besoin de vérifier le bien-fondé de cette explication sur la base des pièces invoquées par la Commission, il convient de rappeler que, selon une

jurisprudence constante, la motivation d'une décision doit figurer dans le corps même de celle-ci et des explications postérieures fournies par la Commission ne sauraient, sauf circonstances exceptionnelles, être prises en compte (arrêts du Tribunal du 2 juillet 1992, *Dansk Pelsdyravlereforening/Commission*, T-61/89, Rec. p. II-1931, point 131; du 14 mai 1998, *Buchmann/Commission*, T-295/94, Rec. p. II-813, point 171, et du 15 septembre 1998, *European Night Services e.a./Commission*, T-374/94, T-375/94, T-384/94 et T-388/94, Rec. p. II-3141, point 95). Il s'ensuit que la décision doit se suffire à elle-même et que sa motivation ne saurait résulter des explications écrites ou orales données ultérieurement, alors que la décision en question fait déjà l'objet d'un recours devant le juge communautaire (arrêt du Tribunal du 12 décembre 1996, *Rendo e.a./Commission*, T-16/91, Rec. p. II-1827, point 45).

288 Or, en l'espèce, il doit être constaté que l'explication avancée par la Commission et la SNCM selon laquelle le produit net de cession des actifs immobiliers est inclus dans le montant de 21 millions de produit net de cession indiqué au considérant 99 de la décision attaquée ne figure pas dans ladite décision, ce que, au demeurant, la Commission a admis à l'audience en réponse à une question du Tribunal.

289 En tout état de cause, force est de constater que cette explication avancée tardivement par la Commission est contredite par la décision attaquée. En effet, dès lors que les considérants 97 et 98 de la décision attaquée se limitent à mentionner les seules cessions de navires envisagées par la SNCM, sans que ne soient en aucune manière évoquées, jusqu'à ce stade de la décision attaquée, les cessions d'actifs immobiliers, lesquelles sont indiquées pour la première fois au considérant 101 de la décision attaquée, force est de constater que l'indication au considérant 99 de ladite décision, selon laquelle le produit attendu de «ces» cessions est de 21 millions d'euros, se rapporte nécessairement aux seules cessions de navires qui ont été exposées aux considérants précédents, à savoir les considérants 97 et 98. De même, l'indication, au considérant 101 de la décision attaquée, selon laquelle «parallèlement» la SNCM avait prévu de céder des actifs immobiliers, ceux-ci ayant été effectivement cédés pour 12 millions d'euros de produit net de cession, confirme que le montant du produit net de cession des actifs immobiliers a été considéré par la Commission comme étant distinct du produit net de cession des navires et

comme s'ajoutant à celui-ci. Par ailleurs, il doit être observé que ni le considérant 328 de la décision attaquée ni son considérant 341, lesquels se réfèrent, sans autre précision, à l'existence d'un produit net de cession de 21 millions d'euros, ne permettent de comprendre que ledit montant inclut, outre le produit net de cession des navires, le produit net de cession des actifs immobiliers.

290 Il s'ensuit que l'explication de la Commission et de la SNCM, selon laquelle le montant de 21 millions d'euros pris en compte pour déterminer le montant minimal de l'aide au considérant 328 de la décision attaquée inclut la cession des actifs immobiliers, doit être écartée.

291 Quoi qu'il en soit, à supposer même, ainsi que le font valoir la Commission et la SNCM, que le produit net de cession attendu d'un montant de 21 millions d'euros indiqué au considérant 99 de la décision attaquée doit être compris comme incluant le produit net de cession des actifs immobiliers, il n'en demeure pas moins que la Commission ne pouvait se limiter à prendre en compte, au considérant 328 de ladite décision, un produit net de cession d'un montant de 21 millions d'euros en vue de s'assurer du caractère minimal de l'aide.

292 En effet, s'il ne peut être exclu que le produit net de cession des actifs navals et immobiliers ait été évalué dans le plan de restructuration à 21 millions d'euros, il ne saurait être admis, contrairement à ce que la Commission a fait valoir à l'audience, qu'elle soit en droit de se fonder sur de simples prévisions, mêmes si celles-ci ne correspondent pas à la réalité, afin de ne pas retarder l'adoption de sa décision. Dès lors que l'évaluation du produit net de cession à 21 millions d'euros figurant dans le plan de restructuration a été établie en décembre 2001, ainsi qu'il ressort de la note 31 sous le considérant 88 de la décision attaquée, la Commission avait l'obligation, eu égard à la nécessité de vérifier, conformément aux lignes directrices, le caractère strictement nécessaire de l'aide, de corriger ladite évaluation afin de tenir compte de la situation réelle de la SNCM, telle qu'elle prévalait au moment de l'adoption de ladite décision près de 19 mois plus tard.

- 293 Par conséquent, si c'est à juste titre que la SNCM fait valoir que, ayant éprouvé des difficultés à céder le NGV *Asco*, la Commission a pu, lors de l'adoption de la décision attaquée, prendre en compte, s'agissant de ce navire, un produit net de cession inférieur à l'évaluation retenue dans le plan de restructuration, procédant ainsi à une correction négative de ladite évaluation, la Commission se devait également d'effectuer les éventuelles corrections positives susceptibles de majorer les évaluations portant sur les autres navires.
- 294 Or, en l'espèce, il ressort des considérants 99 et 101 de la décision attaquée que la SNCM, d'une part, a cédé les trois autres navires dont la vente était prévue par le plan de restructuration ainsi que le *Southern Trader* et que le total des produits nets de cession de ces quatre navires s'est révélé supérieur de 1,2 million d'euros aux hypothèses et, d'autre part, a cédé les actifs immobiliers dont la vente était prévue par ledit plan pour un produit net de cession de 12 millions d'euros.
- 295 Force est de constater, ce que la SNCM ne conteste d'ailleurs pas, que la diminution du produit net de cession résultant de la correction négative portant sur le seul navire NGV *Asco* n'est pas de nature à compenser totalement l'absence de prise en compte de ces éléments.
- 296 En effet, dans son mémoire en intervention, la SNCM a fourni au Tribunal, pour chacun des quatre navires dont la cession était prévue par le plan de restructuration, le montant correspondant aux «ressources réelles disponibles pour la SNCM». Ainsi qu'il a déjà été constaté ci-dessus, s'agissant des navires *Napoléon* et *Monte Rotondo*, dès lors que leur cession a eu lieu en 2002, il y a lieu de considérer, eu égard à l'écoulement du temps entre ces cessions et l'adoption de la décision attaquée, que le montant indiqué par la SNCM correspond au montant exact du produit net de cession relatif à ces navires. De même, s'agissant du navire *Liberté*, dont la cession a eu lieu en 2003 avant l'adoption de la décision attaquée, force est également de constater que, sous réserve de la nécessité d'apporter des adaptations mineures

éventuelles, le montant indiqué dans le mémoire en intervention de la SNCM correspond approximativement au montant du produit net de cession relatif à ce navire, puisque l'essentiel des éléments permettant de calculer ce montant était connu au moment de l'adoption de la décision attaquée. À l'audience, la SNCM a d'ailleurs confirmé que le montant repris dans son mémoire en intervention était fiable.

297 Or, il ressort de ces données fournies par la SNCM que, même en tenant compte d'un produit net de cession négatif pour le NGV *Asco*, le montant effectif du produit net de cession des quatre navires en cause s'élevait à environ 16,5 millions d'euros, de sorte que, en tenant compte du produit net de cession de 12 millions d'euros indiqué au considérant 101 de la décision attaquée pour la cession des actifs immobiliers, le produit net de cession total à la disposition de la SNCM au moment de l'adoption de la décision attaquée devait s'élever à environ 28,5 millions d'euros au lieu du montant de 21 millions pris en compte par la Commission dans la décision attaquée.

298 À cet égard, les allégations de la SNCM visant à démontrer que le montant retenu au considérant 101 de la décision attaquée se réfère à un produit brut de cession doivent être écartées, dès lors qu'elles contredisent directement les termes de ce considérant. Quant à l'allégation selon laquelle le montant retenu audit considérant concerne partiellement la vente d'actifs indispensables à l'activité de l'entreprise, il suffit de constater, outre que cette allégation n'est pas autrement étayée, que la décision attaquée ne contient aucun élément en ce sens pour justifier la non-prise en compte du produit net de cession de ces actifs immobiliers, que ce soit au considérant 101 ou au considérant 328 de la décision attaquée. En tout état de cause, il doit être observé que, même en tenant compte des chiffres avancés par la SNCM concernant le produit net de cession des actifs immobiliers, le montant réel des ressources à la disposition de cette compagnie, indiqué par celle-ci dans son mémoire en intervention, s'élève à 24,9 millions d'euros.

299 Interrogée sur ce point à l'audience, la Commission a d'ailleurs, en fin de compte, admis que le montant total du produit net de cession des actifs navals et immobiliers dont elle disposait au moment de l'adoption de la décision attaquée était supérieur à 21 millions d'euros.

300 Il résulte dès lors de ce qui précède que la décision attaquée est entachée d'une erreur manifeste d'appréciation en ce qu'elle retient uniquement, aux fins de la détermination du montant minimal de l'aide, un produit net de cession d'un montant de 21 millions d'euros, alors qu'il ressort de ladite décision et des explications fournies dans le cadre de la présente procédure que la Commission était en mesure de constater, sur la base des éléments en sa possession au moment de l'adoption de la décision attaquée, que ledit produit net de cession était supérieur à 21 millions d'euros.

301 Aucun des autres arguments avancés par la Commission et les parties intervenantes n'est susceptible de remettre en cause cette conclusion.

302 Premièrement, l'allégation avancée par la Commission dans la duplique, selon laquelle, pour l'examen futur de la seconde tranche de 10 millions d'euros en vertu de l'article 6 du dispositif de la décision attaquée, il conviendra de prendre en compte le produit net des cessions attendues des actifs immobiliers et des navires dont la cession figurait dans le plan de restructuration et qui n'étaient pas encore cédés à la date de la décision attaquée, doit être rejetée comme étant dépourvue de fondement.

303 En effet, s'il est exact que les articles 3 et 6 du dispositif de la décision attaquée prévoient l'imputation sur la seconde tranche de l'aide du produit net de la cession d'actifs immobiliers réalisée par la SNCM, il ressort des termes desdits articles, ainsi que des considérants 357 et 358 qui en constituent le soutien nécessaire, que cette seconde tranche vise uniquement à tenir compte du produit des cessions des participations non stratégiques imposées par la Commission en tant que condition de la compatibilité de l'aide avec le marché commun, cessions qui sont énumérées limitativement à l'article 3, premier alinéa, du dispositif de la décision attaquée et qui portent sur les participations dans les sociétés Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, société civile immobilière Schuman, SMIP et Someca.

- 304 Ainsi que la Commission l'a confirmé à plusieurs reprises dans ses réponses aux questions écrites et à l'audience, les actifs immobiliers relevant des dispositions précitées du dispositif de la décision attaquée concernant le versement de la seconde tranche ne font pas partie du périmètre de la cession immobilière mentionnée au considérant 101 de ladite décision dont la Commission devait tenir compte pour la détermination du caractère minimal de l'aide au considérant 328 de ladite décision. S'agissant du navire *Southern Trader* détenu par la SMIP, la Commission a expliqué, dans ses réponses aux questions écrites, qu'elle en avait exigé la cession à l'article 3 du dispositif de la décision attaquée en raison de l'imprécision entourant la vente de ce navire dans le plan de restructuration, de sorte que ledit navire ne devait pas être considéré comme un actif compris dans le montant de 21 millions d'euros inscrit au plan de restructuration.
- 305 Il s'ensuit que, contrairement à ce que la Commission a suggéré dans ses écritures, le produit net de cession des actifs immobiliers mentionné au considérant 101 de la décision attaquée ne saurait être pris en compte lors du versement de la seconde tranche de l'aide.
- 306 Partant, la possibilité pour la Commission d'apprécier ultérieurement si les conditions pour le versement de la seconde tranche sont remplies ne saurait en rien remettre en cause les conclusions qui précèdent quant à l'absence de prise en compte, pour la détermination du caractère minimal de l'aide, de l'ensemble du produit net de cession des actifs non indispensables.
- 307 Pour le même motif, la Commission ne saurait par ailleurs soutenir, ainsi qu'elle l'a fait à l'audience, qu'en autorisant l'aide à concurrence d'une première tranche de 66 millions d'euros elle s'est assurée du caractère minimal de ladite aide, puisque la prise en compte d'un produit net de cession des actifs non indispensables supérieur à 21 millions d'euros devait, en principe, la conduire à constater que le montant d'aide notifié par les autorités françaises ne respectait pas l'exigence que l'aide soit limitée au minimum et, partant, que les conditions pour que l'aide soit déclarée compatible avec le marché commun en application de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, n'étaient pas remplies.

- 308 En ce qui concerne, deuxièmement, la circonstance, brièvement évoquée par la Commission, selon laquelle le montant de la sous-compensation pour service public a été sous-évalué jusqu'à la fin de 2001, il suffit de constater que cette circonstance a été dûment prise en compte par la Commission pour déterminer le montant minimal de l'aide, puisque, ainsi qu'il ressort notamment des considérants 326 et 327 de la décision attaquée, la partie de l'aide notifiée par les autorités françaises en tant qu'aide à la restructuration destinée à permettre de «tirer un trait définitif sur les conséquences de l'inadéquation des compensations financières en application [de la convention de 1991 et de la convention de 1996] face aux dépenses d'exploitation et aux charges à terre constatées pour cette période sur les lignes faisant l'objet d'obligations de service public» a été autorisée pour un montant de 53,48 millions d'euros. Dès lors, la circonstance alléguée ne pouvait être prise en compte une seconde fois pour la détermination du montant du produit net de cession des actifs non indispensables devant être déduit pour le calcul du montant minimal de l'aide.
- 309 En ce qui concerne, troisièmement, la circonstance alléguée par la SNCM selon laquelle les coûts de la restructuration retenus, en fin de compte, par la décision attaquée, soit 25 millions d'euros (46 millions d'euros - 21 millions d'euros) et le montant de la sous-compensation pour service public, soit 53,48 millions d'euros, pouvaient justifier ensemble jusqu'à 78,48 millions d'euros d'aides à la restructuration, offrant ainsi une marge de 2,48 millions d'euros, il suffit de constater que l'aide notifiée par les autorités françaises portait sur une aide non pas de 78,48 millions d'euros, mais de 76 millions. Or, il n'appartient pas au Tribunal, dans le cadre du contentieux de l'annulation, de statuer sur la légalité d'une aide d'un montant différent de celui de l'aide examinée par la Commission, en substituant sa propre appréciation à celle de cette dernière (arrêt du Tribunal du 22 octobre 1996, SNCF et British Railways/Commission, T-79/95 et T-80/95, Rec. p. II-1491, point 64). En outre, il doit être observé que la différence alléguée par la SNCM est peu significative par rapport à l'erreur commise à son avantage dans le cadre de la détermination du montant du produit net des cessions d'actifs non indispensables.
- 310 En ce qui concerne, quatrièmement, l'allégation de la SNCM selon laquelle le montant de l'aide au sens strict atteint seulement 22,5 millions d'euros, soit la différence entre l'injection financière effectuée par l'État français et la sous-compensation pour service public, et équivaut ainsi à 48 % des coûts de la

restructuration s'élevant à 46 millions d'euros, elle se fonde sur la prémisse erronée selon laquelle le montant de la sous-compensation pour service public ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. Or, tel ne serait le cas que si les conditions énoncées dans l'arrêt *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* (point 105 supra) concernant cette partie de l'injection financière étaient remplies. Toutefois, il n'appartient pas à cet égard au Tribunal, dans le cadre du contentieux de l'annulation, de substituer sa propre appréciation à celle de la Commission (arrêt *SNCF et British Railways/Commission*, point 309 supra, point 64).

311 Cette considération s'impose d'autant plus en l'espèce que, dans la décision attaquée, la Commission a estimé explicitement, ainsi qu'il ressort en particulier des considérants 260 et 326 de ladite décision, que, même si le montant de la sous-compensation financière pour service public pouvait être justifié au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE, la totalité de l'aide en cause de 76 millions d'euros devait être examinée en tant qu'aide à la restructuration, en ce compris la partie correspondant à la sous-compensation pour service public, au motif que l'aide en cause avait été notifiée en tant qu'aide à la restructuration et que le retour à la viabilité nécessitait que ladite aide permette également le remboursement des dettes issues de cette sous-compensation.

312 Dans ces circonstances, il apparaît que le montant total de l'aide en cause, à savoir 76 millions d'euros, représente environ 76 % du coût total de la restructuration s'élevant, en additionnant la sous-compensation pour service public d'un montant de 53,48 millions d'euros et les coûts de la restructuration d'un montant de 46 millions, à 99,48 millions d'euros. Par ailleurs, même en tenant compte uniquement du montant de la première tranche de 66 millions d'euros, force est de constater que ladite tranche représente encore environ 66 % dudit coût total.

313 En tout état de cause, même à supposer que les conditions énoncées dans l'arrêt *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* (point 105 supra) soient remplies, le fait que l'aide équivaille dans ce cas à moins de 50 % des coûts de la restructuration ne serait nullement de nature à infirmer le constat selon lequel cette

aide demeure néanmoins excessive en l'absence de prise en compte de l'ensemble du produit net des cessions réalisées en exécution du plan de restructuration. En effet, ainsi qu'il a été indiqué ci-dessus, une aide à la restructuration doit, en vertu du point 40 des lignes directrices, se limiter au «strict minimum nécessaire» en tenant compte des disponibilités financières de l'entreprise résultant, notamment, de la vente de certains actifs lorsqu'ils ne sont pas indispensables à la survie de l'entreprise.

314 Enfin, en ce qui concerne, cinquièmement, l'allégation avancée par la République française dans ses écrits, selon laquelle les autres méthodes d'évaluation présentées par les autorités françaises auraient permis de justifier un montant équivalent à l'aide en cause, il suffit de constater que, aux considérants 320 à 325 de la décision attaquée, la Commission a rejeté explicitement ces méthodes pour retenir une méthode alternative élaborée par elle-même.

315 Partant, il convient de conclure que le grief de la requérante concernant l'absence de prise en compte par la Commission de l'ensemble du produit net de cession des actifs non indispensables pour la détermination du caractère minimal de l'aide est fondé, la décision attaquée étant entachée, sur ce point, d'une erreur manifeste d'appréciation.

#### *Conclusion sur le second moyen*

316 Il résulte de l'ensemble des considérations qui précèdent que le second moyen, tiré d'une violation de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE et des lignes directrices en ce que la décision attaquée contient des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation, doit être rejeté, à l'exception du grief tiré d'une appréciation erronée du caractère minimal de l'aide.

317 Le caractère minimal de l'aide se rapportant, ainsi que la Commission l'a indiqué aux points 19 et 20 des lignes directrices, à la condition prévue par l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, selon laquelle, pour qu'une aide puisse être déclarée compatible avec le marché commun, elle ne doit pas altérer les conditions des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt commun, il en résulte que le vice entachant la légalité de la décision attaquée porte sur l'une des conditions prévues par l'article 87, paragraphe 3, sous c), pour qu'une aide puisse être déclarée compatible avec le marché commun.

318 Dans ces circonstances, il y a lieu de constater que les conditions pour que l'aide en cause puisse être déclarée compatible avec le marché commun par la Commission n'étaient pas, en l'espèce, remplies. Partant, le vice entachant la légalité de la décision attaquée a eu, en l'espèce, une influence déterminante quant au résultat (arrêt du Tribunal du 14 mai 2002, *Graphischer Maschinenbau/Commission*, T-126/99, Rec. p. II-2427, points 49).

319 En conséquence, dès lors que la détermination du caractère minimal de l'aide revêt une importance essentielle dans l'économie générale de la décision attaquée (arrêt *Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission*, point 62 supra, point 420) et qu'il n'appartient pas au Tribunal, dans le cadre du contentieux de l'annulation, de substituer sa propre appréciation à celle de la Commission (arrêt *SNCF et British Railways/Commission*, point 309 supra, point 64), il y a lieu de prononcer l'annulation de cette décision, sans qu'il soit besoin d'examiner le bien-fondé des griefs avancés par la requérante concernant les conditions imposées par la décision attaquée.

320 En effet, il ne saurait, en particulier, être exclu que la Commission, notamment à la lumière de l'arrêt *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg* (point 105 supra), puisse porter une appréciation nouvelle sur la nature d'aide d'État de la mesure en cause ou, du moins, d'une partie de celle-ci, au regard de l'article 87, paragraphe 1, CE, et qu'elle soit amenée à modifier, le cas échéant, les conditions

imposées par la décision attaquée, pour autant que lesdites conditions demeurent nécessaires eu égard au montant de la mesure constituant une aide d'État (voir, en ce sens, arrêt SNCF et British Railways/Commission, point 309 supra, point 64).

321 Il résulte de ce qui précède qu'il y a lieu d'annuler la décision attaquée.

### **Sur les dépens**

322 Aux termes de l'article 87, paragraphe 2, du règlement de procédure du Tribunal, toute partie qui succombe est condamnée aux dépens, s'il est conclu en ce sens. La Commission ayant succombé en ses conclusions et la requérante ayant conclu en ce sens, il y a lieu de condamner la Commission à supporter ses propres dépens ainsi que ceux de la requérante.

323 Conformément à l'article 87, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement de procédure, la SNCM, partie intervenante, supportera ses propres dépens.

324 Selon l'article 87, paragraphe 4, premier alinéa, du règlement de procédure, les États membres qui sont intervenus au litige supportent leurs dépens. Dès lors, la République française supportera ses propres dépens.

Par ces motifs,

LE TRIBUNAL (troisième chambre)

déclare et arrête:

- 1) **La décision 2004/166/CE de la Commission, du 9 juillet 2003, concernant l'aide à la restructuration que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM), est annulée.**
  
- 2) **La Commission supportera les dépens de la requérante ainsi que ses propres dépens.**
  
- 3) **La République française et la SNCM supporteront leurs propres dépens.**

Jaeger

Tiili

Czucz

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg, le 15 juin 2005.

Le greffier

Le président

H. Jung

M. Jaeger

II - 2302

## Table des matières

Cadre juridique .....	II - 2206
Faits à l'origine du recours .....	II - 2208
1. Compagnies maritimes en cause .....	II - 2208
2. Obligations de service public relatives aux liaisons maritimes entre la France continentale et la Corse .....	II - 2209
Procédure administrative .....	II - 2211
1. Aides en faveur de la SNCM pour la compensation d'obligations de service public dans le cadre de la convention de 1991 et de la convention de 1996 .....	II - 2211
2. Aides au sauvetage et à la restructuration en faveur de la SNCM .....	II - 2212
Procédure et conclusions des parties .....	II - 2220
En droit .....	II - 2222
1. Observation préliminaire concernant l'incidence de la décision du 8 septembre 2004 sur le présent recours .....	II - 2222
2. Sur le premier moyen, tiré de la violation de l'article 253 CE en ce que la décision attaquée est insuffisamment motivée .....	II - 2223
Observations préliminaires concernant la portée du moyen .....	II - 2224
Sur les griefs concernant la motivation de la décision attaquée .....	II - 2227
Observations liminaires .....	II - 2227
Sur la nature de la mesure en cause et le caractère de compensation pour service public d'une partie de l'aide .....	II - 2229
Sur la levée des doutes ayant motivé l'ouverture de la procédure formelle d'examen .....	II - 2236
	II - 2303

Sur l'appréciation du retour à la viabilité .....	II - 2241
Sur le caractère réaliste des hypothèses envisagées de restructuration ....	II - 2244
Sur la détermination des participations non stratégiques .....	II - 2246
Conclusion sur le premier moyen .....	II - 2248
3. Sur le second moyen, tiré de la violation de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, du règlement n° 659/1999 et des lignes directrices en ce que la décision attaquée contient des erreurs de fait et des erreurs manifestes d'appréciation .....	II - 2248
Observation préliminaire concernant le contrôle exercé par le Tribunal .....	II - 2248
Sur les griefs portant sur le bien-fondé de la décision attaquée .....	II - 2250
Sur l'appréciation de la compensation pour service public d'une partie de l'aide .....	II - 2251
Sur l'analyse des causes ayant conduit aux difficultés financières de la SNCM .....	II - 2255
Sur le respect des lignes directrices .....	II - 2259
— Sur le caractère d'entreprise en difficulté de la SNCM .....	II - 2260
— Sur le retour à la viabilité .....	II - 2265
— Sur la prévention des distorsions de concurrence indues .....	II - 2272
— Sur la limitation de l'aide au minimum .....	II - 2278
Conclusion sur le second moyen .....	II - 2299
Sur les dépens .....	II - 2301