

V

(Ogłoszenia)

POSTĘPOWANIA ZWIĄZANE Z REALIZACJĄ POLITYKI KONKURENCJI

KOMISJA EUROPEJSKA

POMOC PAŃSTWA – FRANCJA

Pomoc państwa SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) – Morskie połączenia liniowe Marsylia – Korsyka realizowane przez SNCM i CMN

Zaproszenie do zgłaszania uwag zgodnie z art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/C 301/01)

Pismem z dnia 27 czerwca 2012 r., zamieszczonym w autentycznej wersji językowej na stronach następujących po niniejszym streszczeniu Komisja powiadomiła Francję o swojej decyzji w sprawie wszczęcia postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej dotyczącego wyżej wspomnianych środków pomocy.

Zainteresowane strony mogą zgłaszać uwagi na temat środków pomocy, w odniesieniu do których Komisja wszczyni postępowanie, w terminie jednego miesiąca od daty publikacji niniejszego streszczenia i następującego po nim pisma. Uwagi należy kierować do Kancelarii ds. Pomocy Państwa w Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji Komisji Europejskiej na następujący adres lub numer faksu:

European Commission
Directorate-General for Competition
State aid Greffe
1049 Bruxelles/Brussel
BELGIQUE/BELGIË

Faks: +32 2 296 41 04

Otrzymane uwagi zostaną przekazane władzom francuskim. Zainteresowane strony zgłaszające uwagi mogą wystąpić z odpowiednio uzasadnionym pisemnym wnioskiem o objęcie ich tożsamości klauzulą poufności.

I PROCEDURA

Pismami z dnia 27 września, 30 listopada i 20 grudnia 2007 r. przedsiębiorstwo *Corsica Ferries* przesłało Komisji skargę dotyczącą niezgodnej z prawem i rynkiem wewnętrznym pomocy, jaką *Société nationale Corse-Méditerranée* (zwane dalej „SNCM”) oraz *Compagnie Maritime de Navigation* (zwane dalej „CMN”) miały otrzymać dzięki umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej (*Convention de délégation de service public*, zwanej dalej „umową”), zawartej przez samorząd terytorialny Korsyki i Urząd ds. Transportu Korsyki (*Office des transports de Corse*, „OTC”) z jednej strony oraz SNCM i CMN z drugiej strony. Umowa dotyczy morskich połączeń liniowych między Korsyką i Marsylią w latach 2007-2013.

Pismami z dnia 20 maja 2010 r., 16 lipca 2010 r., 22 marca 2011 r., 22 czerwca 2011 r., 15 grudnia 2011 r.

i 10 stycznia 2012 r. skarżący dostarczył dodatkowe informacje na potwierdzenie swojej skargi.

Pismami z dnia 17 marca 2008 r., 12 listopada 2008 r., 9 lutego 2010 r., 13 października 2011 r. i 14 grudnia 2011 r. Komisja zwróciła się do władz francuskich o dostarczenie dodatkowych informacji. Władze francuskie przedstawiły swoje uwagi i odpowiedzi pismami odpowiednio z dnia 3 czerwca 2008 r., 14 stycznia 2009 r., 7 grudnia 2011 r. i 20 stycznia 2012 r.

II OPIS ŚRODKA, W ODNIESIENIU DO KTÓREGO KOMISJA WSZCZYNA POSTĘPOWANIE

Od dnia 1 lipca 2007 r. SNCM i CMN, podmioty świadczące usługi w zakresie transportu morskiego, obsługują połączenie między Korsyką a Marsylią w ramach umowy. W zamian otrzymują od OTC roczną rekompensatę z tytułu:

- (i) świadczenia usług w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego, jakie są zobowiązane zapewniać nieprzerwanie przez cały rok („usługa podstawowa”) oraz
- (ii) świadczenia usług dodatkowych w zakresie transportu pasażerskiego w okresie największego nasilenia ruchu (okres około 37 tygodni) na linii Marsylia – Ajaccio i Marsylia – Bastia, oraz w okresie od 1 maja do 30 września na linii Marsylia – Propriano („usługa dodatkowa”).

Zgodnie z postanowieniami umowy ostateczna roczna rekompensata finansowa dla każdego ze zleceniobiorców ograniczona jest do kwoty deficytu eksploatacji, powstałego na skutek wykonywania zobowiązań określonych w specyfikacji, przy uwzględnieniu rozsądnej rentowności włożonego kapitału żegludowego w stosunku do liczby dni jego rzeczywistego wykorzystania do rejsów przewidzianych w tych zobowiązaniach.

Jeśli uzyskane dochody byłyby niższe od dochodów prognozowanych (transport towarowy i pasażerski) określonych przez zleceniobiorców w swojej ofercie, umowa przewiduje dostosowanie rekompensaty ze środków publicznych. Umowa zawiera ponadto „cel” rekompensowania na poziomie 90% dodatkowych wydatków na paliwo, przekraczających wartości referencyjne przyjęte przez zleceniobiorców w momencie sporządzania oferty.

Dnia 28 grudnia 2009 r. umowa została zmieniona w drodze dodatku do umowy. Wprowadzone zmiany obejmowały zniesienie 108 rejsów rocznie między Korsyką a Marsylią, zmniejszenie rocznych kwot referencyjnej rekompensaty finansowej o 6,5 mln EUR dla obu zleceniobiorców oraz wyznaczenie rocznego limitu dla mechanizmu dostosowania dochodów dla każdego ze zleceniobiorców.

Ponieważ na tym etapie postępowania Komisja nie znała sprawozdań finansowych zleceniobiorców za przedmiotowy okres, nie jest w stanie precyzyjnie określić kwot finansowania publicznego, jakie otrzymały SNCM i CMN z tytułu umowy. Niemniej jednak pierwotna specyfikacja umowy przewidywała następujące kwoty referencyjnej rekompensaty finansowej:

— w przypadku SNCM: 34,03 mln EUR (od 1 lipca do 31 grudnia 2007 r.), 71 mln EUR (w 2008 r.), 73 mln EUR (w 2009 r.), 70 mln EUR (w 2010 r.), 70,2 mln EUR (w 2011 r.), 70,4 mln EUR (w 2012 r.) oraz 70,4 mln EUR (w 2013 r.);

— w przypadku CMN: 11,97 mln EUR (od 1 lipca do 31 grudnia 2007 r.), 26 mln EUR (w 2008 r.), 26,75 mln EUR (w 2009 r.), 26,205 mln EUR (w 2010 r.), 27,205 mln EUR (w 2011 r.), 27,855 mln EUR (w 2012 r.) oraz 27,855 mln EUR (w 2013 r.).

III OCENA ŚRODKÓW

Po przeanalizowaniu informacji znajdujących się w jej posiadaniu Komisja uważa, że konieczne jest wszczęcie formalnego

postępowania wyjaśniającego w celu zbadania wsparcia finansowego, jakie konsorcjum SNCM-CMN miało otrzymać od OTC z tytułu umowy.

W odniesieniu do zastosowania wyroku w sprawie Altmark do umowy – na tym etapie postępowania Komisja nie może wykluczyć, że rekompensaty, jakie otrzymały SNCM i CMN, stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE.

Po pierwsze Komisja ma wątpliwości co do konieczności i proporcjonalności nałożonego obowiązku świadczenia usługi publicznej, zwłaszcza ze względu na fakt, że obejmuje on usługę podstawową i dodatkową. Na obecnym etapie postępowania Komisja uważa, że w odniesieniu do usługi dodatkowej władze francuskie nie wykazały rzeczywistego zapotrzebowania na usługi publiczne⁽¹⁾. Komisja uważa ponadto na tym etapie, że pierwsze kryterium wyroku w sprawie Altmark można oceniać odrębnie w przypadku usługi podstawowej i usługi dodatkowej, które nie wydają się stanowić oddzielnych działań (wymagają użycia różnych statków). Nie wydaje się więc, by wykazano, że usługa dodatkowa jest niezbędna do odpowiedniego świadczenia usługi podstawowej. Ponadto Komisja ma wątpliwości, czy parametry mechanizmu rekompensat finansowych zostały określone zgodnie z wymogami drugiego kryterium Altmark. Istnienie klauzuli ochronnej⁽²⁾ mogło oznaczać bowiem przyznanie zleceniobiorcom dodatkowego finansowania, którego kwota ani metody obliczania nie były uprzednio ustalone. Ponadto różnice w wysokości dochodów prognozowanych w ofertach zleceniobiorców mogły spowodować, że parametry mechanizmu rekompensat stały się nieprzejrzyste. Ponadto pewne informacje wskazują, że rekompensaty finansowe mogły zostać przyznane zleceniobiorcom poza ramami umowy.

W odniesieniu do oceny trzeciego kryterium Altmark, Komisja nie dysponuje wystarczającymi informacjami, które pozwalałaby jej stwierdzić, że zleceniobiorcy nie otrzymali nadwyżki rekompensat, zwłaszcza przy uwzględnieniu kryterium rozsądnego zysku. Komisja nie zna wartości dochodu z działalności operacyjnej bez obciążeń kapitałowych w latach 2008, 2009 i 2011. Ponadto nie jest ona w stanie określić, na jakiej podstawie ustalono umowną wartość statków, która posłużyła do obliczania rozsądnego zysku, ani nie zna wartości umownej floty w stosunku do jej wykorzystania przy wywiązywaniu się z obowiązków przewidzianych w umowie. Komisja nie dysponuje także wystarczającymi informacjami na temat określania kwot dochodów i kosztów służących do sporządzania prognozowanych sprawozdań finansowych, które wykorzystywane są przy obliczaniu rekompensaty publicznej.

(1) Aby móc zakwalifikować zobowiązania nałożone na zleceniobiorcę jako obowiązek świadczenia usługi publicznej w rozumieniu art. 4 rozporządzenia nr 3577/92, właściwe władze krajowe muszą być w stanie stwierdzić, uprzednio i w odniesieniu do ściśle określonych tras, nienależyte funkcjonowanie regularnych usług przewozu, w przypadku gdyby ich świadczenie pozostawiono jedynie siłom rynku.

(2) Klauzula stanowiąca, że w przypadku istotnej zmiany warunków technicznych, regulacyjnych lub ekonomicznych umowy, strony spotkają się w celu przyjęcia środków na rzecz przywrócenia pierwotnej równowagi finansowej „priorytetowo w odniesieniu do najwyższych taryf i dostosowania usług”.

Komisja ma także wątpliwości co do faktu, czy postępowanie o udzielenie zamówienia zapewniło wystarczające warunki rzeczywistej i otwartej konkurencji pozwalające wyłonić kandydata oferującego przedmiotowe usługi po najniższej cenie dla społeczeństwa, zgodnie z wymogami czwartego kryterium Altmark. W procesie prywatyzacji SNCM nabywcom przyznano bowiem dwie klauzule (klauzulę umożliwiającą odstąpienie od zbycia udziałów⁽³⁾) oraz klauzulę zwrotu⁽⁴⁾), które mogły w znacznym stopniu wpływać na proces przyznawania umowy. Nie wyklucza się ponadto, że wymogi specyfikacji, zwłaszcza te dotyczące maksymalnego wieku floty oraz możliwości przedstawienia jednej globalnej oferty dla wszystkich obsługiwanych połączeń, mogły utrudniać skuteczną konkurencję w odniesieniu do umowy o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej.

W świetle powyższego, na obecnym etapie postępowania Komisja ma poważne wątpliwości co do faktu, czy umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej spełnia wszystkie kryteria Altmark, i nie może w związku z tym wykluczyć, że SNCM i CMN uzyskały selektywną korzyść dzięki umowie o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej. Ponadto ze względu na fakt, że oba przedsiębiorstwa działają na rynku w pełni zliberalizowanym od dnia 1 stycznia 1993 r.⁽⁵⁾ Komisja stwierdza również, że wspomniana korzyść

selektywna może zakłócić konkurencję na rynku wewnętrznym i mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

Komisja nie może zatem wykluczyć na obecnym etapie postępowania, że rekompensata, jaką otrzymały SNCM i CNM w ramach umowy, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 TFUE. Komisja wzywa Francję i zainteresowane strony trzecie do przedstawienia uwag na temat tego stanowiska.

W odniesieniu do zgodności ewentualnych środków pomocy zawartych w badanych rekompensatach i z zastrzeżeniem stwierdzenia, że obowiązek świadczenia usługi publicznej został odpowiednio zdefiniowany, Komisja uważa, że zastosowanie mają specyficzne przepisy dotyczące stosowania art. 106 ust. 2 TFUE⁽⁶⁾. Tytułem uzupełnienia, badane środki pomocy mogłyby być zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie na przykład Wytycznych w sprawie krajowej pomocy regionalnej na lata 2007-2013⁽⁷⁾. Komisja wzywa władze francuskie do przedstawienia wszystkich niezbędnych informacji w celu udowodnienia, że umowa o przekazaniu obowiązku użyteczności publicznej i przedmiotowe rekompensaty spełniają wszystkie kryteria zgodności przewidziane przez każdy z wymienionych instrumentów.

⁽³⁾ Klauzula umożliwiająca odstąpienie od zbycia udziałów, jakie posiadali oni w SNCM, jeśli specyfikacja nowego zlecenia świadczenia usług publicznych nie była podobna do specyfikacji poprzedniego zlecenia.

⁽⁴⁾ Klauzula zwrotu, która umożliwia tym nabywcom wycofanie kapitału z SNCM jeśli nie doszło do całkowitego ponownego zlecenia danemu przedsiębiorstwu świadczenia usług publicznych.

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3577/92 z dnia 7 grudnia 1992 r. dotyczące stosowania zasady swobody świadczenia usług w transporcie morskim w obrębie państw członkowskich (kabotaż morski) (Dz.U. L 364 z 12.12.96, s. 7).

⁽⁶⁾ W szczególności decyzja Komisji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 106 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej do pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, przyznawanej przedsiębiorstwom zobowiązanym do wykonywania usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, Dz.U. L 7 z 11.1.2012 r., s. 3 oraz Zasady ramowe Unii Europejskiej dotyczące pomocy państwa w formie rekompensaty z tytułu świadczenia usług publicznych, Dz.U. C 8 z 11.1.2012 r., s. 15.

⁽⁷⁾ Dz.U. C 54 z 4.3.2006, s. 13.

TEKST PISMA

„Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la France que, après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur les mesures citées en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

1. PROCÉDURE

1. Par courriers du 27 septembre, du 30 novembre et 20 décembre 2007, la Commission a été saisie d'une plainte par la société Corsica Ferries au sujet d'aides illégales et incompatibles dont la Société nationale Corse-Méditerranée (ci-après "SNCM") et la Compagnie Maritime de Navigation (ci-après "CMN") bénéficieraient grâce à la Convention de délégation de service public signée entre la Collectivité territoriale de Corse et l'Office des transports de Corse (ci-après "OTC"), d'une part, et la SNCM et la CMN, d'autre part. Cette convention concerne les liaisons maritimes entre la Corse et Marseille pour la période 2007-2013. Par courriers du 20 mai 2010, du 16 juillet 2010, du 22 mars 2011, du 22 juin 2011, du 15 décembre 2011 et du 10 janvier 2012 le plaignant a envoyé des informations complémentaires à l'appui de sa plainte.
2. Par courriers du 17 mars 2008, du 12 novembre 2008, du 13 octobre 2011 et du 14 décembre 2011, la Commission a demandé des informations complémentaires à la France. Les autorités françaises ont présenté leurs commentaires et leurs réponses par courriers du 3 juin 2008, du 14 janvier 2009, du 7 décembre 2011 et du 20 janvier 2012 respectivement.

2. LES COMPAGNIES MARITIMES ET LA CONTINUITÉ TERRITORIALE ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT

2.1. La liaison entre la Corse et le continent

3. Une première concession de service public entre la SNCM et la CMN d'une part, et l'Etat d'autre part, a été signée en 1976 pour assurer la continuité territoriale entre la Corse et le continent pour une durée de 25 ans.
4. A l'occasion de la fin de cette concession de service public le 31 décembre 2001, les autorités corses ont révisé le dispositif de desserte maritime de l'île. A partir du 1^{er} janvier 2002, seules les lignes au départ de Marseille ont été desservies dans le cadre d'un contrat de délégation de service public. Pour les autres lignes, un dispositif d'aide sociale⁽⁸⁾ a été mis en place parallèlement. Ce dernier

dispositif ainsi que sa prolongation à la période 2007-2013 ont été approuvés par la Commission⁽⁹⁾.

5. A partir du 1^{er} janvier 2002, la SNCM a assuré, avec la CMN, la desserte Marseille - Corse dans le cadre d'une convention de délégation de service public signée avec la Collectivité Territoriale et l'OTC, sous l'approbation de l'Assemblée Territoriale de Corse, pour une durée de 5 ans, prolongée par la suite pour 6 mois supplémentaires (voir section 3).
6. Depuis le 1^{er} juillet 2007, la SNCM et la CMN assurent cette desserte dans le cadre d'une nouvelle convention de délégation de service public, conclue le 7 juin 2007 (ci-après la "CDSF", voir section 3). Cette convention expire au 31 décembre 2013.

2.2. La SNCM

7. La SNCM est une compagnie maritime, ayant son siège social à Marseille. Elle a été choisie en 1976 par le gouvernement français pour mettre en œuvre le principe de continuité territoriale avec la Corse, à savoir l'alignement des tarifs des transports maritimes sur les tarifs de la SNCF pour le transport ferroviaire. La SNCM était jusqu'en mai 2006 détenue à 80 % par la Compagnie générale maritime et financière (CGMF)⁽¹⁰⁾ et à 20 % par la Société nationale des chemins de fer (SNCF).
8. La SNCM assure une desserte complète vers la Corse au départ de Marseille et de Nice en reliant ces ports à ceux d'Ajaccio, Bastia, Calvi, Ile Rousse, Porto-Vecchio et Propriano. La SNCM dispose à cette fin de 11 navires sous pavillon français dont 10 en exploitation:
 - 5 ferries: le "Napoléon Bonaparte" – le "Danielle Casanova" – le "Corse" – le "Méditerranée" – l'"Ile de Beauté";
 - 4 cargos mixtes: le "Pascal Paoli" – le "Paglia Orba" – le "Monte D'Or" – le "Jean Nicoli";
 - et 1 NGV⁽¹¹⁾: le "Liamone", au départ de Nice.
9. Toute l'année, ses navires, battant pavillon français, assurent également la desserte de la Sardaigne (Porto Torres) au départ de Marseille et de la Corse (Ajaccio et

⁽⁸⁾ Ce dispositif, intitulé « Régime d'aides individuelles à caractère social sur la base de l'article 87.2 du Traité », vise les résidents de l'île, mais aussi certaines catégories socialement bien identifiées, et est applicable aux lignes reliant la Corse aux ports de Toulon et de Nice. Pour chaque passager éligible à un tarif préférentiel, un abattement tarifaire est préfinancé par les compagnies de transport, cette mesure unitaire leur étant ensuite remboursée.

⁽⁹⁾ Décision du 2 juillet 2002 dans l'affaire Aide d'Etat n° N 781/2001 – France – Régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse; décision du 23 avril 2007 dans l'affaire Aide d'Etat n° N 13/2007 – France – Prolongation du régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse n° N 781/2001.

⁽¹⁰⁾ Dont 100 % du capital est détenu par l'État français.

⁽¹¹⁾ Navire à grande vitesse.

Propriano). La compagnie opère également sur le Maghreb avec l'Algérie (Alger, Skikda, Bejaia, Oran) et la Tunisie au départ de Sète, Marseille et Toulon.

10. Le 26 janvier 2005, le gouvernement français a engagé un processus de privatisation de la SNCM par la recherche d'un partenaire privé capable d'assurer la pérennité et le développement de la compagnie, processus devant s'achever en février 2006. A été retenue la candidature de Butler Capital Partners associé au groupe Connex, filiale de Veolia. Cette privatisation prévoyait, au bénéfice de Butler Capital Partners et Veolia, les deux clauses suivantes:

- une clause résolutoire à la cession des parts qu'ils détenaient dans la SNCM si le cahier des charges de la nouvelle délégation de service public entre le port de Marseille et les ports de Corse, pour 2006-2012, n'était pas similaire au cahier des charges de la précédente délégation; et
- une clause de retour qui permettait à ces acquéreurs de sortir du capital de la SNCM si la délégation de service public n'était pas renouvelée, dans sa totalité, au profit de la SNCM.

11. Le statut de l'entreprise a été modifié le 29 septembre 2005: 75 % des parts ont été cédés à des investisseurs privés (38 % au fonds d'investissement Butler Capital Partners, 28 % à Veolia Transport, qui devenait l'opérateur industriel de la société, et 9 % à ses salariés). Le 10 novembre 2008, Butler Capital Partners a cédé ses parts à Veolia Transport. En 2011, Veolia Transport a fusionné avec Transdev pour former Veolia Transdev, qui détient donc actuellement 66 % des parts.

12. Le transfert de la SNCM au secteur privé a été autorisé par le décret n° 2006-606 du 26 mai 2006, après recapitalisation de la société par un plan de restructuration et des mesures d'aide d'État autorisées par la Commission⁽¹²⁾.

2.3. La CMN

13. La CMN est un armement privé fondé en 1931, ayant son siège social à Marseille, qui a pour activité principale la desserte maritime de la Corse (fret et passagers), ainsi que de la Sardaigne.

⁽¹²⁾ C 58 2002 (ex. N 118/02) – France – concernant les mesures que la France a mises à exécution en faveur de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée, adoptée le 25 février 2003, JO L 61 du 7.2.2004, p. 13, Le 15 juin 2005, dans l'affaire T-349/03, le Tribunal a annulé la décision de 2003 en raison d'une appréciation erronée du caractère minimal de l'aide. Par conséquent, la Commission a adopté une nouvelle décision le 8 juillet 2008, JO L 255 du 27.8.2009, p. 180. Cette décision fait actuellement l'objet d'un recours devant le Tribunal (affaire T-565/08) introduit par la société Corsica Ferries France.

14. La CMN est contrôlée par la Compagnie Méridionale de Participations (CMP) qui détient 53,1 % de son capital et de ses droits de vote, le solde étant détenu pour 45 % par la SNCM et pour 1,9 % par ses salariés.

15. La CMP est elle-même détenue à 55 % par la Société de travaux industriels et maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), filiale du groupe STEF-TFE, et à 45 % par la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), filiale à 100 % de la SNCM.

16. Spécialisée à l'origine dans le transport du fret et plus particulièrement dans le transport de produits pétroliers, la CMN transporte des marchandises conventionnelles au départ de Marseille vers les ports corses de Bastia, Ajaccio et Propriano et vers Porto Torrès, en Sardaigne.

17. Depuis 1988, et à la demande de l'OTC, la CMN s'est dotée de navires mixtes, c'est-à-dire aptes à transporter des passagers et leurs véhicules, en sus des remorques routières contenant des marchandises diverses.

18. La CMN assure trois lignes Corse-Continent (Marseille-Ajaccio, Marseille-Bastia, et Marseille-Propriano) dans le cadre de la CDSP (voir section 3). La Compagnie assure parallèlement, hors délégation de service public, une liaison avec la Sardaigne (Porto Torres). Pour réaliser son programme d'activité, La Méridionale dispose de trois navires: le "Girolata", le "Kalliste" et le "Scandola", le "Piana", ce dernier a été délivré en décembre 2011. Les navires assurent les rotations avec Ajaccio, Bastia, et Propriano.

3. LE CONTRAT DE CONVENTION DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC 2007-2013

3.1. Procédure de la CDSP

3.1.1. La première procédure d'appel d'offres

19. En vertu de l'article L. 4424-18 du code général des collectivités territoriales (CGCT), la Collectivité territoriale de Corse définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation du transport maritime entre la Corse et toute destination de la France continentale, en particulier, en matière de desserte et de tarifs.

20. En outre, en vertu de l'article L. 4424-10 du CGCT, l'OTC mène les procédures de passation des délégations de service public, conclut les conventions de délégation de service public et en assure la bonne exécution.

21. En l'espèce, le 24 mars 2006, l'Assemblée de Corse a adopté la délibération n° 06/22 par laquelle elle a

approuvé le principe du renouvellement d'une délégation de service public de la desserte maritime des ports de Bastia, Ajaccio, la Balagne (Ile-Rousse et Calvi), Porto-Vecchio et Propriano à partir du port de Marseille à compter du 1^{er} janvier 2007, le règlement particulier d'appel d'offres et le cahier des charges de la délégation.

22. Un avis d'appel public à la concurrence a ainsi été publié au *Journal officiel de l'Union européenne* (JOUE) le 27 mai 2006 et dans le journal *Les Echos* le 9 juin 2006.

23. Dans ce contexte, le 4 août 2006, quatre offres ont été déposées au siège de l'OTC:

— une offre globale et indivisible de la SNCM portant sur l'ensemble des lignes;

— une offre de la société Corsica Ferries comportant différentes options et portant alternativement sur les lignes Marseille-Bastia, Marseille-Ajaccio, Marseille-Balagne, Marseille-Propriano et Marseille-Porto-Vecchio;

— une offre de la Compagnie méridionale de navigation (CMN) portant sur six propositions individuelles différentes, s'excluant mutuellement et comprenant des services permanents (toute l'année, tous les jours) ou des demi-services permanents (toute l'année, un jour sur deux) ou des services complets, permanents et supplémentaires (toute l'année, tous les jours et avec les périodes de pointe);

— et, enfin, une offre d'un groupement momentané constitué par la société Corsica Ferries et la CMN portant alternativement soit sur les lignes Marseille-Bastia et Marseille-Propriano, soit sur les lignes Marseille-Ajaccio et Marseille-Propriano.

24. Saisi les 19 septembre et 23 octobre 2006 par la CMN et Corsica Ferries, le Conseil de la concurrence a considéré par une décision du 11 décembre 2006 ⁽¹³⁾ qu'en déposant une offre globale portant de manière indivisible sur l'ensemble des cinq lignes maritimes, la SNCM était susceptible d'avoir commis un abus de position dominante. A la suite de cette injonction, la SNCM a déposé une nouvelle offre, dégroupée cette fois. Par une décision du 27 février 2009 ⁽¹⁴⁾, le Conseil de la concurrence a confirmé ses constatations préliminaires.

25. Par une décision du 15 décembre 2006, le Conseil d'Etat a annulé dans son intégralité la procédure de passation de la

délégation de service public à compter du dépôt des offres pour assurer le respect des obligations de mise en concurrence ⁽¹⁵⁾.

3.1.2. La seconde procédure d'appel d'offres

26. A la suite de la décision précitée du Conseil d'Etat, l'Assemblée de Corse a adopté, le 22 décembre 2006, la délibération n° 06/263 AC et a décidé de reprendre la procédure de passation de la délégation de service public de desserte maritime de la Corse pour la période 2007-2013.

27. Par la même délibération, l'Assemblée de Corse a décidé de prolonger la délégation de service public en cours de quatre mois, c'est à dire jusqu'au 30 avril 2007, et a fixé au 1^{er} mai 2007 la date de mise en service de la nouvelle délégation.

28. Un nouvel avis d'appel d'offres a alors été publié le 30 décembre 2006 au *Journal officiel de l'Union européenne*, le 4 janvier 2007 dans *Les Échos* et le 5 janvier 2007 dans le *Journal de la Marine Marchande*; cet avis fixait au 9 février 2007 la date limite pour déposer des offres.

29. Deux candidats ont déposé des offres:

— un groupement constitué entre la SNCM et la CMN a déposé des offres portant sur chacune des cinq lignes maritimes de service public, ainsi qu'une offre globale et indivisible portant sur l'ensemble de ces cinq lignes maritimes,

— la société Corsica Ferries a déposé des offres portant sur les lignes Marseille -Ajaccio, Marseille - Porto-Vecchio et Marseille - Propriano, ainsi qu'une offre globale portant sur ces trois lignes, appelée offre «Grand Sud».

⁽¹⁵⁾ Le Conseil d'Etat a considéré notamment: «que, si le règlement particulier de l'appel d'offres autorise la présentation d'une offre globale pour l'ensemble des lignes faisant l'objet de la délégation, il exige des candidats qu'ils fournissent dans l'enveloppe contenant les offres des indications sur les moyens spécifiques prévus pour l'exécution du contrat, notamment les navires mis en place et le montant des compensations financières demandées année par année ainsi qu'un compte d'exploitation prévisionnel pour chacune des années faisant apparaître en particulier les coûts poste par poste pour chaque ligne déléguée; (...) que l'offre de la SNCM comportait des comptes d'exploitation prévisionnels globaux et annonçait la présentation d'un compte prévisionnel par ligne qui n'incluait pas les charges à terre et les charges en capital; que cette offre, qui se présentait comme indivisible, n'indiquait pas non plus les navires que la SNCM entendait affecter à chaque ligne et comptait au nombre des navires mis en place des bâtiments qui n'étaient pas désignés; que cette absence d'informations précises sur des postes essentiels des comptes d'exploitation prévisionnels par ligne et sur les moyens nautiques affectés à ces lignes, rendait impossibles pour l'autorité représentant la collectivité délégante, au moment de choisir les opérateurs économiques avec lesquels elle souhaitait entamer la négociation, l'appréciation de la conformité de cette offre au cahier des charges de la délégation ainsi que toute comparaison utile, ligne par ligne, avec les offres présentées par les autres candidats qui portaient seulement, comme l'autorise le règlement de la consultation, sur l'exploitation de certaines de ces lignes; (...) que, par suite, la société Corsica Ferries est fondée à demander l'annulation du choix de ce président d'ouvrir des négociations avec la SNCM».

⁽¹³⁾ Décision n 06-MC-03 du 11 décembre 2006.

⁽¹⁴⁾ Décision n 09-D-10 du 27 février 2009. Le Conseil de la concurrence a sanctionné la SNCM à hauteur de 300 000 euros.

30. Les paramètres économiques retenus par le groupement SNCM/CMN dans son offre globale sont synthétisés au tableau n° 1, 2 et 3 ci-dessous. Ils concernent la période du 1^{er} mai 2007 au 31 décembre 2013 ⁽¹⁶⁾.

Tableau n°1

Compensations financières de référence, offre de février 2007 (millions d'euros 2007) ⁽¹⁷⁾

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SNCM	[...] (*)	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

(*) Information couverte par le secret professionnel.

Tableau n°2

Recettes de référence, offre de février 2007 (millions d'euros 2007)

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Passagers - SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret - SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passagers - CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret - CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Total CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Tableau n°3

Trafic prévisionnel, offre de février 2007 ⁽¹⁸⁾

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Passagers CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passagers SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passagers TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitures CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitures SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitures TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

31. Le 20 février 2007, Corsica Ferries a saisi le tribunal administratif de Bastia d'une requête tendant à l'annulation pour excès de pouvoir de la délibération du 22 décembre 2006.
32. Le 7 mars 2007, la même société a saisi le Conseil de la concurrence d'une plainte assortie d'une demande de mesures conservatoires. Par une décision du 6 avril 2007, le Conseil de la concurrence a rejeté cette demande ⁽¹⁹⁾.

⁽¹⁶⁾ En particulier les chiffres concernant l'année 2007 portent sur 8 mois, contre 6 pour la CDSP finalement conclue le 7 juin 2007.

⁽¹⁷⁾ Ces montants devaient être réactualisés chaque année en fonction de l'indice prévisionnel du PIB.

⁽¹⁸⁾ Le trafic fret est exprimé en mètres linéaires.

⁽¹⁹⁾ Décision n° 07-D-13 du 6 avril 2007 relative à de nouvelles demandes de mesures conservatoires dans le secteur du transport maritime entre la Corse et le continent. Toutefois, l'instruction par le Conseil de la concurrence en ce qui concerne les pratiques alléguées d'abus d'exploitation est toujours poursuivie et il s'est réservé la possibilité de se saisir d'office si "l'observation des faits postérieurs à l'attribution de la délégation le justifie".

33. Le 28 mars 2007, le groupement SNCM/CMN a transmis à l'OTC une version modifiée de son offre, se traduisant notamment par une baisse sensible de la subvention demandée en contrepartie de l'offre globale. Dans ce contexte, un grand nombre de paramètres économiques déterminants pour le calcul de la subvention ont subi des modifications importantes⁽²⁰⁾: le niveau prévisionnel du trafic, la valeur vénale de certains navires du groupement, la date d'affrètement de nouveaux navires ou encore le niveau des économies de coûts entre l'offre globale et les offres ligne par ligne.
34. Le 29 mars 2007, l'OTC a rendu son avis, qui retient, après négociation, l'offre globale du groupement SNCM/CMN et rejette l'offre de Corsica Ferries.
35. Le 11 avril 2007, la société Corsica Ferries a saisi le juge des référés du Tribunal administratif de Bastia. Par une ordonnance rendue le 27 avril 2007, le juge des référés a annulé la phase de négociation de la procédure de passation de la délégation du service public maritime de la Corse, ainsi que l'ensemble des décisions intervenues postérieurement à cette phase.
36. Le 27 avril 2007 l'Assemblée de Corse a adopté une nouvelle délibération prolongeant de deux mois la précédente délégation, fixant au 1^{er} juillet 2007 la date de mise en service de la prochaine délégation. Le 30 avril et le 4 mai 2007, des réunions de négociations se sont tenues entre l'OTC, la SNCM, la CMN et Corsica Ferries.
37. Au terme de cette nouvelle phase de négociations, l'OTC a proposé de rejeter l'offre de Corsica Ferries au motif que la société n'était pas en mesure de fixer de manière ferme et définitive la date à laquelle elle serait capable d'exploiter la délégation et qu'elle ne répondait pas par ailleurs à la condition d'âge maximum des navires fixée par le règlement particulier d'appel d'offres.
38. Par la délibération n° 07/108 en date du 7 juin 2007, l'Assemblée de Corse a attribué au groupement constitué de la SNCM et la CMN la délégation de service public de la desserte maritime entre le port de Marseille et les ports de Corse, et par décision en date du 7 juin 2007, le président du conseil exécutif de la Collectivité de Corse a été autorisé à signer la CDSP (ci-après "les deux décisions du 7 juin 2007").

3.1.3. La mise en cause de la validité des deux décisions du 7 juin 2007

39. Le tribunal administratif de Bastia a rejeté le 24 janvier 2008 la demande de Corsica Ferries tendant à l'annulation

des deux décisions du 7 juin 2007. La Cour administrative d'appel de Marseille a annulé le 7 novembre 2011 le jugement du tribunal administratif de Bastia du 24 janvier 2008 ainsi que les deux décisions datant du 7 juin 2007.

40. Aux termes de son arrêt, la Cour administrative d'appel a établi la violation du Règlement n°3577/92 sur le cabotage maritime⁽²¹⁾ (ci-après "le règlement cabotage") ainsi que le caractère d'aide d'Etat illégale de la CDSP; l'arrêt invoque ainsi que les dispositions du premier point de l'article 7 de la CDSP rendent cette dernière non conforme au troisième critère de la jurisprudence Altmark⁽²²⁾. Par conséquent, la Cour a prescrit que la Collectivité Territoriale de la Corse doit résilier à l'amiable la CDSP à compter du 1^{er} septembre 2012⁽²³⁾.
41. Selon les informations fournies par les autorités françaises, cet arrêt de la Cour administrative d'appel de Marseille a fait l'objet par les opérateurs d'un pourvoi⁽²⁴⁾ en cassation devant le Conseil d'Etat.

3.2. Dispositions de la CDSP faisant l'objet de la présente décision

42. La CDSP a été signée pour la période allant du 1^{er} juillet 2007 au 31 décembre 2013. Son article 1 définit l'objet de la CDSP, à savoir la fourniture de services maritimes réguliers sur l'ensemble des lignes de la délégation de service public (ci-après "DSP") entre le port de Marseille et les ports suivants: Bastia, Ajaccio, Porto-Vecchio, Propriano et Balagne. Le cahier des charges contenu dans l'annexe 1 de la CDSP définit la nature de ces services. En particulier, ce dernier distingue
- (i) le service permanent "passager et fret" que le groupement SNCM-CMN doit assurer pendant toute l'année (ci-après "le service de base") et

⁽²¹⁾ Règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime); JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

⁽²²⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. 7747.

⁽²³⁾ CAA de Marseille, 7 novembre 2011, *Société Corsica Ferries c/ Collectivité Territoriale de Corse*, n°08MA01604; "Considérant que si les paramètres de calcul de la compensation des obligations de service public mises à la charge du délégataire ont été fixés à l'article 7, il résulte du premier point de cet article que la collectivité territoriale de Corse s'est engagée à rétablir l'équilibre financier initial de la convention en cas de modification importante des conditions d'exploitation, notamment économiques, ou d'événements extérieurs ayant un impact significatif sur les engagements financiers du délégataire; que cette clause réserve ainsi la possibilité d'octroyer au délégataire des financements additionnels, autres que ceux nécessités par l'exécution des obligations de service public pour un montant qui n'est pas déterminé et sans qu'aient été définis de paramètres pour leur calcul; qu'en effet, cette clause ne vise que la situation financière du délégataire; que le mécanisme d'ajustement prévu aux articles 5.2 et 7.2 n'est pas suffisant pour éviter que la compensation versée à raison des obligations de service public imposées au délégataire excède, au sens de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne, ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution desdites obligations de service public".

⁽²⁴⁾ Ce pourvoi n'est pas suspensif.

⁽²⁰⁾ Pour les paramètres finalement retenus dans la CDSP, voir tableaux 4, 5 et 6.

(ii) le service complémentaire passager à fournir pour les pointes de trafic, couvrant environ 37 semaines sur les lignes Marseille-Ajaccio et Marseille-Bastia et la période de 1^{er} mai à 30 septembre pour la ligne Marseille-Propriano (ci-après "le service complémentaire").

43. L'article 2 de la CDSP précise les compensations financières de référence sur lesquelles les délégataires s'engagent sur la durée de la délégation. Les montants de ces compensations financières de référence sont synthétisés dans le tableau n° 4 ci-dessous.

Tableau n°4

Compensations financières de référence (millions d'euros 2007) ⁽²⁵⁾

	2007 ⁽¹⁾	2008	2009	2010	2011	2012	2013
SNCM	34,03	71	73	75	75,2	75,4	75,4
CMN	11,97	26	26,75	27,75	28,75	29,4	29,4
Total	46	97	99,75	102,75	103,95	104,8	104,8

⁽¹⁾ La période couverte est du 1^{er} juillet au 31 décembre 2007.

44. L'article 3 de la CDSP précise que la DSP ne donne pas lieu à l'exclusivité sur les lignes considérées, mais donne la possibilité aux autres compagnies d'effectuer un service régulier sans compensation financière. Néanmoins, un nouvel entrant éventuel serait soumis aux obligations suivantes: il devrait effectuer au minimum deux rotations par semaine dans des conditions telles qu'il ne pourrait obérer les conditions économiques des délégataires, le choix des jours de départs et d'arrivées seraient fixés par l'OTC, le service devrait faire l'objet d'un engagement ferme par la compagnie, garanti par une caution bancaire d'un montant de deux millions d'euros devant être déposée par la compagnie, et égal à la pénalité en cas de non-respect de l'engagement.

45. En outre, l'article 3 stipule que les demandes de compensation financière des délégataires ont été déterminées en fonction du dispositif d'aide à caractère social ⁽²⁶⁾. Cette aide bénéficie à la SNCM dans la mesure où elle concerne les dessertes entre la Corse et Nice.

46. Selon le troisième alinéa de l'Article 5.2 de la CDSP, la compensation financière finale de chaque délégataire pour chaque année est limitée au déficit d'exploitation entraîné par les obligations du cahier des charges en tenant compte d'un rendement raisonnable du capital nautique engagé au prorata des journées de son utilisation effective pour les traversées correspondant à ces obligations. Est considéré comme rendement raisonnable du capital nautique engagé le pourcentage de 15% de la valeur conventionnelle de la flotte. Cette valeur conventionnelle est elle-même spécifiée à l'annexe III de la CDSP. Ainsi, le résultat brut, hors charges de capital, obtenu après détermination de la compensation financière finale, et des charges d'exploitation, est limité à 15 % de la valeur conventionnelle de la flotte, au prorata des journées de son utilisation effective pour les traversées correspondant à ces obligations.

47. L'article 7 de la CDSP (ci-après "la clause de sauvegarde") permet de modifier les montants forfaitaires annuels des

compensations financières versées aux co-délégataires, conformément à leurs engagements, fixés pour la durée de la CDSP à son article 2.

48. L'article 7.1 stipule que les parties se rencontreront, en cas de modification importante des conditions techniques, réglementaires ou économiques du contrat, pour prendre des mesures de rétablissement de l'équilibre financier initial, "en priorité sur les tarifs maxima et sur l'adaptation des services".

49. L'article 7.2 de la CDSP rappelle que les montants de la compensation financière sont établis en fonction des prévisions de recettes passagers et trafic. Chaque année, dans l'hypothèse où la valeur absolue de la différence entre recettes prévisionnelles ⁽²⁷⁾ et recettes réelles est supérieure à 2% des recettes prévisionnelles ⁽²⁸⁾, un ajustement de la compensation financière, à la hausse ou à la baisse, est prévu pour chaque catégorie de recettes, et pour chaque délégataire. En fonction de la différence définie précédemment, cet ajustement est égal:

— pour les recettes passagers, à 65% de cette différence diminuée de 2% des recettes brutes prévisionnelles passagers en cas d'insuffisance de recettes ou augmentée de 2% des recettes brutes prévisionnelles passagers en cas de surplus de recettes ⁽²⁹⁾;

— pour les recettes fret, à 40% de cette différence diminuée de 2% des recettes brutes prévisionnelles fret en cas d'insuffisance de recettes ou augmentée de 2% des recettes brutes prévisionnelles fret en cas de surplus de recettes.

⁽²⁷⁾ Les recettes prévisionnelles sont les recettes brutes de référence réévaluées en fonction de l'indice prévisionnel du prix du PIB de l'année considérée.

⁽²⁸⁾ L'article 7.2 prévoit ainsi une "franchise" de 2% des recettes prévisionnelles.

⁽²⁹⁾ Pour plus de clarté, en notant R et P les recettes réelles et prévisionnelles passagers pour une année donnée:

— si R est supérieur à 1.02*P, la compensation baisse de $0.65 * (R - 1.02*P)$;

— si R est inférieur à 0.98*P, la compensation augmente de $0.65 * (0.98*P - R)$.

⁽²⁵⁾ Il est prévu à l'article 2 de la CDSP que ces montants soient réactualisés chaque année en fonction de l'indice prévisionnel du PIB.

⁽²⁶⁾ Voir point 4.

50. Il est prévu dans la CDSP ⁽³⁰⁾ que les ajustements de la compensation au titre de cette clause devaient être plafonnés par accord entre les parties dans le courant de la troisième année d'exécution de la délégation.
51. Les recettes prévisionnelles pour les deux types de trafic et les deux délégataires sont synthétisées dans le tableau n°5 ci-dessous.

Tableau n°5

Recettes prévisionnelles de référence (millions d'euros 2007) ⁽³¹⁾

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Passagers - SNCM	30,191	50,17	51,372	51,722	51,96	52,421	52,868
Fret - SNCM	17,824	35,403	36,128	36,479	37,234	37,596	38,371
Total SNCM	48,015	85,573	87,5	88,201	89,194	90,017	91,239
Passagers - CMN	10,5	18,082	18,284	18,488	21,295	22,66	22,942
Fret - CMN	16,515	33,58	34,119	34,669	35,227	36,413	37,002
Total CMN	27,015	51,662	52,403	53,157	56,522	59,073	59,944

52. Selon la France, ces recettes prévisionnelles se fondaient sur les prévisions de trafic suivantes:

Tableau n°6

Trafic prévisionnel ⁽³²⁾

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Passagers CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passagers SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Passagers TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitures CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitures SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Voitures TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret CMN	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret SNCM	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fret TOTAL	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

53. L'article 7.3 de la CDSP prévoit un "objectif" de compensation des surcoûts de combustible par rapport à la référence retenue pour la fixation de leur offre par les délégataires, à hauteur de 90%, un solde de 10% restant à leur charge. L'article décrit précisément les modalités de calcul des dépenses prévisionnelles réévaluées, sur la base desquelles, par comparaison avec les dépenses réelles engagées, est estimé le montant de l'ajustement de la compensation financière. Le montant des dépenses prévisionnelles de combustible est ainsi réévalué, chaque

semestre, en euros courants, en fonction de l'indice prévisionnel du prix du PIB de l'année considérée et ajusté des milles réellement parcourus par les navires sur le même semestre. A ce titre, une compensation financière additionnelle par l'OTC est prévue dans la limite des excédents procédant de l'écart entre l'évolution de l'enveloppe de continuité territoriale dont dispose l'OTC, et l'évolution des compensations financières de référence des délégataires ⁽³³⁾. Pour le solde éventuel, d'autres mesures peuvent être arrêtées par les parties, notamment le réexamen des tarifs maxima ou l'adaptation des services.

⁽³⁰⁾ L'article 7.2 de la CDSP prévoit que cette clause d'ajustement au titre des recettes réelles jouera jusqu'à la date d'application de la clause d'adaptation prévue à l'article 8. Concernant le plafond finalement retenu, voir la section 3.3.

⁽³¹⁾ Il est prévu à l'article 7 de la CDSP que ces montants soient réactualisés chaque année en fonction de l'indice prévisionnel du PIB.

⁽³²⁾ Le trafic fret est exprimé en mètres linéaires.

⁽³³⁾ Cet écart dépend en fait de l'écart entre l'indice d'évolution de la Dotation Générale de Décentralisation sur lequel est indexée l'enveloppe de la Continuité Territoriale, et l'indice du prix du PIB sur lequel sont indexés les montants des compensations financières de référence.

54. L'article 8 de la CDSP (ci-après "la clause d'adaptation") prévoit dans le courant de la troisième année d'exécution une analyse de l'équilibre financier de la CDSP et la possibilité d'arrêter, par concertation entre les parties, des mesures éventuelles de correction des services et d'ajustement des tarifs qui garantiront la maîtrise pour la CTC de son intervention financière, notamment par la diminution de la compensation, et devront préserver l'économie générale de la CDSP.

3.3. Les modifications apportées à la CDSP en 2009

55. Conformément à la clause d'adaptation prévue dans la CDSP, la CDSP a été modifiée par voie d'avenant le 28 décembre 2009, ce qui a conduit à supprimer 108 traversées par an entre Marseille et la Corse. Le nombre de places offertes a ainsi diminué de 9 000 à 8 000 pendant les vacances de Noël, de 3 500 à 2 300 pendant la période "printemps-automne" et de 85 000 à 71 000 pendant la période "été" sur la liaison Marseille-Ajaccio. La capacité du service complémentaire a diminué de 7 000 places sur la liaison Marseille-Propriano.

56. Cette suppression a conduit l'OTC à redéfinir les périodes de trafic:

- la période de haute saison: il s'agit de la période de onze semaines d'été, entre la dernière semaine de juin et début septembre;
- la période de moyenne saison: il s'agit de la période de 22 semaines d'avril à juin et de début septembre à fin octobre (en dehors des vacances scolaires de printemps et de la Toussaint).

57. Les autres modifications apportées à la CDSP concernent les tarifs et la compensation financière. S'agissant des compensations financières de référence, la correction (valeur année 2007) à partir de 2010 et jusqu'à 2013 débouche sur une minoration des montants annuels de 6,5 millions d'euros pour les deux délégataires.

Tableau n°7

Compensations financières de référence (millions d'euros 2007) – Avenant du 28 décembre 2009

	2010	2011	2012	2013
SNCM	70	70,2	70,4	70,4
CMN	26,205	27,205	27,855	27,855
Total	96,205	97,405	98,255	98,255

58. Enfin, l'article 7.2 sur l'ajustement de compensation en fonction des recettes réelles a été adapté (voir point 49 de la présente décision) à compter du 1^{er} janvier 2010. Le montant de l'insuffisance globale de recettes a été plafonné annuellement, par délégataire, à 3 % des recettes prévisionnelles. Les recettes prévisionnelles passagers de la SNCM ont également été adaptées (voir tableau ci-dessous).

Tableau n°8

Recettes prévisionnelles de référence (millions d'euros 2007) – Avenant du 28 décembre 2009

	2010	2011	2012	2013
Passagers - SNCM	50,095	50,333	50,794	51,241
Passagers - CMN	18,488	21,295	22,66	22,942

4. APPRÉCIATION DES MESURES

4.1. Existence d'une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

59. Aux termes de l'article 107 paragraphe 1, du TFUE, sont incompatibles avec le marché intérieur, 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 faveur de certaines entreprises ou de certaines productions.

60. La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État suppose donc que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) le ou les bénéficiaires soient des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, 2) la mesure en question soit octroyée au moyen de ressources d'État et soit imputable à l'État, 3) la mesure confère un avantage sélectif à son ou ses bénéficiaires et 4) la mesure en cause fausse ou menace de fausser la concurrence, et soit susceptible d'affecter les échanges entre États membres⁽³⁴⁾.

61. La Commission tient à rappeler que, à supposer que les mesures en cause constituent des aides d'État au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, ces aides seraient illégales au sens de l'article 108, paragraphe 3, du TFUE. Il ressort en effet des informations à la disposition de la Commission à ce stade que ces mesures ont d'ores et déjà été octroyées à leurs bénéficiaires.

4.1.1. Notions d'entreprise et d'activité économique

62. Aux fins de déterminer si les subventions susmentionnées constituent des aides d'État, il convient avant tout de déterminer si leurs bénéficiaires, les délégataires de la CDSP pour l'exploitation des lignes maritimes entre Marseille et la Corse, à savoir la SNCM et la CMN, sont des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La SNCM et la CMN sont deux opérateurs engagés dans la prestation de services de transport maritime, et qui, à ce titre, exercent des activités économiques.

⁽³⁴⁾ Voir, par exemple, arrêt de la Cour du 10 janvier 2006, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (C-222/04, Rec. p. I-289, point 129).

4.1.2. Ressources d'État et imputabilité à l'État

4.1.2.1. Présence de ressources d'État

63. En vertu de la CDSP de 2007, l'OTC verse des compensations financières aux deux co-délégués. Afin de déterminer si les ressources de l'OTC constituent des ressources d'État, la Commission observe que la loi n°91-428 du 13 mai 1991 portant statut de la Collectivité territoriale de Corse fixe les missions et prérogatives de l'OTC et rappelle qu'il est soumis à la tutelle de la Collectivité territoriale de Corse. La Dotation de Continuité Territoriale, qui est versée annuellement par l'État à la Collectivité Territoriale de Corse, cette dernière procédant à son reversement à l'OTC, constitue la ressource principale de l'OTC. Les autres revenus de l'OTC correspondent à des produits d'exploitation et des produits financiers, qui représentent, pour la période 2001-2009 ⁽³⁵⁾, moins de 1% des ressources de l'OTC.

64. La Commission considère donc à ce stade que les ressources de l'OTC sont des ressources d'État.

4.1.2.2. Imputabilité des mesures à l'État

65. La Commission considère que les décisions de l'OTC approuvant l'octroi des compensations financières en cause sont imputables à l'État. La Commission observe en effet que l'OTC est une autorité publique dont les décisions budgétaires sont prises par un comité d'administration composé de représentants des départements de la Corse-du-Sud et de la Haute-Corse et, à titre majoritaire, de représentants élus de l'Assemblée de Corse ⁽³⁶⁾. Sur la base de ces indices, la Commission estime par conséquent que les décisions de l'OTC concernant les délégations de transport maritime sont imputables à l'État.

4.1.3. Avantage sélectif pour les co-délégués

66. Afin d'apprécier si une mesure étatique constitue une aide à une entreprise, il convient de déterminer si l'entreprise en cause bénéficie d'un avantage économique qui lui évite de supporter des coûts qui auraient normalement dû grever ses ressources financières propres ou si elle bénéficie d'un avantage dont elle n'aurait pas bénéficié dans les conditions normales du marché ⁽³⁷⁾.

67. Dans le cas présent, la France a soutenu que la mission de service public déléguée au groupement SNCM/CMN doit être considérée dans son ensemble comme un service d'intérêt économique général (ci-après "SIEG").

68. En effet, les autorités françaises considèrent que la CDSP du 7 juin 2007 décrit de manière particulièrement détaillée la mission de service public et ses conditions d'exercice, pour le service permanent comme pour le

service complémentaire, et définit des contraintes particulièrement fortes qu'un opérateur économique ne s'imposerait pas si son comportement était dicté uniquement par les lois du marché. Elles estiment dès lors que les financements qui lui sont apportés ne devraient pas être considérés comme des aides d'État. A cette fin, la Commission doit examiner si, comme le soutiennent les autorités françaises, la CDSP remplit l'ensemble des critères de l'arrêt *Altmark* ⁽³⁸⁾.

4.1.3.1. Sur l'application des critères *Altmark* à la compensation octroyée au groupement SNCM/CMN

69. Dans l'arrêt *Altmark* ⁽³⁹⁾, la Cour a dit pour droit que les compensations de services publics ne constituent pas une aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE lorsque quatre critères sont cumulativement remplis:

— l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies (critère 1);

— les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, (critère 2);

— la compensation ne dépasse pas ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'exécution des obligations de service public, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 3);

— lorsque le choix de l'entreprise chargée de l'exécution d'obligations de service public n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public, le niveau de la compensation nécessaire a été déterminé sur la base d'une analyse des coûts qu'une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée en moyens de transport afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations (critère 4).

70. Dans sa communication relative à l'application des règles en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de SIEG ⁽⁴⁰⁾ (ci-après "la Communication SIEG"), la Commission a fourni des orientations sur

⁽³⁵⁾ Rapport d'observation de la Chambre régionale des comptes de Corse, 2010, p.29.

⁽³⁶⁾ Loi n° 91-428 du 13 mai 1991 portant statut de la collectivité territoriale de Corse, article 74.

⁽³⁷⁾ Affaire C-301/87, France/Commission, Rec. 1990, p. I-307, point 41.

⁽³⁸⁾ Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, affaire C-280/00, *Trans GmbH et Regierungspräsidium Magdeburg contre Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Rec. 2003, p. 7747.

⁽³⁹⁾ Précité voir note de bas de page n°38.

⁽⁴⁰⁾ Communication de la Commission relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général, adoptée par la Commission le 20.12.2011 et publiée au JO C 8 du 11.1.2012, p. 4.

les exigences relatives à la définition de ce que l'on entend par service d'intérêt économique général. Cette communication aborde les différentes exigences établies dans la jurisprudence *Altmark*, à savoir la notion de service d'intérêt économique général au sens de l'article 106 du TFUE, la nécessité d'un mandat, l'obligation de définir les paramètres de la compensation, les principes relatifs à la nécessité d'éviter toute surcompensation et les principes concernant la sélection du prestataire. A cet égard, la Commission considère notamment que les États membres ne peuvent assortir d'obligations spécifiques de service public des services qui sont déjà fournis ou peuvent l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions normales de marché ⁽⁴¹⁾.

Obligations de service public clairement définies (critère 1)

71. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* prévoit la définition de la mission d'un SIEG. Cette exigence coïncide avec celle de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE ⁽⁴²⁾. Il résulte de l'article 106, paragraphe 2, du TFUE que les entreprises qui assument la gestion de SIEG sont des entreprises chargées d'une "mission particulière". En règle générale, une "mission de service public particulière" implique la prestation d'un service qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions ⁽⁴³⁾. Les États membres ou l'Union peuvent soumettre ce type de services à des obligations spécifiques en vertu d'un critère d'intérêt général ⁽⁴⁴⁾.

72. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* exige également que l'entreprise soit chargée d'une mission particulière par l'État ⁽⁴⁵⁾, laquelle implique l'exécution d'obligations de service public. Il en résulte que si l'on veut se conformer à la jurisprudence *Altmark*, une délégation de service public est nécessaire pour définir les obligations respectives des entreprises en cause et de l'autorité publique. La mission de service public doit être confiée au moyen d'un acte qui, selon la législation des États membres, peut prendre la forme d'un acte législatif ou réglementaire, ou d'un contrat. Cette mission peut aussi être définie dans plusieurs actes. Dans de tels cas, la Commission a pour habitude d'exiger que l'acte ou la série d'actes précisent au minimum:

— le contenu et la durée des obligations de service public;

- l'entreprise et, s'il y a lieu, le territoire concernés;
- la nature de tout droit exclusif ou spécial octroyé à l'entreprise par l'autorité en cause;
- les paramètres de calcul, de contrôle et de révision de la compensation; et
- les modalités de récupération des éventuelles surcompensations et les moyens d'éviter ces dernières ⁽⁴⁶⁾.

73. Dans le domaine maritime, conformément au règlement cabotage interprété par la Communication de la Commission de 2003 ⁽⁴⁷⁾, un Etat membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers en provenance ou à destination d'îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que prestation de service de cabotage, et verser en contrepartie aux armateurs une compensation financière ⁽⁴⁸⁾. Un contrat de service public s'entend comme un contrat conclu dans le but de fournir des services de transport suffisants. Il peut notamment porter sur:

- des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité;
- les services de transport complémentaire;
- des services de transport à des prix et des conditions déterminés, notamment pour certaines catégories de voyageurs ou pour certaines liaisons;
- des adaptations des services aux besoins effectifs.

74. Si la suffisance de services réguliers de transport maritime à destination et en provenance d'îles relève d'un intérêt public légitime, tous les services de cabotage maritime ne peuvent être, du seul fait de l'insularité, considérés comme des services publics ⁽⁴⁹⁾. Pour pouvoir qualifier d'obligations de service public au sens de l'article 4 du règlement cabotage les obligations imposées à un délégataire, les autorités nationales compétentes doivent avoir pu constater, préalablement et pour des trajets bien déterminés, l'insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché. Il en ressort que les autorités nationales ne peuvent, en application du règlement cabotage,

⁽⁴¹⁾ Voir point 48 de la communication SIEG.

⁽⁴²⁾ Arrêt du 12 février 2008 dans l'affaire T-289/03, BUPA e.a./Commission (Recueil 2008, p. II-81, points 171 et 224).

⁽⁴³⁾ Voir, en particulier, l'article 2 du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

⁽⁴⁴⁾ Point 47 de la communication SIEG.

⁽⁴⁵⁾ Voir, notamment, l'arrêt du 27 mars 1974 dans l'affaire 127/73, BRT/SABAM, Rec., p. 313.

⁽⁴⁶⁾ Voir points 51 et 52 de la communication SIEG.

⁽⁴⁷⁾ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au comité des régions relative à l'interprétation par la Commission du règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime), COM(2003) 595 final (non publiée au JO).

⁽⁴⁸⁾ Règlement cabotage, articles 2, paragraphe 2, paragraphe 3 et 4.

⁽⁴⁹⁾ Arrêt du 20 février 2001 dans l'affaire C-205/99 Analir ea/Espagne (Recueil 2001, I-1295, points 27, 29, 32, 34, 40).

déléguer à un prestataire la réalisation de services réguliers de cabotage maritime à destination et en provenance d'îles que si, de façon cumulative:

- un besoin réel de service public en raison de l'insuffisance des services réguliers de transport dans une situation de libre concurrence peut être démontré;
- les conditions de la délégation sont nécessaires et proportionnées au but poursuivi;
- un tel régime est fondé sur des critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance des entreprises concernées.

75. Dans le cas d'espèce, pour les autorités françaises, la CDSP relative aux lignes de transport maritime entre la Corse et le continent français confiées au groupement SNCM-CMN constitue clairement un "contrat de service public" au sens du règlement cabotage.

76. La Commission note que la CDSP a été conclue pour une durée de six ans et demi, ce qui semble constituer une durée raisonnable, au sens des orientations communautaires⁽⁵⁰⁾. A ce stade, la Commission estime donc que, concernant cet aspect de la CDSP, le premier critère de l'arrêt *Altmark* pourrait être rempli.

77. Cependant, la Commission a des doutes sur la nécessité et la proportionnalité de la mission de service public telle qu'elle a été définie dans la CDSP, notamment dans la mesure où elle englobe à la fois le service de base et le service complémentaire.

78. Tout d'abord, la Commission estime que le premier critère de l'arrêt *Altmark* pourrait être apprécié de façon distincte pour le service de base et pour le service complémentaire, qui ne semblent pas constituer deux activités indissociables. Les services concernés, transport de passagers et de fret pour le service de base et transport de passagers exclusivement pour le service complémentaire, exigent en effet l'utilisation de navires différents (cargos mixtes et ferries). Ainsi, il ne semble pas être démontré que l'exécution du service complémentaire est indispensable à la bonne exécution du service de base.

79. En ce qui concerne le service de base, les opérateurs de marché reconnaissent eux-mêmes qu'ils n'auraient pas été en mesure d'assurer ce service.

80. Toutefois, s'agissant du service complémentaire instauré pour couvrir les pointes de trafic pendant les périodes de vacances et la saison d'été, la Commission note que

les autorités françaises n'ont pas à ce stade démontré que les services réguliers de transport qui seraient assurés dans une situation de libre concurrence ne rencontreraient pas les besoins définis comme service public (par exemple, le prix, les caractéristiques objectives de qualité, continuité et accès au service, etc.)⁽⁵¹⁾.

81. En effet, l'évolution du trafic sur les dessertes entre le continent français et la Corse démontre le développement rapide d'une offre concurrentielle à celle des deux co-déléguaires. Ainsi le trafic de la desserte maritime entre le continent français et la Corse a augmenté, entre 2002 et 2009, de 31.6% pour le transport de passagers⁽⁵²⁾. La répartition du trafic entre les ports desservis démontre une croissance très forte du trafic au départ de Toulon (+150% entre 2002 et 2009), et une diminution concomitante du trafic au départ de Marseille (-1.7%). Il en ressort que la croissance du trafic global a été largement absorbée par les prestataires de service opérant au départ de Toulon, au détriment de l'offre des co-déléguaires.

82. D'après le plaignant, cette évolution est d'autant plus marquée pour le service complémentaire. Entre 2002 et 2005, le trafic réel constaté sur le service complémentaire aurait diminué de 208 213 passagers sur la liaison Marseille-Corse, tandis que le trafic aurait augmenté de 324 466 passagers sur la liaison Toulon-Corse sur la même période. La diminution de la part du trafic assurée par le groupement SNCM-CMN au profit d'autres opérateurs de marché semble indiquer que le service offert par ces derniers peut se substituer au service complémentaire proposé par les co-déléguaires. Cette évolution pourrait également indiquer un surdimensionnement de l'offre de services prévue par la CDSP au titre du service complémentaire⁽⁵³⁾.

83. En outre, comme indiqué précédemment (voir section 3.3 ci-dessus), en 2009, l'OTC a réduit les exigences de capacité relatives au service complémentaire⁽⁵⁴⁾. Si cette adaptation de l'équilibre de la CDSP, visait à réduire la compensation de référence, elle semble également indiquer l'existence d'un surdimensionnement de l'offre de services sur la période 2010-2013.

84. Eu égard aux évolutions du trafic décrites aux considérants 81 et 82 ci-dessus, la Commission nourrit donc, à ce stade, des doutes sérieux sur l'incapacité des opérateurs de marché, alléguée par les autorités françaises, à assurer le service de transport pendant la période "haute" correspondant au service complémentaire. Il appartient donc aux autorités françaises de démontrer qu'elles ont été en mesure de constater, au moment de la passation de la

⁽⁵⁰⁾ Communication C(2004) 43 de la Commission — Orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, JO C 013 du 17/01/2004 p. 3, section 9. Voir aussi la section 5.5.2 "Durée des contrats de service public" de la Communication de 2003, qui stipule que "Selon la Commission, un contrat d'une durée supérieure à six ans ne permet normalement pas de satisfaire à l'exigence de proportionnalité."

⁽⁵¹⁾ Point 48 de la communication SIEG.

⁽⁵²⁾ Rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Corse, *Continuité territoriale*, 2010, p 65.

⁽⁵³⁾ Voir aussi en ce sens: Conseil de la concurrence, avis n°12-A-05 du 17 février 2012 relatif au transport maritime entre la Corse et le continent, point 123.

⁽⁵⁴⁾ Application de la clause d'adaptation prévue à l'article 8 de CDSP.

CDSP, l'insuffisance des services réguliers de transport dans le cas où la prestation de ceux-ci serait laissée aux seules forces du marché.

85. La Commission invite les autorités françaises et les tiers intéressés à commenter ce point.

Paramètres préalablement établis aux fins de déterminer le montant de la compensation (critère 2)

86. Comme décrit ci-dessus (voir section 3.2), la CDSP prévoit dans plusieurs dispositions des paramètres visant à définir clairement et préalablement la compensation à octroyer aux co-délégués. Ainsi, d'une part, l'article 7.2 prescrit que les montants de la compensation financière sont établis en fonction de prévisions de recettes passagers et de trafic. Dans l'hypothèse où la valeur absolue de la différence entre recettes prévisionnelles et recettes réelles est supérieure à 2% des recettes prévisionnelles, la CDSP prescrit un ajustement de la compensation publique.

87. D'autre part, l'article 7.3 de la CDSP limite la compensation des surcoûts de combustible par rapport à la référence retenue pour la fixation de leur offre par les délégués, à hauteur de 90%, un solde de 10% restant toujours à leur charge. De plus, l'article décrit précisément les modalités de calcul des dépenses prévisionnelles réévaluées, sur la base desquelles, par comparaison avec les dépenses réelles engagées, est estimé le montant de l'ajustement de la compensation financière.

88. Enfin, la Commission observe que l'article 5.2 de la CDSP fixe un plafond clair de la compensation, qui ne peut pas excéder chaque année le déficit d'exploitation entraîné par les obligations fixées par la CDSP, en tenant compte d'un rendement raisonnable du capital nautique engagé, estimé à 15% de la valeur conventionnelle de la flotte, elle-même spécifiée à l'annexe III de la CDSP.

89. Par conséquent, sur la base de l'ensemble de ces éléments, la Commission constate qu'une partie des paramètres de la compensation au titre de la CDSP étaient établis préalablement à l'exécution des obligations de service public.

90. Cependant, la mise en œuvre de la clause de sauvegarde contenue dans l'article 7, décrite aux considérants 47 et 48 ci-dessus, a été susceptible de se traduire par des financements additionnels accordés aux délégués, sans que n'aient été établis préalablement leur montant ou les paramètres de leur calcul.

91. La Commission note également que si le principe d'un plafonnement, à compter de 2010, de l'ajustement de la compensation en fonction des recettes réelles⁽⁵⁵⁾ était prévu dans la CDSP, le niveau du plafond devait être fixé contractuellement entre les parties⁽⁵⁶⁾. Ce plafond

pour la période 2010-2013 ne semble donc pas avoir été établi préalablement à l'exercice des missions de service public.

92. De plus, la Commission ne saurait exclure que les variations du montant des recettes prévisionnelles entre les différentes offres déposées par les co-délégués⁽⁵⁷⁾ aient eu pour effet de rendre les paramètres du mécanisme de compensation non transparents au sens de l'arrêt *Altmark*.

93. Enfin, certaines informations indiquent que des compensations financières auraient pu être attribuées aux co-délégués en dehors du cadre de la CDSP⁽⁵⁸⁾. A cet égard, la Commission invite les autorités françaises à commenter ce point et à lui faire parvenir tout document pertinent.

94. La Commission a donc des doutes, à ce stade, sur le respect du deuxième critère fixé par l'arrêt *Altmark* en l'espèce et invite les autorités françaises et les tiers intéressés à lui transmettre leurs observations sur ce point.

Juste compensation des coûts engendrés par les obligations de service public (critère 3)

95. Selon les autorités françaises, la CDSP contient plusieurs clauses plafonnant le montant de la compensation financière perçue par les co-délégués, de nature à assurer l'absence de surcompensation. La compensation financière finale de chaque co-délégué pour chaque année est plafonnée selon les paramètres fixés à l'article 5.2, décrit au considérant 46 ci-dessus. L'avenant à la CDSP du 28 décembre 2009 modifie l'article 7.2 afin d'inclure un plafonnement des compensations prévues par la clause de sauvegarde à 3% de la compensation financière actualisée de l'année. D'autre part, cet accord a conduit à réduire les compensations financières perçues par les délégués figurant à l'article 2 de la CDSP.

96. Selon le troisième critère établi par l'arrêt *Altmark*, la compensation ne doit pas excéder ce qui est nécessaire pour couvrir tout ou partie des coûts occasionnés par l'accomplissement des missions de service public, compte tenu des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable. Par "bénéfice raisonnable", il y a lieu d'entendre le taux de rendement du capital qu'exigerait une entreprise moyenne considérant l'opportunité de fournir le service d'intérêt économique général pendant la durée du mandat, en tenant compte du niveau de risque⁽⁵⁹⁾.

97. A ce stade, la Commission n'a pas à sa disposition l'ensemble des informations qui lui permettraient d'affirmer que les co-délégués n'ont bénéficié d'aucune surcompensation, notamment eu égard à l'appréciation du bénéfice raisonnable. La Commission n'a en effet pas en sa possession les comptes d'exploitation de la SNCM pour les années 2008, 2009 et 2011, et n'a donc pas connaissance de la valeur du résultat d'exploitation hors charge de capital pour ces années. D'autre part, la Commission n'est

⁽⁵⁵⁾ Voir considérant 49 ci-dessus.

⁽⁵⁶⁾ Article 7.2 de la CDSP.

⁽⁵⁷⁾ Voir les tableaux 1 à 3 pour l'offre de février 2007, et les tableaux 4 à 6 pour l'offre de mai 2007, dont les paramètres ont été retenus dans la CDSP.

⁽⁵⁸⁾ Rapport d'exécution du contrat de service public maritime Marseille-Corse, année 2010, p 4.

⁽⁵⁹⁾ Voir les points 60 et 61 de la communication SIEG.

pas en mesure de déterminer, compte tenu des données dont elle dispose, sur quelles bases la valeur conventionnelle des navires, sur laquelle repose le calcul du bénéfice raisonnable, a été établie. La Commission n'a pas non plus connaissance de la valeur conventionnelle de la flotte au prorata de son utilisation pour les obligations fixées par la CDSP.

98. La Commission n'est pas en mesure d'apprécier la nécessité de la compensation financière effectivement versée, compte tenu du fait qu'elle ne dispose pas de suffisamment d'informations sur la détermination des montants des recettes et des charges à l'appui de l'établissement des comptes d'exploitation prévisionnels qui servent de support au calcul de la compensation publique.
99. A cette fin, la Commission invite les autorités françaises à fournir toutes les données manquantes des tableaux contenus dans l'annexe à cette décision, ainsi que les comptes et les rapports d'exécution des deux délégataires de 2007 à 2011.
100. Par ailleurs, le rapport d'exécution du contrat de délégation pour l'année 2010 met en lumière des financements additionnels qui n'étaient pas prévus par les stipulations de la CDSP. [...]
101. Comme mentionné aux considérants 90 et 94 ci-dessus, la Commission a des doutes sérieux sur le respect du deuxième critère de l'arrêt *Altmark* eu égard aux termes de l'article 7.1 de la CDSP, qui semble ne pas fixer de manière transparente les modalités de calcul d'une éventuelle révision de la compensation publique dans les circonstances explicitées.
102. Sur la base de l'ensemble de ces indices, la Commission a donc des doutes sérieux, à ce stade, sur l'absence de surcompensation des coûts engendrés par les obligations de service public. Elle invite les autorités françaises et les tiers intéressés à lui faire part de leurs observations sur ce point.

Sélection du prestataire de service (critère 4)

103. Selon la quatrième condition établie par l'arrêt *Altmark*, la compensation doit, soit résulter d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir les services en cause au moindre coût pour la collectivité, soit être établie en prenant comme référence une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires⁽⁶⁰⁾.

Sur le premier sous critère

104. L'attribution de la délégation pour la desserte maritime entre le continent français et la Corse s'est faite à l'issue

d'une procédure négociée précédée d'une publication d'un avis d'appel d'offres au JOUE, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-1 du CGCT. Toutefois, une procédure de marché public n'exclut l'existence d'une aide que si elle permet de sélectionner le candidat capable de fournir ces services "au moindre coût pour la collectivité"⁽⁶¹⁾. En l'espèce, la Commission a des doutes sur le fait que la procédure de passation ait été susceptible d'entraîner une concurrence réelle et ouverte suffisante.

105. A ce titre, il convient de noter que le processus de privatisation de la SNCM, débuté en janvier 2005, est susceptible d'avoir eu une influence sur l'attribution de la délégation. Le gouvernement français a en effet, au cours de cette privatisation, consenti aux repreneurs de la SNCM (Butler Capital Partners et Veolia), d'une part une clause résolutoire à la cession des parts qu'ils détenaient dans la SNCM si le cahier des charges de la nouvelle délégation de service public entre le port de Marseille et les ports de Corse pour 2007-2012 n'était pas similaire au cahier des charges de la précédente délégation, et, d'autre part, une clause de retour qui permettait à ces acquéreurs de sortir du capital de la SNCM si la délégation de service public n'était pas renouvelée, dans sa totalité, au profit de cette société⁽⁶²⁾.
106. En outre, la Commission rappelle que lorsqu'ils concluent des contrats de service public eu égard aux services de cabotage maritime, les États membres doivent s'en tenir à des exigences concernant les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire d'une part, et d'autre part attribuent les contrats en question sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires désireux d'exploiter la ligne. Ils doivent respecter scrupuleusement cette condition lorsqu'ils définissent le contenu des obligations à remplir, ainsi que durant la procédure administrative qui aboutit à la sélection d'un exploitant pour un service déterminé. Conformément au principe de non-discrimination établi par le règlement cabotage, les États membres ne doivent pas imposer d'obligations adaptées spécialement à une compagnie maritime donnée, ce qui empêcherait d'autres armateurs communautaires d'entrer sur le marché, ni imposer d'obligations qui auraient le même effet⁽⁶³⁾.

107. A ce stade et sur la base des informations dont elle dispose, la Commission n'est pas en mesure d'exclure que les exigences du cahier des charges aient eu pour effet d'empêcher une concurrence effective pour l'attribution de la délégation.

Sur le second sous critère

108. Il appartient aux autorités françaises de démontrer, à admettre que la compensation accordée ne résulte pas

⁽⁶¹⁾ Voir points 65 et 66 de la communication SIEG..

⁽⁶²⁾ Voir aussi en ce sens: Décision n°06-MC-03 du 11 décembre 2006 du Conseil de la concurrence, point 23.

⁽⁶³⁾ Communication de la Commission relative à l'interprétation du règlement CEE n°3577/92 concernant l'application du principe de libre circulation des services de transport maritime à l'intérieur des États membres, chapitre 5.

⁽⁶⁰⁾ Voir point 62 de la communication SIEG.

d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, que la compensation a été établie en prenant comme référence une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires⁽⁶⁴⁾. Les autorités françaises peuvent notamment appuyer leur analyse sur des ratios analytiques représentatifs de la productivité ou mesurant la qualité du service fourni par rapport aux attentes des usagers⁽⁶⁵⁾.

109. A ce stade, la Commission a des doutes sérieux sur le fait que la compensation des co-déléataires ait satisfait au quatrième critère de l'arrêt *Altmark*. Elle invite les autorités françaises et les tiers intéressés à lui transmettre leurs observations sur ce point.

4.1.3.2. Conclusion sur l'existence d'un avantage sélectif

110. A la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sérieux à ce stade sur le fait que la CDSP ait satisfait à l'ensemble des critères énoncés par l'arrêt *Altmark*. Par conséquent, elle ne peut pas exclure que la SNCM et la CMN aient bénéficié d'un avantage sélectif octroyé par la CDSP.

4.1.4. Sur les conditions d'affectation des échanges entre États membres et de distorsion de la concurrence

111. Les aides visant à libérer une entreprise des coûts qu'elle aurait normalement dû supporter dans le cadre de sa gestion courante ou de ses activités normales faussent, en principe, les conditions de concurrence⁽⁶⁶⁾. Il a en effet été jugé que tout octroi d'aides à une entreprise qui exerce ses activités sur le marché communautaire est susceptible de causer des distorsions de concurrence et d'affecter les échanges entre États membres⁽⁶⁷⁾. Le transport maritime à l'intérieur d'un État membre (cabotage maritime) est ouvert à tous les opérateurs communautaires depuis le 1^{er} janvier 1993⁽⁶⁸⁾. A partir de cette date, les aides accordées à une entreprise transportant des passagers et/ou du fret à l'intérieur même d'un État membre peuvent menacer de fausser la concurrence. Il y a lieu de rappeler que la SNCM et la CMN opèrent sur des lignes entre le continent français et la Corse en concurrence directe avec des opérateurs tels que Corsica Ferries, Moby Lines et Saremar. Par conséquent, la Commission constate que les compensations publiques sous examen sont susceptibles de renforcer la position de la SNCM et la CMN par rapport aux entreprises de transport maritime concurrentes dans l'UE et, ce faisant, risquent de fausser la concurrence. Par conséquent, les compensations publiques

sous examen sont susceptibles de créer des distorsions de concurrence dans le marché intérieur et d'affecter le commerce entre les États membres.

4.1.5. Conclusion sur la présence d'aide d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE.

112. Sur la base des éléments qui précèdent, la Commission ne peut pas exclure à ce stade que les compensations reçues par la SNCM et la CMN dans le cadre de la CDSP constituent des aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La Commission invite la France et les tiers intéressés à commenter cette conclusion.

4.2. Compatibilité avec le marché intérieur

113. Comme indiqué précédemment, les autorités françaises soutiennent que les compensations examinées ne devraient pas être considérées comme des aides d'Etat. Elles soutiennent que, en toute hypothèse, ces mesures devraient être déclarées compatibles avec le marché intérieur et exemptées de notification.

114. A supposer que les mesures en cause constituent des aides d'Etat, la Commission invite la France à préciser sur quelle base juridique elles pourraient être déclarées compatibles avec le marché intérieur, et à démontrer que les critères de compatibilité sont satisfaits.

Application de la décision et de l'encadrement SIEG

115. Pour les raisons mentionnées ci-dessus (Section 4.1.3.1 de la présente décision) la Commission considère, à ce stade, que le critère 1 de l'arrêt *Altmark* ne semble que partiellement satisfait en ce qui concerne le contenu de la CDSP, à savoir uniquement dans la mise en œuvre du service de base. S'agissant du service complémentaire, à ce stade la Commission a des doutes sérieux sur l'incapacité des opérateurs de marché à assurer le service au moment de la signature de la CDSP.

116. A supposer que, à la suite de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Commission soit en mesure de conclure que les obligations de service public, dans leur ensemble, ont été correctement définies, il y aurait lieu de prendre en considération les règles spécifiques relatives à l'application de l'article 106, paragraphe 2, TFUE. Il s'agit notamment de la décision de la Commission du 20 décembre 2011 relative à l'application de l'article 106, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général⁽⁶⁹⁾ (ci-après "la décision de 2011") ainsi que l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public (2011)⁽⁷⁰⁾ (ci-après "l'encadrement de 2011").

⁽⁶⁴⁾ Voir point 61 de la communication SIEG.

⁽⁶⁵⁾ Voir point 72 de la communication SIEG.

⁽⁶⁶⁾ Voir arrêt du 19 septembre 2000, Allemagne/Commission (C-156/98, Rec. p. I-6857, point 30) et la jurisprudence citée.

⁽⁶⁷⁾ Voir, notamment, arrêt de la Cour du 17 septembre 1980, Philip Morris/Commission (730/79, Rec. p. 2671, points 11 et 12) et arrêt du 30 avril 1998, Vlaams Gewest/Commission (T-214/95, Rec. p. II-717., points 48 à 50).

⁽⁶⁸⁾ Règlement cabotage.

⁽⁶⁹⁾ JO L 7 du 11.1.2012, p. 3.

⁽⁷⁰⁾ JO C 8 du 11.1.2012, p. 15.

117. Selon l'article 10, sous a), de la décision de 2011, une aide octroyée avant l'entrée en vigueur de cette décision, qui était compatible avec le marché intérieur et exemptée de l'obligation de notification, conformément à la décision 2005/842/CE⁽⁷¹⁾ (ci-après "la décision de 2005"), reste compatible avec le marché intérieur et est exemptée de l'obligation de notification pendant une période supplémentaire de deux ans.
118. Il en ressort que la compatibilité des mesures en cause dans la présente espèce doit tout d'abord être analysée à la lumière des dispositions de la décision de 2005. À cet égard, il convient d'examiner si la CDSP remplit les conditions des dispositions suivantes de l'article 2 de la décision de 2005, qui sont les seules éventuellement applicables en l'espèce:
- a) les compensations de service public octroyées aux entreprises dont le chiffre d'affaires annuel moyen hors taxes, toutes activités confondues, n'a pas atteint 100 millions EUR au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général et dont le montant annuel de compensation pour le service en cause est inférieur à 30 millions EUR;
 - c) les compensations de service public accordées aux liaisons aériennes ou maritimes avec les îles dont le trafic annuel moyen n'a pas atteint 300 000 passagers au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général.
119. La Commission constate que le montant global annuel de compensation reçu par les deux co-déléataires est clairement au-dessus du plafond de 30 millions EUR. En outre, la Commission considère, à ce stade, qu'il n'y pas lieu de séparer les compensations reçues par chaque déléataire dans la mesure où les deux déléataires exploitent les mêmes lignes maritimes sur la base de la même CDSP.
120. Quant au trafic annuel moyen, le trafic des liaisons maritimes couvertes par la CDSP dépasse significativement le seuil de 300 000 passagers⁽⁷²⁾.
121. Par conséquent, à ce stade, la Commission est d'avis que les compensations prévues dans le cadre de la CDSP ne satisfont pas aux critères de compatibilité fixés par la décision de 2005. Il en va de même pour la décision de 2011, puisque les plafonds indiqués dans cette dernière sont soit égaux, soit plus stricts⁽⁷³⁾.
122. S'agissant de l'encadrement de l'Union européenne applicable aux aides d'État sous forme de compensations de service public de 2011, la Commission précise que, contrairement à l'Encadrement communautaire des aides d'État sous forme de compensations de service public⁽⁷⁴⁾ (ci-après "l'encadrement de 2005"), l'encadrement de 2011 s'applique également au transport maritime.
123. Conformément au point 11 de l'encadrement de 2011, les aides d'État n'entrant pas dans le champ d'application de la décision de 2011 peuvent être déclarées compatibles avec l'article 106, paragraphe 2, TFUE si elles sont nécessaires au fonctionnement des services d'intérêt économique général concernés et n'affectent pas le développement des échanges dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union. Un tel équilibre n'est possible que lorsque les conditions énoncées aux sections 2.2 à 2.10 de l'encadrement sont satisfaites.
124. Par conséquent, la Commission invite les autorités françaises à lui fournir toutes les informations nécessaires afin de démontrer que la CDSP et les compensations en cause remplissent toutes les conditions énoncées aux dites sections de l'encadrement. Elle clarifie à cet égard que conformément au point 69 de l'encadrement de 2011, les principes énoncés aux points 14, 19, 20, 24, 39 et 60 ne s'appliquent pas aux aides octroyées avant le 31 janvier 2012.

Autres bases juridiques de compatibilité

125. A supposer que, à la suite de l'ouverture de la procédure formelle d'examen, la Commission parvienne à la conclusion que les mesures en cause ne sont pas couvertes par les règles de l'Union sur les SIEG, il appartient aux autorités françaises de démontrer dans quelle mesure les aides octroyées sont compatibles avec le marché intérieur sur la base des autres règles de l'Union européenne dans le domaine des aides d'État, par exemple, les lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013⁽⁷⁵⁾.

⁽⁷¹⁾ Décision de la Commission du 28 novembre 2005 concernant l'application des dispositions de l'article 86, paragraphe 2, du traité CE aux aides d'État sous forme de compensations de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général, publiée au JO L 312 du 29.11.2005, p. 67.

⁽⁷²⁾ Le nombre total des passagers sur les liaisons en question était plus de 2,2 millions en 2004 et 2,3 millions en 2005. Source: rapport d'observations définitives de la Chambre régionale des comptes de Corse, exercices 2001 à 2009, 2010, p. 97.

⁽⁷³⁾ Les dispositions pertinentes de l'article 2 de la décision de 2011 sont les suivantes:

- a) compensations ne dépassant pas un montant annuel de 15 millions d'EUR pour la prestation de services d'intérêt économique général dans des domaines autres que le transport et les infrastructures de transport.
- d) les compensations de service public accordées aux aéroports et aux ports dont le trafic annuel moyen n'a pas atteint 200 000 passagers pour les aéroports et 300 000 passagers pour les ports au cours des deux exercices précédant celui de l'octroi du service d'intérêt économique général.

⁽⁷⁴⁾ JO C 297 du 29.11.2005, p. 4.

⁽⁷⁵⁾ JO C 054 du 4.3.2006, p. 13.

5. CONCLUSION

126. A la lumière de ce qui précède, la Commission a des doutes sur la qualification d'aide d'Etat de l'ensemble des mesures en cause et sur leur éventuelle compatibilité avec le marché intérieur.

127. Elle invite la France à fournir des informations détaillées sur l'ensemble des points mentionnés dans la présente décision, et tout particulièrement sur les points ci-dessous. Afin de faciliter la synthèse de ces informations, la Commission invite les autorités françaises à remplir les tableaux joints en annexe, qui reprennent une partie significative des informations demandées ci-dessous.

128. Les documents remis par les autorités françaises⁽⁷⁶⁾ font état d'éventuels financements additionnels accordés sur la base d'accords extérieurs à la CDSP. Les autorités françaises sont priées de fournir à la Commission l'ensemble des documents contractuels sur la base desquels une compensation publique a pu être versée aux délégataires. [...]

129. La Commission invite également les autorités françaises à clarifier le sens du dernier alinéa de l'article 3 de la CDSP, qui stipule que "les demandes de compensation financière des délégataires ont été déterminées en fonction de ce dispositif d'aides à caractère social et ses montants unitaires d'aides en vigueur en 2006 considérés comme inchangés en euros constants 2006 sur toute la durée de la Convention". En particulier, les autorités françaises et les tiers intéressés sont priés d'apporter toute information pertinente sur le lien éventuel entre les montants d'aide sociale et les demandes de compensation financière des délégataires.

130. La France est priée de fournir à la Commission, à l'appui des informations demandées ci-dessous, l'ensemble des comptes d'exploitation de la SNCM et de la CMN concernant la délégation de service public pour chacune des années 2007 à 2011, et en particulier les comptes de résultat analytiques pour le contrat de service public. Notamment, elle invite les autorités françaises à faire apparaître, pour chaque année, les informations suivantes:

- le montant de la compensation financière de référence;
- le montant de l'ajustement combustible pris en charge par l'OTC;
- le montant de l'ajustement de la compensation financière;
- le résultat d'exploitation avant imputation des charges de capital;

— le même résultat exprimé en pourcentage de la valeur conventionnelle de la flotte;

— le montant du bénéfice raisonnable accordé aux délégataires.

131. Ces informations sont récapitulées dans deux tableaux joints en annexe, que la France est invitée à remplir dans un souci de clarté.

132. La Commission invite également les autorités françaises à expliciter les modalités de fixation de la valeur conventionnelle de la flotte des deux délégataires. Notamment, la France est priée de fournir les rapports d'experts qui justifieraient les estimations retenues.

133. La France est également priée de fournir, pour les années 2007 à 2011, la valeur conventionnelle de la flotte au prorata des journées de son utilisation effective pour les traversées correspondantes aux obligations fixées dans la CDSP, utilisée aux fins d'estimer le montant du bénéfice raisonnable tel que défini dans la clause 5.2 de la CDSP.

134. Enfin, la Commission invite la France à préciser la base juridique de compatibilité des mesures en cause avec le marché intérieur, et à fournir toutes les informations nécessaires afin de démontrer cette compatibilité.

Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure prévue à l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des aides et des mesures en cause dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. La France transmettra à la Commission une version non-confidentielle de ses observations et des informations utiles transmises.

Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre aux bénéficiaires de la mesure. Dans ce contexte, la France veillera à ce que ne soient pas divulguées aux entreprises concernées des informations relatives à d'autres entreprises et couvertes par le secret professionnel au sens de la communication de la Commission C(2003) 4582 du 1^{er} décembre 2003 sur le secret professionnel dans les décisions en matière d'aides d'Etat⁽⁷⁷⁾.

La Commission rappelle à la France l'effet suspensif de l'article 108, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire.

⁽⁷⁶⁾ Rapport d'exécution de la convention de délégation de service pour 2010, page 4.

⁽⁷⁷⁾ JO C 297 du 9 décembre 2003, p. 6.

Par la présente, la Commission avise la France qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication. Les intéressés seront priés de fournir également une version non confidentielle de leurs observations.

ANNEXE

Données demandées des autorités françaises afin d'effectuer l'analyse du bénéfice raisonnable**Pour la CMN(en euros)**

	2007	2008	2009	2010
Compensation financière de référence	[...]	[...]	[...]	[...]
Ajustement combustible pris en charge par l'OTC	[...]	[...]	[...]	[...]
Ajustement de compensation financière	[...]	[...]	[...]	[...]
Compensation financière totale	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat avant charges de capital	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice raisonnable	[...]	[...]	[...]	[...]

Pour la SNCM (en euros)

	2007(2 ^e semestre)	2008	2009	2010
Compensation financière de référence	[...]	[...]	[...]	[...]
Ajustement combustible pris en charge par l'OTC	[...]	[...]	[...]	[...]
Ajustement de la compensation financière	[...]	[...]	[...]	[...]
Compensation financière totale	[...]	[...]	[...]	[...]
Résultat avant charges de capital	[...]	[...]	[...]	[...]
Bénéfice raisonnable	[...]	[...]	[...]	[...]"