

**TRIBUNAL ADMINISTRATIF
DE BASTIA**

N° 1901590

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SAS CORSICA FERRIES

AU NOM DU PEUPLE FRANÇAIS

M. Pierre Monnier
Rapporteur

Le tribunal administratif de Bastia

Mme Pauline Muller
Rapporteuse publique

(2^{ème} chambre)

Audience du 15 octobre 2024

Décision du 29 octobre 2024

C

Vu la procédure suivante :

Par une requête et des mémoires, enregistrés le 29 novembre 2019, le 10 janvier 2020, le 12 mars 2020, le 17 novembre 2020, le 23 mars 2021 et le 19 juin 2023, la SAS Corsica Ferries, représentée par Me Ayache, demande au tribunal :

1°) d'écarter des débats le mémoire ainsi que les productions jointes, déposé pour la société Corsica Linea le 9 juin 2023 ;

2°) d'enjoindre à la collectivité de Corse de produire la version signée des trois conventions de délégation de service public (DSP) conclues avec la société Corsica Linea relatives à l'exploitation, entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 décembre 2020, des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et le port d'Ajaccio (lot n° 1), entre le port de Marseille et le port de Bastia (lot n° 2) et entre le port de Marseille et le port d'Île-Rousse (lot n° 5) ;

3°) de prononcer l'annulation ou la résiliation des trois conventions de délégation de service public conclues avec la société Corsica Linea relatives à l'exploitation, entre le 1^{er} octobre 2019 et le 31 décembre 2020, des services de transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et le port d'Ajaccio (lot n° 1), entre le port de Marseille et le port de Bastia (lot n° 2) et entre le port de Marseille et le port d'Île-Rousse (lot n° 5) ;

4°) de mettre à la charge de la collectivité de Corse la somme de 5 000 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

La société requérante soutient que :

- la réouverture de l'instruction prononcée le 6 juin 2023 est abusive ;

- le motif du rejet de sa candidature, tirée de l'absence de version dématérialisée de sa candidature papier, est erroné en fait ;
- l'offre de la société attributaire Corsica Linea était irrégulière, en premier lieu, au regard de l'article 5.2.1 du règlement de la consultation dès lors que cette dernière ne disposait pas d'un nombre de navires suffisant pour exploiter cumulativement les cinq lots pour lesquels elle a soumissionné, en second lieu, dès lors que les navires affectés à ses offres ne répondaient pas aux exigences du cahier des charges ;
- les DSP attaquées méconnaissent le règlement (CEE) n° 3577/92 du 7 décembre 1992 du Conseil dès lors que :
 - * l'obligation d'effectuer un service complémentaire sur les liaisons Marseille – Bastia et Marseille – Île Rousse, pour 50 traversées minimum, ne répond à aucun besoin de service public,
 - * l'imposition d'une capacité d'emport de passagers n'est pas justifiée par une nécessité de service public,
 - * la diminution du tarif de transport de marchandises ne répond à aucun besoin de service public ;
- les DSP méconnaissent le §3 de l'article 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dès lors que la collectivité de Corse a mis à exécution le versement des compensations avant que la procédure de notification ait abouti à une décision finale de la Commission européenne alors que ces compensations doivent être regardées comme des aides d'Etat dans la mesure où :
 - * aucun besoin de service public ne justifie les obligations imposées dans le cadre des DSP,
 - * elles ne permettent pas de garantir qu'aucune surcompensation ne sera versée à la société Corsica Linea en cas d'amélioration des paramètres économiques à partir desquels elles ont été conclues alors que leur article 33.3 permet au concessionnaire de conserver 50 % des surcompensations versées par la collectivité de Corse,
 - * la procédure de passation des DSP n'a pas permis de retenir le candidat capable d'assurer le service au moindre coût,
 - * le montant des compensations octroyées n'a pas été établi en prenant comme référence une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires pour accomplir la mission de service public.

Par des mémoires en défense, enregistrés le 29 septembre 2020 et le 9 juin 2023, la société Corsica Linea, représentée par la CMS Francis Lefebvre, avocats, agissant par Me Vanini, conclut :

1°) au rejet de la requête et, à titre subsidiaire, au non-lieu à statuer compte tenu de l'expiration du contrat ;

2°) à ce qu'une somme de 5 000 euros soit mise à la charge de la SAS Corsica Ferries au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Elle soutient que :

- la requête est irrecevable dès lors qu'elle est dirigée contre trois conventions de DSP distinctes qui ne présentent pas entre elles un lien suffisant ;
- la candidature de la SAS Corsica Ferries a été à raison jugée irrégulière faute de contenir le support informatique exigé par le règlement de la consultation ;
- dès lors que sa candidature a été déclarée irrégulière, les moyens soulevés, sans rapport avec les motifs de son éviction, sont inopérants alors qu'en outre, la SAS Corsica Ferries ne démontre pas avoir été lésée dans ses intérêts ;

- le règlement (CEE) n° 3577/92 du 7 décembre 1992 du Conseil n'a ni pour objet ni pour effet de procéder à une harmonisation de la notion de service d'intérêt économique général dans le secteur du transport maritime ;
- l'existence de rotations supplémentaires sur les liaisons maritimes Marseille - Bastia et Marseille - Île Rousse est justifiée par les besoins de la délégation de service public compte tenu de la demande spécifique à destination et au départ du port de Marseille, notamment pour des besoins en matière de santé alors, qu'en tout état de cause, ces rotations supplémentaires représentent moins de 3 % du nombre total de traversées prévues par les contrats ;
- l'imposition d'une capacité d'emport de passagers est justifiée par les besoins des DSP compte tenu de la demande spécifique de fret tracté ;
- le règlement (CEE) n° 3577/92 du 7 décembre 1992 du Conseil n'a pas pour objet de définir les conditions tarifaires qui peuvent être imposées par les Etats membres aux délégataires qui participent à des services réguliers à destination et en provenance des îles ;
- la diminution du tarif de transport est justifiée par la volonté de la collectivité de Corse, en vertu de ses missions, de définir des tarifs de transport maritime de nature à limiter le préjudice de l'insularité pour les résidents corses en rapprochant ces tarifs de l'équivalent routier ;
- l'absence de substituabilité entre les ports de Marseille et de Toulon pour le transport maritime de marchandises est démontrée ;
- les articles L. 4424-18 et L. 4429-19 du code général des collectivités territoriales permettent à la collectivité de Corse d'ériger des liaisons maritimes entre les ports corses et les ports continentaux ;
- la collectivité de Corse a, dans la délibération du 27 juillet 2018, clairement défini la consistance des services d'intérêt économique général (SIEG) ;
- les DSP comportent l'ensemble des éléments requis par la Commission européenne pour l'application des règles des aides d'Etat aux compensations octroyées pour les prestations de SIEG ;
- un excédent résultant de gains d'efficience plus élevés que prévu, conservé par le délégataire comme précisé dans le mandat, ne doit pas être considéré comme une surcompensation mais comme un bénéfice raisonnable supplémentaire ;
- en tout état de cause les DSP entrent dans le champ d'application de la décision de la Commission européenne du 20 décembre 2011 qui exempte de notification un certain nombre de compensations d'obligations de service public (OSP).

Par des mémoires en défense, enregistrés le 30 septembre 2020, le 8 mars 2021 et le 8 avril 2021, la collectivité de Corse, représentée par Me Boiton, conclut :

1°) au rejet de la requête ;

2°) à ce qu'une somme de 10 000 euros soit mise à la charge de la SAS Corsica Ferries au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

La collectivité de Corse soutient que :

- la requête est irrecevable dès lors qu'elle est dirigée contre trois conventions de DSP distinctes qui ne présentent pas entre elles un lien suffisant ;
- la candidature de la SAS Corsica Ferries a été à raison jugée irrégulière faute de contenir le support informatique exigé par le règlement de la consultation ;
- dès lors que sa candidature a été déclarée irrégulière, les moyens soulevés, sans rapport avec les motifs de son éviction, sont inopérants alors qu'en outre, la SAS Corsica Ferries ne démontre pas avoir été lésée dans ses intérêts ;
- à titre subsidiaire, les moyens de la requête ne sont pas fondés ;

- à titre infiniment subsidiaire, les conditions fixées par la décision 2012/21/UE sont remplies.

Vu les autres pièces du dossier.

Vu :

- le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ;
- le règlement (CEE) n° 3577/92 du Conseil, du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime) ;
- la décision 2012/21/UE de la Commission européenne 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 compensation de service public octroyées à certaines entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ;
- l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 ;
- le décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016 ;
- le code de justice administrative.

Les parties ont été régulièrement averties du jour de l'audience.

Ont été entendus au cours de l'audience publique :

- le rapport de M. Pierre Monnier, président ;
- les conclusions de Mme Pauline Muller, rapporteure publique ;
- et les observations de Me Ayache, avocat de la SAS Corsica Ferries, ainsi que celles de Me Boiton, avocat de la collectivité de Corse, et de Me Vannini, avocate de la société Corsica Linea.

Une note en délibéré de la SAS Corsica Ferries a été enregistrée le 15 octobre 2024.

Considérant ce qui suit :

1. Par un avis d'appel public à la concurrence publié le 8 août 2018, la collectivité de Corse a lancé, sur le fondement des dispositions de l'ordonnance n° 2016-65 du 26 janvier 2016 et du décret n° 2016-86 du 1^{er} février 2016, une procédure d'attribution de cinq conventions de délégation de service public pour une durée allant du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020 ayant pour objet le transport maritime de marchandises et de passagers entre le port de Marseille et cinq ports de Corse : Ajaccio (lot n° 1), Bastia (lot n° 2), Porto-Vecchio (lot n° 3), Propriano (lot n° 4) et L'Ile-Rousse (lot n° 5). La SAS Corsica Ferries, la société La Méridionale et la société Corsica Linea ont répondu aux cinq lots. Par courrier en date du 13 novembre 2018, la collectivité de Corse a informé la SAS Corsica Ferries du rejet de sa candidature. La SAS Corsica Ferries a contesté cette décision devant le juge du référé précontractuel qui, par une ordonnance du 18 décembre 2018, confirmée ensuite par un arrêt du Conseil d'Etat du 22 mai 2019, a rejeté sa requête. Par une délibération n° 19/179 AC du 27 juin 2019, l'assemblée de Corse a décidé d'attribuer à la société Corsica Linea les lots n°s 1, 2 et 5. Les trois délégations de service public ont été conclues le 6 septembre 2019. La SAS Corsica Ferries demande la résiliation ou l'annulation de ces trois contrats.

Sur la demande de la SAS Corsica Ferries tendant à ce que soient écartés des débats le mémoire ainsi que les productions jointes, déposé pour la société Corsica Linea le 9 juin 2023 :

2. Dans l'intérêt d'une bonne justice, le juge administratif a toujours la faculté de rouvrir l'instruction. Il suit de là que la SAS Corsica Ferries n'est pas fondée à soutenir que c'est à tort que le président du tribunal de céans a pu, après que la société Corsica Linea avait communiqué un mémoire le 9 juin 2023, rouvrir l'instruction. Par suite, les conclusions tendant à ce que le mémoire et les pièces y annexées soient écartés des débats ne sauraient être accueillies. En tout état de cause, contrairement à ce que soutient la SAS Corsica Ferries, le cabinet d'avocat de la société Corsica Linea s'était constitué dès son premier mémoire, enregistrée au greffe le 29 septembre 2020.

3. Enfin, la double circonstance que l'analyse économique produite par la société Corsica Linea ne fasse pas apparaître le nom de ses auteurs et ne soit pas datée ne saurait justifier qu'elle soit écartée des débats.

Sur l'étendue du litige :

4. Les trois conventions de délégation de service public signées ont été communiquées au tribunal le 10 novembre 2020 puis versées à la procédure. Les conclusions tendant à ce qu'il soit enjoint à la collectivité de Corse de produire la version signée de ces trois contrats sont donc sans objet. Il n'y a pas lieu d'y statuer.

Sur l'exception de non-lieu opposée par la société Corsica Linea :

5. Il appartient au juge du contrat, lorsqu'il constate l'existence de vices entachant la validité du contrat, d'en apprécier l'importance et les conséquences. Ainsi, il lui revient, après avoir pris en considération la nature de ces vices, soit de décider que la poursuite de l'exécution du contrat est possible, soit d'inviter les parties à prendre des mesures de régularisation dans un délai qu'il fixe, sauf à résilier ou résoudre le contrat. En présence d'irrégularités qui ne peuvent être couvertes par une mesure de régularisation et qui ne permettent pas la poursuite de l'exécution du contrat, il lui revient de prononcer, le cas échéant avec un effet différé, après avoir vérifié que sa décision ne portera pas une atteinte excessive à l'intérêt général, soit la résiliation du contrat, soit, si le contrat a un contenu illicite ou s'il se trouve affecté d'un vice de consentement ou de tout autre vice d'une particulière gravité que le juge doit ainsi relever d'office, l'annulation totale ou partielle de celui-ci.

6. La société Corsica Linea fait valoir qu'il n'y a plus lieu à statuer sur les conclusions à fin de résiliation ou d'annulation des délégations de service public, dès lors qu'elles ont été entièrement exécutées et que la SAS Corsica Ferries ne met en cause aucun vice d'une particulière gravité.

7. Toutefois, la circonstance que les délégations de service public aient été entièrement exécutées n'est pas de nature à priver d'objet la requête tendant à leur annulation. D'autre part, il appartient au juge du contrat de relever d'office certains vices d'une particulière gravité. Dès lors, la circonstance que les parties n'aient pas invoqué de tels vices n'est pas, en tout état de cause, susceptible de priver le litige d'objet. Par suite, il y a lieu de statuer sur les conclusions de la SAS Corsica Ferries tendant à l'annulation des délégations de service public bien que ces dernières aient été entièrement exécutées.

8. En revanche, les délégations de services publics étant arrivées à leurs termes, les conclusions à fin de résiliation de ces contrats sont désormais sans objet.

Sur les conclusions à fin d'annulation et sans qu'il soit besoin d'examiner les fins de non-recevoir opposées par la collectivité de Corse et la société Corsica Linea ;

En ce qui concerne la régularité de l'offre de la SAS Corsica Ferries :

9. D'une part, aux termes de l'article 23 du décret du 1^{er} février 2016 relatif aux contrats de concession : *« I. Avant de procéder à l'examen des candidatures, l'autorité concédante qui constate que des pièces ou informations dont la production était obligatoire conformément aux articles 19, 20 et 21 peuvent demander aux candidats concernés de compléter leur dossier de candidature dans un délai approprié. Elle informe alors les autres candidats de la mise en œuvre de la présente disposition. II. Les candidats qui produisent une candidature incomplète, le cas échéant après mise en œuvre des dispositions du I, ou contenant de faux renseignements ou documents ne sont pas admis à participer à la suite de la procédure de passation du contrat de concession. / Les candidatures irrecevables sont également éliminées. Est irrecevable la candidature présentée par un candidat qui ne peut participer à la procédure de passation en application des articles 39, 40, 42 et 44 de l'ordonnance du 29 janvier 2016 susvisée ou qui ne possède pas les capacités ou les aptitudes exigées en application de l'article 45 de la même ordonnance ».*

10. D'autre part, le règlement de la consultation prévu par une autorité concédante pour la passation d'un contrat de concession est obligatoire dans toutes ses mentions. L'autorité concédante ne peut, dès lors, attribuer ce contrat à un candidat qui ne respecte pas une des exigences imposées par ce règlement, sauf si cette exigence se révèle manifestement dépourvue de toute utilité pour l'examen des candidatures ou des offres. Une candidature doit être regardée comme incomplète, au sens de l'article 23 du décret du 1^{er} février 2016, quand bien même elle contiendrait les pièces et informations dont la production est obligatoire en application des articles 19, 20 et 21 de ce décret, dès lors qu'elle ne respecte pas les exigences fixées par le règlement de la consultation relatives au mode de transmission de ces documents, sous réserve que ces exigences ne soient pas manifestement inutiles.

11. Il résulte de l'instruction, notamment du procès-verbal établi par la commission de délégation de service public lors de la séance d'ouverture des plis qui s'est tenue le 6 novembre 2018 dans les locaux de la collectivité de Corse, que celle-ci a constaté, à l'ouverture du pli de la SAS Corsica Ferries, la présence d'un disque dur externe avec un câble de raccordement, sans indication quant au contenu de ce disque dur, ainsi que cinq enveloppes correspondant aux cinq lots, au sein desquelles se trouvaient deux sous-enveloppes intitulées « offre » et « candidature ». La commission a alors procédé à l'ouverture des enveloppes « candidature », et après avoir recensé les éléments qui s'y trouvaient, a déclaré que le dossier de candidature de la société était complet au regard des documents exigés par le règlement de la consultation, et demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse de la candidature conformément aux critères définis dans le règlement. Toutefois, lors du retour des dossiers à l'office des transports de la Corse (OTC), le service s'est rendu compte que ce qui avait été perçu par les membres de la commission comme un disque dur externe était en réalité un lecteur de CD-rom, et que celui-ci était vide, aucun disque n'étant inséré dans l'appareil, ce qui a été constaté par huissier de justice le lendemain, soit le 7 novembre 2018. Au vu de ces éléments, l'assistance à maîtrise d'ouvrage qui accompagne l'OTC dans la procédure, estimant que la candidature de la SAS Corsica Ferries était incomplète au sens de l'article 6.1 du règlement de la consultation pour n'avoir remis qu'une candidature sur support papier, sans

joindre de clefs USB ni de CD-rom, n'a pas procédé à l'analyse de cette candidature et a proposé dans son rapport à la commission de délégation de service public de ne pas l'autoriser à participer à la suite de la procédure de consultation, ce que la commission a entériné le 12 novembre suivant en déclarant irrecevable la candidature de la SAS Corsica Ferries en raison du caractère incomplet des pièces déposées.

12. Il résulte de ce qui vient d'être exposé que lors de la séance d'ouverture des plis, le 6 novembre 2018, la commission de délégation de service public s'est bornée à dresser un inventaire des pièces figurant dans les dossiers de candidature sans procéder à une analyse des candidatures. Si elle n'a pas, à ce stade, relevé l'absence de conformité du dossier de candidature de la société requérante au regard de l'article 6.1 du règlement de la consultation, cette circonstance résulte d'une simple erreur commise par les membres de la commission qui ont constaté la présence d'un disque dur externe alors qu'il s'est avéré par la suite qu'il s'agissait d'un lecteur de CD-rom. Si la SAS Corsica Ferries affirme en se prévalant d'un rapport d'huissier du 21 juin 2019 selon lequel il y avait dans son pli quatre enveloppes krafts, vides déchirées, dont une sans inscription, que cette dernière enveloppe contenait la disquette de ce CD-rom, il résulte cependant du procès-verbal dressé le 7 novembre 2018 que les membres de la commission n'ont pas constaté lors de l'ouverture des plis la présence dans celui de la SAS Corsica Ferries d'un CD-rom dont il est ainsi constant qu'il n'avait pas été mis à l'intérieur du lecteur fourni à cette occasion, pas plus qu'elle n'a constaté la présence de clefs USB. Dans ces conditions, la présence d'un support informatique ne peut être tenue pour établie. La commission de délégation de service public informée de son erreur, a donc pu, au vu du rapport d'analyse des candidatures dressé par le service d'assistance à maîtrise d'ouvrage, revenir sur sa position en estimant que la candidature de la SAS Corsica Ferries ne comportait pas les documents sous format numérique exigés par l'article 6.1 du règlement de la consultation.

13. Enfin, il résulte également de l'instruction que l'obligation imposée aux candidats par le règlement de la consultation de déposer une version numérique des candidatures répond à des impératifs d'analyse dans des délais contraints des candidatures par les différents collaborateurs qui assistent la collectivité et l'OTC au sein de l'assistance à maîtrise d'ouvrage. Cette obligation, au demeurant peu contraignante, ne constitue donc pas une formalité inutile pour permettre d'apprécier la conformité des documents déposés au regard des exigences de la consultation, ainsi que les capacités et garanties des candidats et leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité devant le service public. Dans ces conditions, alors même qu'une version sous format papier de la candidature en litige avait été déposée, l'absence de version sous format dématérialisé de cette candidature a pour effet de rendre cette dernière incomplète au sens de l'article 23 du décret du 1^{er} février 2016 précité, sans que la collectivité soit tenue d'inviter la société requérante à la régulariser. L'irrégularité ainsi commise était donc de nature à justifier le rejet de la candidature de la SAS Corsica Ferries. Cette dernière n'est donc pas fondée à soutenir que c'est à tort que son offre a été écartée comme irrégulière.

En ce qui concerne le moyen tiré de l'irrégularité de l'offre de la société Corsica Linea :

14. Un candidat dont la candidature ou l'offre a été à bon droit écartée comme irrégulière ou inacceptable ne peut utilement soulever un moyen critiquant l'appréciation des autres offres. Dans ces conditions, il résulte de ce qui a été dit au point 13 que la SAS Corsica Ferries ne saurait utilement soutenir que l'offre de la société Corsica Linea était irrégulière. La SAS Corsica Ferries ne saurait davantage se prévaloir de sa qualité de concurrent de la société Corsica Linea pour soutenir utilement que l'offre de cette dernière société était irrégulière.

En ce qui concerne le moyen tiré de la méconnaissance des dispositions du règlement du Conseil du 7 décembre 1992 :

15. Aux termes de l'article 1^{er}, paragraphe 1, du 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 Etats membres (cabotage maritime) : « *A partir du 1^{er} janvier 1993, la libre prestation des services de transport maritime à l'intérieur d'un Etat membre (cabotage maritime) s'applique aux armateurs communautaires exploitant des navires immatriculés dans un Etat membre et battant pavillon de cet Etat membre, sous réserve que ces navires remplissent toutes les conditions requises pour être admis au cabotage dans cet Etat membre, y compris les navires immatriculés dans le registre Euros dès que ce registre aura été approuvé par le Conseil* ». Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, du même règlement : « *Un Etat membre peut conclure des contrats de service public avec des compagnies de navigation qui participent à des services réguliers à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre des îles ou leur imposer des obligations de service public en tant que condition à la prestation de services de cabotage. / Lorsqu'un Etat membre conclut des contrats de service public ou impose des obligations de service public, il le fait sur une base non discriminatoire à l'égard de tous les armateurs communautaires* ». Aux termes du 3) de l'article 2 dudit règlement : « *Un contrat de service public est un contrat conclu entre les autorités compétentes d'un Etat membre et un armateur communautaire dans le but de fournir au public des services de transport suffisants. / Un contrat de service public peut en particulier porter sur : - des services de transport répondant à des normes fixées de continuité, de régularité, de capacité et de qualité, - des services de transport complémentaires (...)* ».

16. Il résulte de ces dispositions, éclairées par le neuvième considérant du règlement selon lequel « *l'introduction de la notion de service public, assortie de certains droits et obligations pour les armateurs concernés, peut se justifier afin d'assurer la suffisance des services de transport régulier à destination et en provenance d'îles ainsi qu'entre îles* », et interprétées par la Cour de justice des Communautés européennes dans l'arrêt du 20 février 2001, Asociación Profesional de Empresas Navieras de Líneas Regulares (Analir, affaire C-205/99), que la conclusion d'un contrat de service public ayant pour objet l'attribution à un opérateur économique de prestations de transport maritime est subordonnée à l'existence d'un besoin réel de service public résultant de l'insuffisance des services de transports réguliers, besoin qui doit être apprécié et constaté pour chaque ligne ou trajet.

17. Enfin, les dispositions du règlement du 7 décembre 1992, dont le c) du 1) de l'article 2 précise que constituent des services de transport maritime à l'intérieur d'un État membre les services comprenant notamment le cabotage avec les îles défini comme le transport par mer de passagers ou de marchandises entre des ports situés sur la partie continentale et sur une ou plusieurs des îles d'un seul et même État membre, ne font pas obstacle à ce que le besoin réel de service public soit apprécié globalement pour chaque ligne ou trajet sur l'ensemble de la période d'exécution du contrat ou sur les périodes qu'il distingue, sans qu'il y ait lieu de rechercher si ce besoin est justifié en permanence au cours de cette période ou de ces périodes.

18. En premier lieu, si les délégations de service public en litige imposent, respectivement, 365 et 156 rotations annuelles entre les ports de Marseille et de Bastia et L'île Rousse, elles prévoient, respectivement, 15 et 10 rotations supplémentaires pour ces deux ports, soit 50 traversées par an. Contrairement à ce que soutient la SAS Corsica Ferries, la circonstance que les délégations ne précisent ni les dates, ni les périodes, ni les capacités de ces rotations complémentaires n'est pas de nature, compte-tenu du caractère imprévisible du moment où ces besoins complémentaires se feront sentir, à justifier que ces rotations supplémentaires ne

sont pas justifiées par un besoin de service public, notamment s'agissant du transport médical dont fait état le président du conseil exécutif de Corse dans son rapport.

19. En deuxième lieu, il ne résulte pas de l'instruction qu'en imposant un minimum de 13 places pour les ports de Bastia et d'Ajaccio, la collectivité de Corse aurait méconnu les exigences du règlement du 7 décembre 1992. Notamment, c'est à bon droit que les défendeurs font valoir qu'un nombre inférieur de passagers serait insuffisant à couvrir les besoins en matière de fret tracté et pour les liaisons sanitaires ou familiales en cas d'événement grave.

20. En troisième et dernier lieu, à l'appui de son moyen tiré de ce que la baisse de 12,5 % du tarif maximal de transport de marchandise méconnaîtrait le règlement du 7 décembre 1992, la SAS Corsica Ferries se borne à soutenir que le trafic linéaire dans le cadre de la DSP précédente avait augmenté malgré l'augmentation du fret. Toutefois, il résulte de l'instruction que cette baisse a été décidée dans le but de limiter le préjudice de l'insularité pour les transports routiers basés en Corse afin d'alléger pour eux les handicaps liés à l'insularité, ce qui n'est pas prohibé par le règlement du 7 décembre 1992. Dans ces conditions, ce dernier argument à l'appui du moyen tiré de la méconnaissance du règlement du 7 décembre 1992 doit également être écarté.

21. Il résulte de ce qui précède que le moyen tiré de la méconnaissance du règlement (CEE) n° 3577/92 du 7 décembre 1992 du Conseil doit être écarté en ses trois branches sans qu'il soit besoin de s'interroger sur le caractère opérant de ce moyen.

En ce qui concerne le moyen tiré de la méconnaissance de l'article 108 §3 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne :

22. Aux termes de l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : « 1. Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions. (...) ». Selon le paragraphe 3 de l'article 108 du même traité : « La Commission est informée, en temps utile pour présenter ses observations, des projets tendant à instituer ou à modifier des aides. Si elle estime qu'un projet n'est pas compatible avec le marché intérieur, aux termes de l'article 107, elle ouvre sans délai la procédure prévue au paragraphe précédent. L'Etat membre intéressé ne peut mettre à exécution les mesures projetées, avant que cette procédure ait abouti à une décision finale ».

23. Il résulte des stipulations des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne que, s'il ressortit à la compétence exclusive de la Commission de décider, sous le contrôle de la Cour de justice de l'Union européenne, si une aide de la nature de celles visées par l'article 107 du traité est ou non, compte tenu des dérogations prévues par le traité, compatible avec le marché commun, il incombe, en revanche, aux juridictions nationales de sanctionner, le cas échéant, l'invalidité des dispositions de droit national qui auraient institué ou modifié une telle aide en méconnaissance de l'obligation, qu'impose aux Etats membres la dernière phrase du paragraphe 3 de l'article 108 du traité, d'en notifier à la Commission, préalablement à toute mise à exécution, le projet. L'exercice de ce contrôle implique, notamment, de rechercher si les dispositions contestées ont institué des aides d'Etat au sens de l'article 107 du traité.

24. Par un arrêt du 24 juillet 2003 *Altmark Trans GmbH (C-280/00)*, la Cour de justice des Communautés européennes a jugé que des subventions représentant la contrepartie des prestations effectuées par des entreprises pour exécuter des obligations de service public ne constituaient pas des aides d'Etat, à condition de remplir les quatre conditions cumulatives suivantes : premièrement, l'entreprise bénéficiaire a effectivement été chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations ont été clairement définies ; deuxièmement, les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation ont été préalablement établis de façon objective et transparente, afin d'éviter qu'elle comporte un avantage économique susceptible de favoriser l'entreprise bénéficiaire par rapport à des entreprises concurrentes ; troisièmement, 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 qui y sont relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable ; quatrième, 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 au sens des conventions soumises aux règles communautaires de publicité et de mise en concurrence, permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, 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 afin de pouvoir satisfaire aux exigences de service public requises, aurait encourus pour exécuter ces obligations, en tenant compte des recettes qui y sont relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations.

25. La société *Corsica Linea* est un opérateur engagé dans la prestation de services de transport maritime et, à ce titre, exerce des activités économiques. Les délégations de service publics en litige ont été signées par le président du conseil exécutif de Corse au nom de la collectivité de Corse, autorité publique, dont les ressources publiques proviennent notamment de la dotation de continuité territoriale versée par l'Etat. Les compensations versées au titre de ces avenants sont constitutives d'un transfert de ressources d'Etat susceptibles de bénéficier à des opérateurs économiques intervenant dans un secteur concurrentiel et risquant ainsi de fausser la concurrence et d'affecter le commerce entre les Etats membres. Il convient d'appliquer à ces avenants les principes issus de l'arrêt du 24 juillet 2003 précité pour déterminer si les compensations en cause peuvent être qualifiées d'aide d'Etat au sens des articles 107 et 108 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

26. En l'espèce, la *SAS Corsica Ferries* soutient que les première, troisième et quatrième conditions énoncées par l'arrêt *Altmark* ne sont pas remplies.

27. En premier lieu, au titre de la première condition, la *SAS Corsica Ferries* reprend les arguments présentés à l'appui de son moyen tiré de la méconnaissance du règlement du 7 décembre 1992. Il résulte de ce qui a été dit aux points 18 à 20 que ce moyen ne saurait être accueilli.

28. En deuxième lieu, en vertu des articles 29 des conventions de DSP en litige : *« L'équilibre économique de chaque ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel (...) Ces comptes d'exploitation prévisionnels déterminent les prévisions d'activité et économiques d'exécution de la convention, aux risques et périls du délégataire (...) Conformément à l'article 39, le délégataire remet à l'office des transports de la Corse dans son rapport annuel un compte d'exploitation sous le même format que le compte d'exploitation prévisionnel. La comparaison du prévisionnel et du réalisé est accompagnée d'une note explicative des écarts constatés. Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement de la part du délégataire, si l'analyse réalisée par l'office des transports de la Corse démontre que ce niveau est supérieur à celui nécessaire pour couvrir le coût des*

obligations de service public et un bénéfice raisonnable au sens de l'encadrement SIEG conformément à l'article 33.3 ». Selon le point 1 des articles 33 des conventions de DSP, la compensation financière (CF) versée par l'office des transports de la Corse est constituée de trois composantes : une compensation au titre des charges d'exploitation qui sera ajustée en fonction des gains d'efficience, une compensation au titre des charges d'investissement et une compensation au titre des charges de carburant. Le point 2 des mêmes articles prévoit une réfaction pour traversées non réalisées. Enfin, en vertu du point 3 de ces articles : « *Afin de s'assurer que la compensation financière versée à l'OTC au délégataire ne conduit pas à une surcompensation des obligations de service public au-delà d'un bénéfice raisonnable, l'OTC réalise un contrôle du calcul de la compensation. Il convient d'entendre par « surcompensation » une compensation perçue par l'entreprise qui excède le coût net de l'exécution des obligations de service public après pris en compte d'un bénéfice raisonnable. Un excédent résultant de gains d'efficience plus élevés que prévu peut être considéré par l'entreprise comme un bénéfice raisonnable supplémentaire* ».

29. Contrairement à ce que soutient la SAS Corsica Ferries, en prévoyant que le surcroît de gains d'efficience puisse être considéré comme un bénéfice raisonnable supplémentaire, les conventions en litige n'ont pas méconnu le troisième critère Altmark.

30. En troisième et dernier lieu, ainsi qu'il a été dit au point 24, en vertu du quatrième critère posé 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.

31. D'abord, compte tenu ce qui a été dit au point 1, le choix de la société Corsica Linea peut être regardé comme satisfaisant le premier sous-critère dès lors que la procédure utilisée a effectivement permis un degré substantiel de concurrence effective entre les offres et a abouti au choix de l'offre capable de fournir le service au moindre coût. Ensuite, contrairement à ce que soutient la SAS Corsica Ferries, il ne résulte pas de l'instruction que la solution par navire roulier « Roll-on/Roll-off » (Ro-Ro) qu'elle proposait, à supposer qu'elle était moins coûteuse, répondait à un besoin de service public en passagers et fret tracté. Enfin, il ne résulte pas davantage de l'instruction que la sélection de la société Corsica Linea ait été établie sans prendre en compte comme référence une entreprise moyenne bien gérée et adéquatement équipée des moyens nécessaires. Par suite, la SAS Corsica Ferries n'est en tout état de cause pas fondée à soutenir que la quatrième condition Altmark aurait été méconnue.

32. Il résulte de ce qui précède que, sans qu'il soit besoin de s'interroger sur l'inopérance alléguée de ce moyen, la SAS Corsica Ferries n'est pas fondée à soutenir que les première, troisième et quatrième conditions énoncées par l'arrêt Altmark ne sont pas remplies.

33. Enfin, si la Commission européenne, dans sa décision C 260/61 publiée au JOUE du 7 août 2020, a été d'avis que, par les trois DSP relatives à la desserte maritime de la Corse pour la période du 1^{er} octobre 2019 au 31 décembre 2020, la France avait attribué à la société Corsica Linea pour chacune des lignes Marseille – Ajaccio, Marseille – Bastia et Marseille – L'île Rousse, des aides qui devraient être qualifiées d'aides d'Etat et qu'elle éprouvait des doutes sur leur éventuelle compatibilité avec le marché intérieur, le fait que la Commission ait en conséquence invité la France à présenter des observations en application de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ne saurait suffire à justifier l'annulation des trois DSP dès lors, d'une part, que ces dernières sont arrivées à leurs termes et,

d'autre part, que cette invitation n'a débouché sur aucune décision de la Commission quant à la qualification d'aides d'Etat incompatibles avec le marché intérieur.

34. Il résulte de tout ce qui précède que les conclusions à fin d'annulation des délégations de service public signées le 6 septembre 2018 doivent être rejetées.

Sur les frais liés au litige :

35. En premier lieu, la SAS Corsica Ferries succombant à l'instance pour l'essentiel, ses conclusions au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative doivent être rejetées.

36. En second lieu, il y a lieu, dans les circonstances de l'espèce, de mettre à la charge de la SAS Corsica Ferries, la somme de 1 500 euros à verser à la collectivité de Corse, d'une part, et à la société Corsica Linea, d'autre part, au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

DECIDE :

Article 1^{er} : Il n'y a pas lieu de statuer sur les conclusions de la requête aux fins d'injonction et de résiliation.

Article 2 : Le surplus des conclusions de la requête de la SAS Corsica Ferries est rejeté.

Article 3 : La SAS Corsica Ferries versera à la société Corsica Linea la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 4 : La SAS Corsica Ferries versera à la collectivité de Corse la somme de 1 500 euros au titre de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Article 5 : Le présent jugement sera notifié à la SAS Corsica Ferries, à la société Corsica Linea et à la collectivité de Corse.

Copie en sera transmise à l'office des transports de la Corse et au préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud.

Délibéré après l'audience du 15 octobre 2024, à laquelle siégeaient :

M. Pierre Monnier, président ;
M. Jan Martin, premier conseiller ;
Mme Nathalie Sadat, conseillère.

Rendu public par mise à disposition au greffe le 29 octobre 2024.

Le président-rapporteur,

L'assesseur le plus ancien
dans l'ordre du tableau,

Signé

signé

P. MONNIER

J. MARTIN

La greffière,

Signé

R. ALFONSI

La République mande et ordonne au préfet de Corse, préfet de la Corse-du-Sud, en ce qui le concerne et à tous commissaires de justice à ce requis en ce qui concerne les voies de droit commun contre les parties privées, de pourvoir à l'exécution de la présente décision.

Pour expédition conforme,
La greffière,

H. Mannoni