DÉCISION DE LA COMMISSION

du 8 juillet 2008

concernant les mesures C 58/02 (ex N 118/02) que la France a mises à execution en faveur de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notifiée sous le numéro C(2008) 3182]

(Le texte en langue française est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2009/611/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 88, paragraphe 2, premier alinéa,

vu l'accord sur l'Espace économique européen, et notamment son article 62, paragraphe 1, point a),

après avoir invité les intéressés à présenter leurs observations conformément auxdits articles [1] et vu ces observations,

considérant ce qui suit:

1. PROCÉDURE

(1) Le 18 février 2002, la République française a notifié à la Commission un projet d'aide à la restructuration en faveur de la *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (ci-après «la SNCM») [2], complété le 3 juillet 2002 [3]. L'aide à la restructuration notifiée consistait à recapitaliser la SNCM par le biais de la *Compagnie Générale Maritime et Financière* (ci-après «la CGMF») [4] pour un montant de 76 millions d'euros.

(2) Par lettre du 19 août 2002, la Commission a notifié aux autorités françaises la décision d'ouvrir la procédure formelle d'examen en application de l'article 88, paragraphe 2, CE prévue à l'article 6 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE [5].

(3) Le 8 octobre 2002 [6], les autorités françaises ont communiqué à la Commission leurs observations sur la décision du 19 août 2002 [7].

(4) À la demande des autorités françaises, des réunions de travail ont été organisées avec les services de la Commission le 24 octobre 2002, le 3 décembre 2002 et le 25 février 2003.

(5) Dans le cadre de l'ouverture de procédure, la Commission a reçu des observations de la part de deux entreprises, à savoir *Corsica Ferries France* (ci-après «CFF») le 8 janvier 2003 [8] et le groupe *Stef-TFE* le 7 janvier 2003, ainsi que de différentes collectivités territoriales françaises le 18 décembre 2002 et les 9 et 10 janvier 2003. Elle a transmis ces observations à la France pour commentaires par lettres des 13 et 16 janvier et des 5 et 21 février 2003.

(6) Les autorités françaises ont communiqué à la Commission leurs commentaires sur les observations de CFF et de *Stef-TFE* le 13 février 2003 [9] et le 27 mai 2003 [10].

(7) Le 16 janvier 2003, les services de la Commission ont envoyé une demande de renseignements complémentaires à laquelle les autorités françaises ont répondu le 21 février 2003.

(8) Par lettre du 10 février 2003 [11], les autorités françaises ont développé des arguments visant à démontrer que le projet d'aide respectait en tout point les lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration des entreprises [12] (ci-après dénommées «les lignes directrices de 1999»).

(9) Le 25 février 2003 [13], les autorités françaises ont transmis copie du pacte d'actionnaires liant la SNCM et le groupe *Stef-TFE*, à la demande de la Commission.

(10) Par décision 2004/166/CE du 9 juillet 2003 (ci-après «la décision de 2003») [14], la Commission a approuvé, sous certaines conditions, l'octroi de l'aide à la restructuration en faveur de la SNCM payable en deux tranches, l'une de 66 millions d'euros, l'autre d'un montant maximal de 10 millions d'euros qui sera à déterminer en fonction des produits nets issus des cessions d'actifs réalisées après l'adoption de la décision de 2003.

(11) Le 13 octobre 2003, CFF a introduit un recours en annulation de la décision de 2003 devant le Tribunal de première instance des CE (ci-après «le Tribunal») (affaire T-349/03).

(12) Le 8 septembre 2004, la Commission a décidé de considérer que les modifications demandées par la France le 23 juin 2004, à savoir la permutation du navire *Aliso* par le navire *Asco* dans la liste des navires que la SNCM était autorisée à utiliser à la suite de la décision de 2003 et la vente du navire *Aliso* à la place du navire *Asco*, n'étaient pas de nature à remettre en cause la compatibilité avec le marché commun de l'aide à la restructuration autorisée par la décision de 2003 [15].

(13) Par décision du 16 mars 2005 (ci-après «la décision de 2005»), la Commission a approuvé le versement d'une seconde tranche de l'aide à la restructuration, d'un montant de 3,3 millions d'euros, ce qui a porté le montant total de l'aide à la restructuration autorisée à 69 292 400 euros.

(14) 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. Cet arrêt a eu pour conséquence de renvoyer la Commission au stade de la procédure formelle d'examen ouverte par décision du 19 août 2002 et de rendre caduques les décisions des 8 septembre 2004 et 16 mars 2005, lesquelles étaient fondées sur la décision annulée de 2003.

(15) Le 25 octobre 2005 ([16]), les autorités françaises ont transmis à la Commission des informations relatives à la situation financière de la compagnie depuis la notification du plan d'aide à la restructuration du 18 février 2002.

(16) Le 17 novembre 2005 ([17]), les autorités françaises ont fourni des éléments relatifs à l'actualisation du plan de restructuration de 2002 et à la reconstitution des capitaux propres de la SNCM ([18]).

(17) Le 15 mars 2006, une note de synthèse sur le marché, le business plan (partie revenus) et le compte de résultats prévisionnels ont été transmis à la Commission par les autorités françaises ([19]). D'autres documents ont été remis aux services de la Commission le 28 mars 2006 et le 7 avril 2006 ([20]). Dans ce dernier courrier, les autorités françaises ont par ailleurs invité la Commission à considérer que, en raison de sa nature de «compensation de service public», une partie de l'aide à la restructuration de 2002, notamment le montant de 53,48 millions d'euros, ne soit pas qualifiée de mesure prise dans le cadre d'un plan de restructuration mais de non aide au titre de la jurisprudence *Altmark* ([21]) ou comme mesure autonome et indépendante du plan de restructuration au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE.

(18) Le 21 avril 2006, un projet de concentration, par lequel les entreprises Veolia Transport (ci-après «VT») ([22]) et Butler Capital Partners (ci-après «BCP») acquièrent le contrôle en commun de la SNCM ([23]), a été notifié à la Commission au titre de l'article 4 du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ([24]). Une décision approuvant cette opération de concentration a été adoptée par la Commission le 29 mai 2006 ([25]).

(19) Le 21 juin 2006 ([26]), les autorités françaises ont transmis à la Commission l'arrêté du 26 mai 2006 du ministère de l'économie, des finances et de l'industrie approuvant des opérations financières réalisées par la compagnie CGMF, le décret n° 2006-606 du 26 mai 2006 portant transfert de la SNCM au secteur privé ainsi que l'arrêté du 26 mai 2006 portant approbation des opérations financières réalisées par la SNCF.

(20) Des renseignements concernant la délégation de service public et les aides à caractère social relatifs à la desserte de la Corse ont été transmis à la Commission le 7 juin 2006 ([27]).

(21) Le 13 septembre 2006, la Commission a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, CE concernant les nouvelles mesures mises en œuvre en faveur de la SNCM tout en intégrant le plan de restructuration notifié en 2002 ([28]) (ci-après la décision de 2006).

(22) Le 16 novembre 2006, la France a fait parvenir à la Commission ses observations dans le cadre de la décision de 2006 ([29]).

(23) Ayant été saisie par certaines parties intéressées d'une demande de proroger d'un mois le délai pour présenter leurs observations ([30]), la Commission a décidé d'accorder ce délai supplémentaire à toute partie intéressée ([31]).

(24) La Commission a reçu de la part de CFF ([32]) et de STIM d'Orbigny (ci-après «STIM») ([33]) des observations qui ont été transmises aux autorités françaises par courrier du 20 février 2007. Un tiers intéressé a également fait parvenir des commentaires, également transmis aux autorités françaises, qu'il a retirés le 28 mai 2008.

(25) Les autorités françaises ont communiqué leurs observations sur les commentaires des tiers intéressés le 30 avril 2007 ([34]).

(26) Le 20 décembre 2007, CFF a déposé une plainte au titre des aides d'État à l'encontre de la SNCM qui complète les envois d'informations du 15 juin 2007 et du 30 novembre 2007. Cette plainte porte sur l'article 3 de la nouvelle convention de Délégation de Service Public signée en juin 2007 entre la Collectivité territoriale de Corse et le groupement *Compagnie Méridionale de Navigation*-SNCM pour 2007-2013. D'après CFF, la mise en œuvre de cette clause mobiliserait de nouvelles ressources financières pour la SNCM de l'ordre de 10 millions d'euros pour l'année 2007. En outre, la compensation versée à la SNCM au titre des obligations de service public serait une aide d'État, illégale de surcroît puisque non notifiée à la Commission.

(27) Un certain nombre d'informations ayant été transmises à la Commission après l'expiration du délai fixé initialement au 13 février 2007 ([35]), la Commission a informé les parties intéressées de sa décision d'étendre le délai de présentation des observations des tiers au 14 mars 2008.

(28) La Commission a transmis le 26 mars 2008 les observations des tiers intéressés à la France qui a communiqué ses commentaires le 28 mars 2008, le 10 avril 2008 et le 28 avril 2008.

2. IDENTIFICATION DU BENEFICIAIRE DES MESURES COUVERTES PAR LA PRESENTE DECISION

(29) Le bénéficiaire des mesures couvertes par la présente décision est la *Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée* (SNCM) qui regroupe plusieurs filiales dans le secteur maritime et qui effectue du transport maritime de passagers, voitures et poids lourds sur les liaisons entre la France continentale et la Corse, l'Italie (Sardaigne) et le Maghreb (Algérie et Tunisie).

(30) La SNCM est une société anonyme née en 1969 de la fusion de la Compagnie générale transatlantique et de la Compagnie de navigation mixte, toutes deux créées en 1850. Appelée à l'époque Compagnie générale transméditerranéenne, elle a été rebaptisée Société nationale maritime Corse-Méditerranée en 1976, après que la Société nationale des chemins de fer (SNCF) eût pris une participation à son capital. La compagnie avait été en effet choisie par le gouvernement français pour mettre en œuvre le principe de continuité territoriale avec la Corse, à savoir l'alignement des tarifs de transports maritimes sur les tarifs de la SNCF pour le transport ferroviaire, sur la base d'une convention conclue le 31 mars 1976 pour vingt-cinq ans. La Compagnie générale transatlantique avait déjà été chargée par le gouvernement français de la desserte de la Corse par une convention antérieure conclue le 23 décembre 1948.

(31) Au moment de la notification de la recapitalisation en 2002, la SNCM était détenue à 20 % par la SNCF et à 80 % par la CGMF. À l'issue de l'ouverture du capital de la SNCM le 30 mai 2006 (voir point 18 de la présente décision), BCP et VT détiennent respectivement 38 % et 28 % du capital de la SNCM, la CGMF restant présente dans le capital à concurrence de 25 % (9 % du capital sont réservés aux salariés).

(32) Les principales filiales de la SNCM sont la *Compagnie Méridionale de Navigation* (ci-après «CMN») ([36]), la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ([37]), *Aliso Voyage* ([38]), *Sud-Cargos* ([39]), la *Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement* (SARA) ([40]), *Ferrytour* ([41]) et *Les Comptoirs du Sud* ([42]).

(33) À la suite de la cession des navires à grande vitesse *Aliso* en septembre 2004 et *Asco* ([43]) en mai 2005, la flotte de la SNCM se compose de dix navires (cinq car-ferries ([44]), quatre navires mixtes (fret et passagers) ([45]) et un navire à grande vitesse (NGV) opérant principalement au départ de Nice ([46]) dont sept en détention propre ([47]).

(34) Dans un souci d'exhaustivité, il y a lieu de rappeler que les services de transport maritime réguliers entre les ports de la France continentale et de la Corse ont été assurés depuis 1948 dans le cadre d'un service public dont la SNCM et la CMN étaient les concessionnaires entre 1976 et 2001 en vertu d'une convention cadre conclue initialement pour vingt-cinq ans. Conformément aux règles communautaires en vigueur ([48]) et à la suite de l'appel d'offres européen ([49]) organisé par la collectivité territoriale de Corse ([50]), la SNCM et la CMN ont remporté conjointement la Délégation de Service Public (ci-après «la DSP») portant sur la desserte de la Corse au départ de Marseille en échange de compensations financières pendant la période 2002-2006.

(35) La DSP venant à échéance fin 2006, le service public maritime sus indiqué, ayant fait l'objet d'un nouvel appel d'offres au niveau européen ([51]), a été attribué au groupement SNCM — CMN à compter du 1er mai 2007 et jusqu'au 31 décembre 2013 pour une subvention d'environ 100 millions d'euros par an.

(36) En parallèle, des obligations de fréquence de dessertes sont imposées à tous les opérateurs desservant l'île au départ de Toulon et de Nice. Sur ces lignes, les résidents corses ainsi que d'autres catégories de passagers bénéficient depuis 2002 et jusqu'en 2013 d'aides sociales mises en place en vertu des décisions de la Commission du 2 juillet 2002 ([52]) et du 24 avril 2007 ([53]).

3. CONTEXTE CONCURRENTIEL

(37) La SNCM opère principalement sur deux marchés distincts tant pour le trafic de passagers que pour le trafic de marchandises: d'une part, la desserte de la Corse et celle du Maghreb, à partir de la France, et d'autre part, à titre accessoire, la desserte de l'Italie et de l'Espagne.

3.1. La desserte de la Corse

Le transport de passagers

(38) La desserte de la Corse pour le transport de passagers est un marché caractérisé par sa forte saisonnalité. Il se caractérise en effet par des pics de fréquentation saisonnière qui peuvent atteindre dix fois ceux du mois le plus creux, ce qui exige des opérateurs une flotte dimensionnée pour absorber ces pointes. La moitié du chiffre d'affaires est réalisé en juillet et en août. Il existe en outre un déséquilibre selon le sens du trajet, même en période de pointe: en juillet, par exemple, le départ s'effectue à plein du continent alors que le retour est presqu'à vide. Ce faisant, les taux de remplissage annuel moyen des navires sont relativement bas.

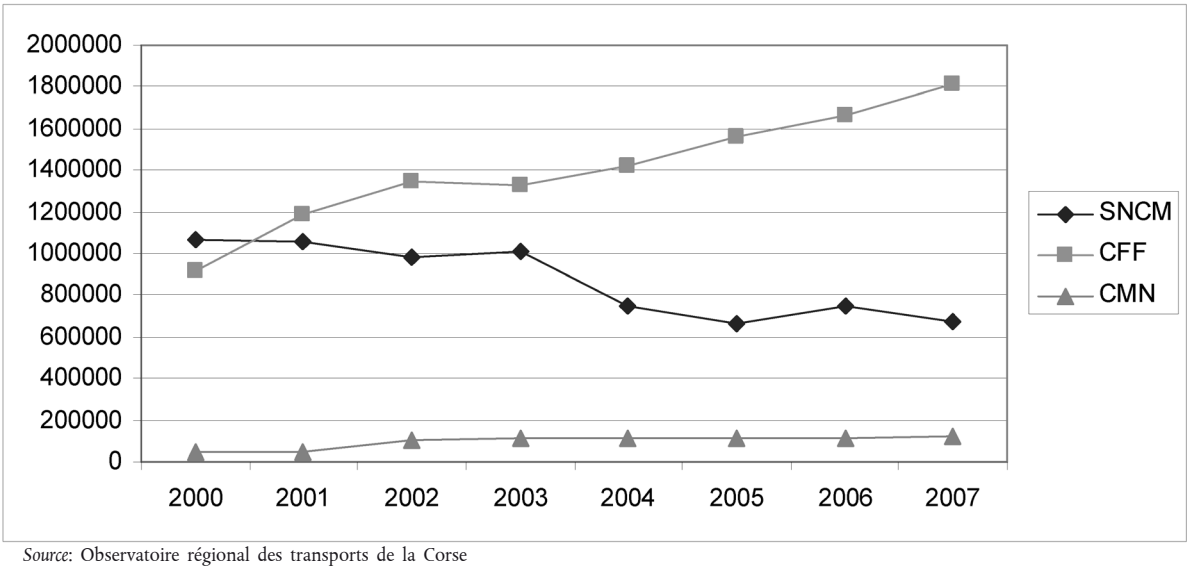
(39) La SNCM est l'opérateur historique reliant la Corse au continent français. Schématiquement, les deux tiers de son activité sont réalisés entre Marseille et la Corse dans le cadre d'une délégation de service public; le dernier tiers de son activité est constitué de liaisons ayant d'autre points d'origine ou de destination (Nice-Corse, Toulon-Corse, liaisons internationales vers la Sardaigne ou le Maghreb).

(40) La SNCM a longtemps vécu en situation de monopole sur son activité principale. Depuis 1996, cependant, elle est confrontée à une concurrence qui s'est développée très rapidement. Ainsi, la société *Corsica Ferries France* (CFF) est aujourd'hui l'acteur dominant des liaisons maritimes entre le continent et la Corse et sa part de marché ne cesse de progresser. Alors qu'elle n'est présente sur ce marché que depuis 1996, CFF a vu son trafic «passagers» augmenter de […] (*) par an entre 2000 et 2005 et cette croissance se poursuit. Ainsi, aujourd'hui, près de […] des passagers par mer entre le continent et la Corse prennent un bateau de CFF, tandis que seulement […] utilisent un navire de la SNCM, la CMN transportant le solde des passagers, soit […].

(41) La position acquise depuis sept ans par CFF sur le marché considéré se manifeste également au regard du nombre de passagers transportés par saison entre la Corse et la France continentale. Il ressort du graphique ci-dessous que la part de marché de CFF est passée de 45 % en 2000 à […] % en 2007 et celle de la SNCM de 53 % à […] % pendant la même période, avec un écart supérieur à un million de voyageurs transportés.

Graphique 1

Nombre de passagers transportés par saison (mai-septembre) entre la France continentale et la Corse — Saisons 2000 à 2007



Source: Observatoire régional des transports de la Corse

(42) Les autres concurrents mineurs de la SNCM sur la desserte de la Corse sont la *Compagnie Méridionale de Navigation* (CMN), Moby Lines, Happy Lines et TRIS.

(43) Ces deux dernières années, l'offre de la SNCM et ses parts de marché pour les liaisons avec la Corse se sont réduites, avec une baisse de […] % de l'offre de places (– […] % pour les dessertes à partir de Nice et – […] % pour celles à partir de Marseille).

(44) Toutefois, la poursuite de la baisse des parts de marché démontre que le retour de la confiance de la part des passagers, qui avait été très largement entamée par les grèves et les perturbations engendrées par les conflits sociaux de 2004 et 2005, notamment à l'occasion de la privatisation de l'entreprise, se fait très lentement. Il est une condition nécessaire pour enrayer la diminution de la part de marché de la SNCM constatée ces dernières années. La progression, dans ce contexte, du chiffre d'affaires en 2007 rassure sur la viabilité de l'entreprise bien qu'elle ait libéré des parts de marché considérables au profit de son seul concurrent dont la part de marché est aujourd'hui largement supérieure.

(45) Le marché du transport maritime de passagers entre le continent et la Corse a crû en moyenne de 4 % sur les 15 dernières années; sa croissance devrait se poursuivre, avec une augmentation de […] % également prévue pour 2008 puis une croissance modérée sur les années suivantes. Pour autant, de nouveaux acteurs ne semblent pas chercher à se développer sur ce marché. À l'occasion de l'appel d'offres lancé par l'Office des Transports de Corse pour attribuer, sur la période 2007-2013, la délégation de service public de desserte maritime de certains ports de la Corse, aucune autre candidature que celles de CFF et de SNCM-CMN ne s'est manifestée, alors même que des réponses partielles sur une ligne donnée étaient possibles.

(46) S'agissant du principal concurrent de la SNCM, CFF a augmenté fortement son offre de places de 500 000 à […] millions entre 1999 et 2007 (dont […] % d'augmentation entre 2006 et 2007), ce qui lui a permis d'augmenter ses trafics (de […] millions en 2005 à […] millions en 2007) et sa part de marché. Cette politique se traduit néanmoins par des taux de remplissage structurellement moins élevés pour CFF que pour la SNCM, avec un écart de l'ordre de […] points de pourcentage en 2007. Pour la SNCM, le taux de remplissage moyen sur l'année 2007 s'élevait à […] %, ce qui est normal compte tenu de la forte saisonnalité du marché (voir supra).

Le transport de fret

(47) S'agissant du trafic de fret avec la Corse, la SNCM détenait en 2005 environ […] % du marché Marseille-Toulon vers la Corse.

(48) Pour le trafic de marchandises générales (non accompagnées), la SNCM et la CMN disposent d'un quasi-monopole de fait. Dans le cadre du contrat de délégation de service public, les deux compagnies assurent des dessertes fréquentes depuis Marseille vers l'ensemble des ports de la Corse.

(49) Pour les remorques accompagnées, chargées sur des ferries, qui représentent globalement 24 % du trafic de marchandises générales mesuré en mètres linéaires, il existe une concurrence entre l'ensemble des opérateurs passagers. La SNCM et la CMN détiennent également la majorité de ce trafic accompagné. Les autres opérateurs, en particulier CFF, en détiennent 10 %, soit 2 % du marché global.

(50) Pour les automoteurs accompagnés ([54]), chargés sur des ferries (environ 24 % du trafic de marchandises générales en 2003), la SNCM et la CMN détiennent également la majorité du marché en cause. Toutefois, à partir de 2002, CFF a développé une offre et détient environ […] % du marché.

3.2. **La desserte du Maghreb**

(51) La Tunisie et l'Algérie présentent un marché important, d'environ 5 millions de passagers dominé par l'aérien. Dans ce contexte, le transport maritime représente environ 15 % des flux. Alors que l'Algérie représente un marché maritime significatif de l'ordre de 560 000 passagers, la Tunisie représente un marché moins important de l'ordre de 250 000 passagers.

(52) Le marché du transport maritime de la France vers le Maghreb a connu une croissance soutenue au cours de ces dernières années, de l'ordre de 13 % entre 2001 et 2005. Compte tenu des perspectives de croissance du tourisme vers cette région, le transport maritime devrait connaître un taux de croissance annuel de l'ordre de 4 % à horizon 2010.

(53) En Algérie, la SNCM se positionne comme le deuxième acteur du marché après l'*Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs* (ENTMV), entreprise publique algérienne. La part de marché de la SNCM est passée de 24 % en 2001 à […] % en 2005.

(54) La SNCM se positionne comme deuxième opérateur sur le marché vers la Tunisie derrière la *Compagnie tunisienne de navigation* (CTN). Bien que, depuis 2001, la SNCM ait perdu des parts de marché au profit de la CTN passant de 44 % à […] % en 2004, une amélioration est toutefois à enregistrer en 2005 ([…] %).

4. **DESCRIPTION DES MESURES COUVERTES PAR LA PRESENTE DECISION**

4.1. **La recapitalisation de la SNCM de 2002**

4.1.1. *Description*

(55) À la suite de la décision de la Commission du 17 juillet 2002 d'autoriser une aide au sauvetage à la SNCM ([55]), les autorités françaises ont notifié à la Commission le 18 février 2002 un projet d'aide à la restructuration en faveur de la SNCM. Cette mesure consistait à recapitaliser la SNCM, *via* sa société mère, la CGMF, pour un montant de 76 millions d'euros, dont 46 millions d'euros au titre de charges de restructuration ([56]). Cette augmentation de capital avait pour objectif de porter les capitaux propres de la SNCM de 30 millions d'euros à 106 millions d'euros.

(56) Conformément aux lignes directrices de 1999, les autorités françaises ont soumis à la Commission un plan de restructuration ([57]) pour la SNCM portant sur cinq points:

i) une baisse du nombre de traversées et le redéploiement de ses navires entre les différentes lignes (une baisse des dessertes vers la Corse et un renforcement sur la desserte du Maghreb) ([58]);

ii) une réduction de quatre navires de sa flotte qui devait apporter 21 millions d'euros de liquidités;

iii) la cession de certains actifs immobiliers;

iv) une baisse des effectifs ([59]) d'environ 12 % qui, combinée à une politique salariale raisonnable, devaient permettre de réduire les charges d'équipage de 61,8 millions d'euros en 2001 à […] millions d'euros en moyenne de 2003 à 2006 et les charges à terre de 50,3 millions d'euros en 2001 à […] millions d'euros sur la même période;

v) la suppression de deux de ses filiales, la *Compagnie Maritime Toulonnaise* et la société *Corsica Marittima*, dont les activités résiduelles seraient reprises par la SNCM.

(57) À la suite des observations formulées par la Commission dans sa décision du 19 août 2002, les autorités françaises ont décrit, dans leur lettre du 31 janvier 2003, les améliorations apportées au plan de restructuration sur les points suivants:

— des engagements et des précisions sur la politique salariale,

— un plan de réduction des coûts dans les achats intermédiaires,

— un engagement que la SNCM ne serait pas à l'origine d'une guerre tarifaire avec ses concurrents sur la Corse.

(58) Sur ce dernier point, les autorités françaises précisent que *«la SNCM prend cet engagement sans réserves, car elle considère qu'une guerre tarifaire de son fait ne serait conforme ni à son positionnement stratégique, ni à son intérêt, car elle conduirait à une baisse de ses recettes, ni à ses pratiques habituelles et à son savoir-faire»*.

(59) Dans leur plan de restructuration, les autorités françaises ont présenté à la Commission une maquette financière détaillée pour la période 2002-2007 sur la base d'hypothèses médianes concernant une série de variables ([60]). Les projections financières indiquent, entre autres, un retour à des résultats courants positifs dès 2003.

Tableau 1

Maquette financière pour la période 2002-2007

(en Mio EUR)

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Réalisé	Réalisé	Plan	Réalisé	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Chiffre d'affaires	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Subventions d'exploitation	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Résultat courant	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Résultat net	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fonds propres	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Dettes financières nettes (hors crédit-bail)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ratios financiers					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Résultat courant/CA + subventions	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fonds propres/endettement au bilan	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Chiffres 2000, 2001 et 2002 extraits des rapports annuels 2001 et 2002 de la SNCM

(60) L'apport en capital de 76 millions d'euros ainsi que le retour à la rentabilité de l'exploitation envisagé dès 2003, devaient permettre, selon les autorités françaises, de faire passer les capitaux propres de leur niveau d'environ 30 millions d'euros à la fin de l'année 2001 à 120 millions d'euros à court terme (2003), puis à […] millions d'euros à la fin du plan (2006-2007). Ceci devait permettre une réduction de l'endettement financier de 145 millions d'euros en 2002 à des niveaux de […] à […] millions d'euros de 2003 à 2005. Dans les dernières années du plan, une hausse de l'endettement était envisagée par la compagnie pour le renouvellement, en pleine propriété, d'un ou deux navires.

(61) Les autorités françaises ont également fourni une étude de sensibilité des résultats escomptés par rapport aux hypothèses de travail relatives au trafic sur les différentes lignes. Sur cette base, les différentes simulations démontrent que la SNCM devrait retrouver la voie de la rentabilité dans les cas de figure envisagés.

4.1.2. *Détermination du montant de la recapitalisation*

(62) La méthode retenue par les autorités françaises ([61]) pour déterminer le montant de la recapitalisation consiste à calculer le besoin de financement sur la base du ratio moyen des fonds propres sur les dettes financières constaté en 2000 auprès de cinq compagnies maritimes européennes. En dépit des disparités des bilans de ces entreprises, la moyenne retenue par les autorités françaises s'établit à 79 %. Les autorités françaises soutiennent que les projections financières sur la période de 2002 à 2007 aboutissent à un ratio moyen de capitaux propres sur dettes financières de 77 % avec des capitaux propres qui atteindraient 169 millions d'euros en 2007. Un tel niveau de fonds propres devait être obtenu moyennant une recapitalisation de 76 millions d'euros ainsi que la réussite des actions prévues au plan de restructuration.

4.2. **Mesures postérieures à la recapitalisation de 2002**

4.2.1. *Remarque préliminaire*

(63) La recapitalisation et le plan de restructuration de 2002 n'ont pas apporté les résultats escomptés et, à partir de 2004, la situation économique et financière de la SNCM s'est fortement dégradée. À cette dégradation ont contribué tant des facteurs internes (conflits sociaux, réalisation insuffisante et tardive des objectifs de productivité, perte de parts de marché) que des facteurs exogènes à la SNCM (moindre attractivité de la destination de la Corse, acquisition de parts de marché par CFF, fautes de gestion de la part de l'État) ([62]) ainsi que la hausse du coût des carburants.

(64) Ainsi, le résultat courant de la SNCM s'est établi à – 32,6 millions d'euros en 2004 et – 25,8 millions d'euros en 2005. Le résultat net, quant à lui, était de – 29,7 millions d'euros en 2004 et de – 28,8 millions d'euros en 2005.

(65) La dégradation de la situation économique et financière de la SNCM a conduit les autorités françaises à céder des actifs au-delà de ce qui était prévu par le plan de restructuration de 2002 et requis par la décision de 2003 ainsi qu'à lancer une procédure de recherche de partenaires privés.

Tableau 2

Liste des actifs cédés par la SNCM depuis 2002 ([63])

	Produit net de cessions	Date
Cessions proposées dans la notification de 2002 (en euros)	25 165 000	
Aliso (en remplacement de l'Asco, conformément à la décision du 8 septembre 2004 de la Commission)	[…]	30.9.2004
Napoléon	[…]	6.5.2002
Monte Rotondo	[…]	31.7.2002
Liberté	[…]	27.1.2003
Ensemble immobilier Schuman	[…]	20.1.2003
Cessions supplémentaires imposées par la Commission dans sa décision du 9 juillet 2003 (en euros)	5 022 600	
SCI Espace Schuman	[…]	24.6.2003
Southern Trader	[…]	22.7.2003
Someca	[…]	30.4.2004
Amadeus	[…]	12.10.2004
CCM	[…] ([1])	—

	Produit net de cessions	Date
Cessions supplémentaires intervenues depuis la décision de juillet 2003 (en millions d'euros)	12,6	
Asco	[…]	24.5.2005
Sud Cargos	[…]	15.9.2005
Ventes d'appartements du parc immobilier de la SNCM (autrefois occupés par du personnel SNCM)	[…]	Septembre 2003 à 2006
Total (en millions d'euros)	42,385	

([1]) […]

4.2.2. *Les mesures postérieures à la recapitalisation de 2002*

(66) À l'issue d'un processus de sélection ouvert, transparent et non discriminatoire ([64]), un accord a finalement été trouvé le 13 octobre 2005 entre l'État, BCP et VT dans un contexte social et financier très difficile. VT est ainsi l'opérateur industriel de la SNCM (participation à 28 %) tandis que BCP est l'actionnaire de référence avec une participation de 38 %. L'État s'est engagé, notamment à l'égard des salariés, à rester actionnaire de la compagnie à hauteur de 25 % ([65]). BCP et VT ont établi un plan d'affaires pour la SNCM qui a été communiqué le 7 avril 2006 à la Commission européenne.

Le contenu du protocole d'accord

(67) Le protocole d'accord, aux termes duquel 75 % du capital de la SNCM est cédé aux repreneurs privés, a été signé le 16 mai 2006 entre les parties (BCP, VT et CGMF).

(68) À la section II du protocole d'accord, il est prévu que la CGMF s'engage à approuver, souscrire et libérer entièrement une augmentation de capital de la SNCM d'un montant global de 142,5 millions d'euros.

(69) À la suite de l'augmentation de capital, il est prévu que le capital social de la SNCM soit réduit par annulation d'actions pour être ramené au minimum légal pour une société anonyme ne faisant pas appel public à l'épargne.

(70) En complément de l'augmentation de capital, la CGMF s'engage à mettre à disposition de la SNCM, sous la forme d'une avance en compte courant, la somme de 38,5 millions d'euros. Cette avance en compte courant, qui sera versée par la SNCM entre les mains d'un séquestre (la banque CIC), est destinée au financement de la fraction de coût dit de «sur générosité» qui viendrait en complément des sommes dues en application des dispositions légales et conventionnelles dans l'éventualité d'un plan de réduction des effectifs mis en œuvre par les repreneurs ([66]). Le versement des compensations venant en sus des indemnités perçues en application des dispositions légales et conventionnelles se fait sur une base individuelle et nominative correspondant à des salariés qui ont quitté l'entreprise et dont le contrat de travail a été rompu.

(71) À la suite de ces opérations, la section III du protocole d'accord prévoit que la CGMF cède aux repreneurs privés ses actions représentant 75 % des actions composant le capital social de l'entreprise et le […] destiné à financer la partie du plan social allant au-delà des obligations conventionnelles et légales.

(72) La section III du protocole d'accord prévoit également la souscription conjointe et concomitante par les repreneurs et la CGMF d'actions nouvelles pour un montant total de 35 millions d'euros et d'un apport en compte courant de 8,75 millions d'euros par BCP/VT, mis à disposition de la SNCM en fonction de ses besoins de trésorerie. Au paragraphe III.2.7 du protocole d'accord, il est prévu que la valeur des actions de la CGMF est égale, à tout instant, à leur valeur nominale initiale augmentée de […] % de sa valeur nominale libérée, multiplié par J/365, J étant le nombre de jours depuis la date de réalisation, sous déduction de toute somme perçue (par exemple dividendes). Ces modalités ne sont pas applicables en cas de redressement ou de liquidation judiciaire de la société.

(73) Le protocole d'accord (section III.5) comporte une clause résolutoire de cession de la SNCM qui peut être exercée concomitamment par les repreneurs en cas de survenance de l'un des événements suivants dans la mesure où ces hypothèses auraient pour effet de remettre en cause la crédibilité de leur plan d'affaires et le retour à la viabilité de la société:

— la non-attribution du contrat de délégation de service public de desserte maritime de la Corse pour la période débutant le 1er janvier 2007 […],

— toute décision négative de la Commission européenne ou un arrêt du Tribunal ou de la Cour de Justice, tels qu'un refus de l'opération ou l'imposition de conditions ayant un impact substantiel sur la valeur de la société, […].

(74) La section VII du protocole d'accord prévoit que la CGMF prenne à sa charge une partie des engagements sociaux de la SNCM au titre des frais de mutuelles de ses retraités pour un montant évalué à 15,5 millions d'euros à compter du jour du transfert de propriété de l'entreprise.

(75) Les modalités de gouvernance de l'entreprise sont précisées dans la section IV du protocole d'accord. Il est prévu qu'il sera procédé à une modification du mode de gestion de la SNCM qui sera transformée en société anonyme à directoire et conseil de surveillance. Ce dernier sera composé de 10, puis de 14 membres. Sa présidence sera attribuée transitoirement à un représentant de l'État. Si la DSP est attribuée à la SNCM, le Président du conseil de surveillance sera remplacé par un représentant de BCP. Le directoire a quant à lui pour fonction d'assurer la gestion opérationnelle de la SNCM.

(76) Le 26 mai 2006, le gouvernement français a entériné la cession de la SNCM de même que les mesures précitées.

Les mesures

(77) À la lumière de ce qui précède, le protocole d'accord contient trois types de mesures étatiques justifiant un examen au regard du régime communautaire des aides d'État:

— la cession de 100 % de la SNCM à un prix négatif de 158 millions d'euros (apport en capital de 142,5 millions d'euros et prise en charge des frais de mutuelle pour un montant de 15,5 millions d'euros),

— l'avance en compte courant par la CGMF pour un montant de 38,5 millions d'euros en faveur des personnels licenciés de la SNCM,

— l'augmentation de capital de 8,75 millions d'euros souscrite par la CGMF conjointement et concomitamment à l'apport de 26,25 millions d'euros réalisé par VT et BCP.

5. PORTEE DE LA PRESENTE DECISION

(78) La présente décision finale porte sur les mesures mises en œuvre par la France en faveur de la SNCM depuis le 18 février 2002, à savoir:

— l'apport en capital de la CGMF à la SNCM pour un montant de 76 millions d'euros en 2002 (dont 53,48 millions d'euros au titre d'obligations de service public et le solde au titre des aides à la restructuration),

— le prix de vente négatif de la SNCM par la CGMF pour un montant de 158 millions d'euros,

— l'apport de la CGMF de 8,75 millions d'euros,

— la prise en charge par la CGMF de certaines mesures sociales complémentaires pour un montant de 38,5 millions d'euros.

(79) La présente décision ne porte pas sur l'examen des compensations financières perçues ou à percevoir par la SNCM au titre des obligations de service public pour la période 2007-2013, lesquelles font l'objet d'une procédure distincte.

6. RAISONS AYANT CONDUIT A L'ADOPTION DES DECISIONS DE LA COMMISSION DE 2002 ET 2006

6.1. L'ouverture de la procédure formelle d'examen de 2002

(80) Dans sa décision d'ouverture de procédure du 19 août 2002, la Commission, tout en reconnaissant à la SNCM le caractère d'entreprise en difficulté, a exprimé ses doutes quant à la compatibilité de la mesure notifiée avec les critères exposés au point 3.2.2 des lignes directrices de 1999 en vigueur à l'époque.

(81) La Commission a émis certains doutes sur le plan de restructuration compte tenu de l'absence d'analyse des causes des pertes de l'entreprise. En particulier, la Commission a posé des questions concernant les liens entre les pertes et les obligations de service public, l'impact de la politique d'achat de navires de la SNCM sur ses comptes de résultat et les mesures envisagées pour augmenter la productivité de l'entreprise.

(82) La Commission a en outre souligné certaines lacunes du plan de restructuration, notamment l'absence de mesures concrètes pour réduire le montant des consommations intermédiaires et l'absence d'indication sur la future politique tarifaire de la SNCM.

(83) La Commission s'est également interrogée sur la pertinence de la méthode de calcul retenue par les autorités françaises pour arrêter le montant de la recapitalisation et sur certaines des hypothèses retenues pour établir les simulations financières.

6.2. L'extension de la procédure formelle d'examen de 2006

(84) Par sa décision du 13 septembre 2006, la Commission a décidé d'étendre la procédure formelle d'examen de 2002 aux mesures prévues dans le cadre de la cession de la SNCM au secteur privé.

(85) Tout d'abord, tenant compte de l'invitation des autorités françaises du 7 avril 2006 (voir point 17 de la présente décision) à examiner une partie du montant de l'apport en capital de 2002 à la lumière de la jurisprudence *Altmark*, la Commission a, à cet égard, soulevé des doutes quant au respect des conditions (en particulier la deuxième et la quatrième) posées par le juge communautaire dans ledit arrêt ([67]).

(86) Dans l'hypothèse où ce montant serait qualifié d'aide compatible au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE, la Commission a estimé, dans sa décision de 2006, que le nouveau montant d'aide à évaluer à la lumière des lignes directrices des aides à la restructuration serait de 15,81 millions d'euros. Dans la mesure où le montant d'aide à la restructuration serait sensiblement plus bas que celui notifié en 2002 et approuvé en 2003, la Commission a exprimé ses doutes sur l'opportunité de maintenir l'ensemble des contreparties imposées à la SNCM par la décision de 2003.

(87) La Commission a également exprimé ses doutes sur le respect des conditions imposées par la décision de 2003, à savoir le principe de *price leadership* et le nombre de rotations sur la Corse.

(88) S'agissant du prix de cession négatif de la SNCM, la Commission a émis des doutes au sujet de la conformité au principe de l'investisseur privé en économie de marché de la recapitalisation par l'État préalable à la cession de la SNCM. En particulier, la Commission a exprimé ses doutes sur la validité du calcul des coûts de liquidation que l'État actionnaire serait tenu à payer en cas de liquidation de la SNCM.

(89) La Commission a mis en doute le fait que les mesures financières puissent se justifier au titre des lignes directrices sur les aides au sauvetage et à la restructuration.

(90) Elle a par ailleurs exprimé ses doutes au sujet de la seconde recapitalisation de 8,75 millions d'euros pour ce qui est du respect des principes de concomitance entre l'investissement privé et public et l'identité des conditions de souscription au sens de la jurisprudence.

(91) La Commission a enfin émis des doutes sur le fait que les mesures sociales complémentaires de 38,5 millions d'euros d'aide à la personne puissent constituer un avantage indirect à l'entreprise. Elle a également souligné le risque de contradiction avec la prise en compte des indemnités complémentaires de licenciement comme faisant partie des risques supportés par un investisseur avisé.

7. **POSITION DES AUTORITES FRANÇAISES**

7.1. **Sur la recapitalisation de 2002**

7.1.1. *Sur le montant de 53,48 millions d'euros à la lumière de la jurisprudence Altmark*

7.1.1.1. Le respect des quatre critères *Altmark*

(92) Dans leur courrier du 7 avril 2006 ainsi que dans le cadre des commentaires présentés à la suite de la décision de 2006, les autorités françaises invitent la Commission à constater qu'en raison de sa nature de «compensation de service public» pour la période 1991-2001, une partie de l'augmentation de capital de 2002, à savoir 53,48 millions d'euros, ne constitue pas une aide d'État à la lumière de la jurisprudence *Altmark*, considérant en effet que les quatre conditions établies par ladite jurisprudence sont remplies dans le cas d'espèce.

(93) S'agissant plus particulièrement de la deuxième condition *Altmark*, les autorités françaises soulignent qu'aux termes de l'arrêt *Altmark*, seuls les paramètres de calcul doivent être fixés préalablement de façon objective et transparente. Or, en l'espèce, elles précisent que le montant de 53,48 millions d'euros a été versé en novembre 2003 sur la base de paramètres de calcul fixés préalablement à la période en cause (1991-2001) ([68]).

(94) Dès lors, d'après la France, le fait que le versement de la réévaluation pour sous-compensation intervienne a posteriori ne remet pas en cause sa conclusion selon laquelle les paramètres de calcul sur la base desquels est calculée la compensation de 53,48 millions d'euros étaient clairement établis de façon objective et transparente préalablement à l'exécution des missions de service public.

(95) S'agissant de la quatrième condition *Altmark*, les autorités françaises considèrent que celle-ci vise les caractéristiques d'une entreprise chargée d'une mission de service public répondant à la qualification d'un bon gestionnaire moyen mais ne fait en revanche aucunement référence à une quelconque exigence de rentabilité minimale ou moyenne de l'entreprise en cause.

(96) À cet égard, les autorités françaises considèrent que la SNCM peut bénéficier d'une «présomption de bonne gestion» sur la période de 1991 à 2001 et qu'aucune «présomption de mauvaise gestion» ne saurait être retenue à l'encontre de celle-ci du seul fait des pertes financières subies durant la période 1991-2001. D'après les autorités françaises, les pertes de la SNCM ne seraient pas à imputer à une mauvaise gestion mais à la rigidité des conventions souscrites en 1991 et 1996 ainsi qu'au bouleversement soudain du marché historique de cette compagnie dû au passage d'une situation de monopole à un environnement fortement concurrentiel. La SNCM se serait donc comportée comme une entreprise moyennement bien gérée.

(97) La France souligne que l'opérateur public était la seule entreprise capable d'assumer ces obligations en termes de régularité annuelle et fréquence de service et cela, malgré l'arrivée en 1996 d'un opérateur privé, lequel n'exploitait que certaines lignes et uniquement pendant la haute saison. Il n'existerait d'ailleurs pas *stricto sensu* d'entreprise dont les coûts pourraient servir de référence pour déterminer si le niveau de la compensation octroyée à la SNCM dépasserait ou non les coûts nécessairement occasionnés par l'exécution des obligations de service public. Il serait donc délicat, d'après les autorités françaises, d'opérer une comparaison entre la structure de coûts de la SNCM et celle d'autres compagnies maritimes, compte tenu des spécificités de l'activité de cette dernière et du marché sur lequel elle opère.

(98) Malgré l'impossibilité pratique de trouver une entreprise qui pourrait servir de point de référence pour cette période, la France estime s'être efforcée de fournir, au cours des échanges avec la Commission ayant eu lieu en 2005 et 2006, des éléments objectifs et justifiables permettant d'établir le caractère d' «entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée» de la SNCM et de constater que le quatrième critère posé par l'arrêt *Altmark* est rempli ([69]).

(99) La France considère en outre qu'une comparaison se fondant sur les éléments disponibles relatifs à la structure de coûts de CFF et à celle de la SNCM serait loin de contredire la présomption de bonne gestion de la SNCM, surtout parce qu'ils ne permettent nullement de prendre en considération une partie non négligeable des coûts de l'activité de service public qui concerne le transport de marchandises.

(100) Par ailleurs, la France affirme que, dans un cas de figure comme celui-ci, il est permis de considérer que la jurisprudence qui a conduit à l'arrêt *Altmark* (et notamment l'arrêt *Ferring*) doit s'entendre comme une vérification de la seule absence de surcompensation. À cet égard, les autorités françaises exposent que les subventions octroyées n'ont pas excédé les coûts effectivement supportés par la SNCM en raison des obligations de service public mises à sa charge, comme la Commission l'a relevé dans sa décision du 30 octobre 2001 ([70]).

(101) Enfin, les autorités françaises affirment que le fait que la jurisprudence Altmark s'applique à la convention de DSP de 2002-2006 devrait contribuer à lever les doutes sur l'applicabilité de cette jurisprudence aux compensations de charges de service public relatives à la période allant de 1991 à 2001. En effet, d'après la France, les compensations octroyées de 1991 à 2001 et de 2002 à 2006 auraient la même nature dans la mesure où les paramètres de leur définition, à savoir des exigences de service public lourdes, la présence d'une seule entreprise en mesure de les assumer et un schéma de prise en considération des coûts d'exploitation, sont identiques.

(102) En conclusion, la France est d'avis que l'existence des obligations de service public, combinée à l'absence de surcompensation sur la période 1991-2001, confirme le respect des quatre conditions *Altmark*.

7.1.1.2. La compatibilité du montant de 53,48 millions d'euros à la lumière de l'article 86, paragraphe 2, CE

(103) Si la Commission devait conclure que cette intervention constitue une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE, les autorités françaises estiment que cette mesure autonome et indépendante du plan de restructuration de 2002 est compatible au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE, cette base de compatibilité n'ayant pas été contestée par le Tribunal dans son arrêt de 2005.

(104) Les autorités françaises insistent sur le fait que, dans ce cas de figure, le montant en cause est une mesure qui ne devrait pas être appréciée à la lumière des lignes directrices sur les aides à la restructuration de 1999 ou de 2004 et, notamment, ne devrait pas être prise en considération au moment d'apprécier les conditions imposées au plan de 2002. En effet, d'après la France, les lignes directrices sur les aides à la restructuration de 2004 (point 68) ne sauraient justifier l'intégration des 53,48 millions d'euros dans les aides à la restructuration.

(105) À cet égard, la France affirme que le montant de 53,48 millions d'euros couvrant des compensations de charges de service public pour la période de 1991 à 2001 n'est pas une mesure octroyée pendant la restructuration, qu'il s'agisse du plan de restructuration notifié en 2002 ou de son actualisation, mais bien une mesure qui précède les plans de restructuration en question. En outre, les autorités françaises font valoir qu'une mesure visant à compenser les charges pesant sur des entreprises du fait de leurs obligations de service public n'a pas la nature d'une aide à la restructuration telle que définie dans les lignes directrices.

(106) Les autorités françaises estiment que, même si ce montant a été notifié dans le cadre d'une injection financière globale au titre d'aide à la restructuration, la Commission n'est pas liée par les qualifications adoptées par les États membres et qu'au contraire, il lui revient, le cas échéant, de requalifier une mesure comme n'étant pas une aide d'État ou au contraire de qualifier une mesure étatique d'aide alors même que l'État membre en question ne l'aurait pas présentée de la sorte.

7.1.2. *Sur le solde notifié au titre des aides à la restructuration*

(107) À la lumière de ce qui précède, la France estime que, si le montant de 53,48 millions d'euros est jugé exempt d'éléments d'aide ou s'il est qualifié d'aide compatible au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE, le montant de l'aide à considérer comme aide à la restructuration au titre de la notification de 2002 s'élèverait, non plus à 76 millions d'euros, mais à 15,81 millions d'euros.

7.2. **Sur les mesures postérieures à la recapitalisation de 2002**

(108) La France rappelle, à titre liminaire, que la gravité des mouvements sociaux de 2004/2005 et la détérioration de la situation économique et financière de la SNCM ont conduit l'État actionnaire à lancer en janvier 2005 une procédure de sélection d'investisseurs privés et à mettre en œuvre des mesures d'urgence [notamment la cession de l'Asco et de la participation dans Sud Cargos ([71])].

7.2.1. *Sur le prix de cession négatif de la SNCM*

(109) En application de la jurisprudence communautaire en la matière, les autorités françaises invitent la Commission à considérer que le prix de cession négatif de la SNCM de 158 millions d'euros ne contient aucune mesure qualifiable d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE dans la mesure où l'État français se serait comporté comme un investisseur privé en économie de marché.

(110) A titre liminaire, la France fait observer que le prix final de 158 millions d'euros, qui est inférieur au prix négatif que demandaient initialement les repreneurs au terme de leur audit de la SNCM, est le résultat d'une négociation de cession de contrôle menée dans le cadre d'une mise en concurrence ouverte, transparente et non discriminatoire, et, à ce titre, constitue bien un prix de marché.

(111) La France considère que, dans la mesure où cette recherche d'un partenaire privé pour la SNCM a été opérée dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence ouverte, transparente et non discriminatoire, à l'issue de laquelle la meilleure offre a été retenue, le prix de cession est un prix de marché.

(112) D'après les autorités françaises, la cession au prix négatif de 158 millions d'euros aurait eu lieu dans les conditions les plus avantageuses pour l'État conformément à la jurisprudence communautaire et à la pratique décisionnelle de la Commission et ne contiendrait donc aucun élément d'aide. En effet, la France estime que ce prix négatif est inférieur au coût de liquidation que l'État aurait dû supporter en cas de liquidation de l'entreprise.

(113) Cette conclusion s'imposerait tant en appliquant l'approche issue de la jurisprudence de la Cour de Justice des Communautés européennes (ci-après jurisprudence Gröditzer ([72]) qu'en appliquant l'approche reposant sur l'analyse des coûts de liquidation effectifs de la SNCM (décision ABX ([73]).

(114) S'agissant de la première méthode se fondant sur la jurisprudence Gröditzer, la France expose que cet arrêt aurait confirmé l'appréciation de la Commission dans sa décision du 8 juillet 1999, selon laquelle «seule la valeur de liquidation […] des actifs, […], doit être prise en considération comme coût de la liquidation» ([74]).

(115) À cet égard, les rapports de la CGMF ([75]) et Oddo-Hastings ([76]) estiment la valeur de liquidation des actifs à un minimum de […] millions d'euros au 30 septembre 2005 ([77]).

(116) Par conséquent, dans la mesure où l'État en tant que propriétaire actionnaire d'une société n'est responsable de ses dettes qu'à concurrence de la valeur de liquidation de leurs actifs (jurisprudence «Hytasa» ([78]), la France affirme que la valeur de liquidation des actifs de la compagnie estimée au minimum à […] millions d'euros est nettement supérieure au prix négatif de cession de 158 millions d'euros.

(117) Sur la seconde méthode, la France indique qu'elle découle de la décision de la Commission concernant l'aide d'État mise à exécution par la Belgique en faveur d'ABX Logistics, dans laquelle la Commission a examiné un prix de cession négatif, présentant, comme en l'espèce, le caractère d'un prix de marché, en le comparant aux coûts que l'État actionnaire aurait effectivement supportés dans le cadre d'une liquidation amiable ou judiciaire tels qu'expertisés par un tiers indépendant. D'après la France, la Commission reconnaît notamment dans cette décision la validité d'un certain nombre de coûts pouvant résulter d'une action en comblement de passif de la part des créanciers ou de la liquidation aux autres branches du groupe liquidant sa filiale.

(118) Sur la base des rapports CGMF et Oddo-Hastings précités, les autorités françaises estiment que l'ensemble des coûts réels qu'aurait eu à supporter en tant qu'actionnaire la République française, s'élèverait entre […] et […] millions d'euros au 30 septembre 2005.

(119) Cette méthode tient notamment compte du risque que l'État français eût été appelé en «comblement de passif» si un tribunal avait dû le considérer comme dirigeant de fait de la SNCM. Les autorités françaises estiment que le risque d'action en comblement de passif ne peut être écarté, particulièrement au regard d'un précédent jugé par la Cour de Cassation en France ([79]). Ainsi, dans plusieurs courriers à la Commission, les autorités françaises ont soutenu que l'hypothèse d'une condamnation de l'État par un juge national à combler le passif de l'entreprise qu'il dirige constituait un scénario plus que plausible et qu'elle se devait d'être retenue dans le calcul du coût effectif d'une éventuelle liquidation de la SNCM.

(120) Au 30 septembre 2005, la valeur résiduelle de l'actif de la SNCM (soit […] millions d'euros) serait, après paiement des dettes privilégiées, de […] millions d'euros. Les autres éléments de coûts pris en compte au titre de l'action en comblement de passif envers l'État comprennent notamment les coûts de résiliation des principaux contrats d'exploitation, les coûts liés à la résiliation des conditions de crédit-bail des navires et le paiement des dettes chirographaires, ce qui conduirait à une insuffisance d'actifs à hauteur de […] millions d'euros. Les autorités françaises considèrent que l'État aurait été condamné à prendre en charge entre […] et […]% de ce montant.

(121) En outre, les autorités françaises considèrent que, du fait de son lien de dépendance avec la SNCM, et selon une autre jurisprudence française ([80]), la liquidation de l'entreprise aurait pu conduire le juge à ordonner le versement de dommages et intérêts aux salariés. Selon cette jurisprudence, les autorités françaises estiment qu'il serait plus que probable qu'un juge aurait fixé le montant des indemnités complémentaires sur la base des indemnités qui auraient été versées dans le cadre d'un plan social présenté antérieurement à la liquidation.

(122) Appliquant la jurisprudence *Aspocomp* au cas d'espèce, la France considère que l'État aurait été amené à payer des indemnités complémentaires de licenciement pour un coût total compris entre […] et […] millions d'euros, ce qui aurait conduit in fine à un coût total de liquidation à charge de l'État compris entre […] et […] millions d'euros.

(123) Selon cette approche, l'analyse des coûts effectifs qui auraient été mis à la charge de l'État actionnaire démontre que le coût pour l'État de la vente de la SNCM à un prix négatif de 158 millions d'euros est inférieur au coût effectif qu'il aurait dû supporter en cas de liquidation judiciaire de l'entreprise.

(124) En conclusion, les autorités françaises considèrent que ce montant ne saurait être qualifié d'aide d'État.

7.2.2. *Sur l'apport en capital conjoint des actionnaires*

(125) La France considère que, au travers de cette prise de participation, elle s'est comportée comme un investisseur avisé car, d'une part, elle est intervenue de manière concomitante et minoritaire aux côtés de BCP et VT et, d'autre part, cette participation bénéficie d'une rémunération en capital fixe de […]% par an, ce qui exonère l'État du risque d'exécution du plan d'affaires. En effet, la France expose que ce taux de rentabilité est très satisfaisant pour un investisseur privé ([81]). Elle précise toutefois qu'aucune rémunération ne serait due en cas de redressement ou liquidation judiciaire de la SNCM ou de l'exercice de la clause résolutoire par les repreneurs.

7.2.3. *Sur les mesures sociales complémentaires (aide à la personne)*

(126) La France considère, en invoquant la pratique décisionnelle de la Commission, notamment dans le dossier SFP - *Société française de production* ([82]), que ce financement constitue une aide à la personne qui ne bénéficie pas à l'entreprise. Dès lors, la mise en œuvre grâce à des fonds publics de mesures sociales supplémentaires en faveur des personnes licenciées, sans que ces mesures allègent l'employeur de ses charges normales, relèverait de la politique sociale des États membres et ne constituerait pas une aide d'État.

7.2.4. *Conclusion*

(127) Si la Commission devait toutefois qualifier d'aide d'État tout ou partie des nouvelles mesures, la France attire l'attention de la Commission sur le fait que les nouvelles mesures, en assurant le retour à la viabilité de la SNCM, permettraient le maintien d'un jeu concurrentiel sur les marchés en cause, notamment sur le marché de la desserte de la Corse. Cet élément, d'après la France, est un des principes des lignes directrices dans le sauvetage d'une entreprise en difficulté comme rappelé, dans le dossier présent, par la Commission (paragraphe 283 de sa décision annulée) et par le Tribunal dans son arrêt du 15 juin 2005. En particulier, ce dernier aurait rappelé que la Commission pouvait estimer, dans l'exercice de son large pouvoir d'appréciation, que la présence d'une entreprise était nécessaire pour prévenir l'émergence d'une structure oligopolistique renforcée des marchés en cause.

(128) S'agissant de la détermination des contreparties éventuelles à imposer à la SNCM, la France suggère que la Commission tienne compte de la structure de marché. Ainsi, une réduction des capacités de la SNCM serait de nature à renforcer la position désormais dominante de CFF sur le marché de la desserte de la Corse ([83]).

(129) D'après les autorités françaises, le plan de restructuration, tel qu'actualisé, serait conforme aux critères de compatibilité énoncés par la Commission dans ses lignes directrices de 1999 et de 2004. L'ensemble des mesures exposées dans le contexte de la privatisation de la SNCM permettrait également de rétablir dès fin 2009 la viabilité à long terme de la SNCM et serait limité au minimum nécessaire à ce retour à la viabilité.

7.3. **Sur la levée des restrictions posées par la décision annulée de 2003**

(130) Les autorités françaises rappellent, d'une part, que les conditions imposées par décision de 2003 ont été toutes mises en œuvre et respectées sur la période 2003-2006. D'autre part, les autorités françaises considèrent que ces mesures ne sont plus nécessaires à prévenir une distorsion de la concurrence et que leur maintien serait contraire au principe de proportionnalité eu égard à la limitation du montant des aides à la restructuration, désormais réduit à 15,81 millions d'euros. En particulier, les autorités françaises considèrent qu'il y a lieu de lever les conditions qui pourraient encore trouver application, à savoir celles portant sur l'interdiction de moderniser la flotte de la SNCM, sur le respect de principe du *price leadership* en matière tarifaire et sur le maintien d'un certain nombre de fréquences.

8. **OBSERVATIONS DES PARTIES INTERESSEES**

8.1. **Sur la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen de 2002**

8.1.1. *Observations de Corsica Ferries (CFF)*

(131) Contestant d'abord que la SNCM soit une entreprise en difficulté au sens des lignes directrices ([84]), CFF s'interroge sur la capacité de la SNCM à devenir rentable sur ses lignes non-subventionnées. CFF constate par ailleurs que, contrairement à ce qui est annoncé dans le plan de restructuration ([85]), Livourne est toujours desservi.

(132) Sur la question de la réduction des coûts, CFF regrette de ne pas avoir accès à certains éléments du plan de restructuration au sujet duquel ses représentants ont émis des critiques ([86]).

(133) CFF est d'avis que le calcul des autorités françaises aboutissant à la somme de 76 millions d'euros est purement fictif ([87]) alors que le ratio des capitaux propres sur les dettes financières de 79 % arrêté par les autorités françaises lui paraît exagéré ([88]). Pour ce qui concerne les participations de la SNCM, CFF note que certaines des filiales ne sont pas utiles aux activités de la compagnie maritime ([89]).

(134) En conclusion, selon CFF, le projet d'aide vise à contourner le règlement cabotage et à vider de sens l'appel d'offres lancé pour la desserte de la Corse à partir de Marseille. CFF insiste pour que l'aide projetée n'aboutisse pas à permettre une offre commerciale plus agressive de la part de la SNCM. Elle suggère qu'une aide à la restructuration ne soit octroyée qu'en 2007 et seulement dans le cas où la SNCM perdrait le prochain appel d'offres en 2006, seul scénario selon elle qui mettrait véritablement la compagnie maritime publique en difficulté.

8.1.2. *Observations du groupe Stef-TFE* ([90])

(135) Le groupe *Stef-TFE* fait valoir que les participations de la SNCM dans la CMN doivent être analysées comme des actifs purement financiers. Selon le groupe *Stef-TFE*, la CMN et la SNCM sont indépendantes et en concurrence pour les lignes autres que celles au départ de Marseille, même si elles sont toutes les deux cocontractantes dans le cadre du contrat de délégation de service public.

(136) La lettre indique que le groupe *Stef-TFE* s'engagerait «à racheter, tout ou partie, et de préférence la totalité des participations de la SNCM dans la CMN», dont il estime la valeur entre 15 et 17 millions d'euros, si la Commission devait estimer, dans les conditions qu'elle pourrait imposer dans sa décision finale qu'«une telle cession est nécessaire au bon équilibre du plan de restructuration».

8.1.3. *Observations de représentants de collectivités locales*

(137) Le maire de la ville de Marseille, le président du conseil général des *Bouches-du-Rhône* et le président du conseil régional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* soulignent l'importance économique que joue la SNCM dans l'économie régionale.

(138) Le président du conseil régional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* ajoute que les conditions pour que le plan de restructuration de la SNCM garantisse la viabilité de l'entreprise lui apparaissaient réunies.

(139) Le président du conseil exécutif de l'Assemblée de Corse a transmis une délibération de ladite assemblée en date du 18 décembre 2002 au cours de laquelle l'assemblée de Corse émettait «un avis favorable» au projet de recapitalisation de la SNCM.

8.1.4. *Observations de l'Office des Transports de Corse*

(140) L'Office des Transports de Corse (OTC) ([91]) souligne que l'appel d'offres lancé pour le contrat de délégation de service public n'a fait l'objet que d'une seule offre, à savoir celle du groupement CMN et SNCM. Soucieuse de maintenir une desserte fiable de qualité, la collectivité territoriale de Corse a inclus dans son contrat des mécanismes financiers de compensation ou de correction en fonction de l'efficacité et de la fiabilité des services. Enfin, il est rappelé que la collectivité territoriale de Corse a tenu compte de l'évolution de l'offre depuis 1996 sur les dessertes à partir des ports de la France continentale pour ne limiter les obligations de service public qu'aux seules dessertes à partir de Marseille.

(141) L'OTC indique également que, la SNCM étant aujourd'hui la seule compagnie capable de remplir les exigences du contrat en ce qui concerne le trafic de passagers, sa disparition «entraînerait immédiatement une diminution importante des services». Il rappelle en outre le poids de la SNCM dans l'économie de la Corse.

8.2. **Sur la décision d'extension de procédure de 2006**

8.2.1. *Observations de Corsica Ferries (CFF)*

(142) CFF souligne l'importance des montants financiers en question, leur caractère disproportionné par rapport au chiffre d'affaires de la SNCM et le fait qu'ils ont été versés à la SNCM avant que la Commission ne se prononce sur la qualification au titre de l'article 87, paragraphe 1, CE.

(143) CFF attire l'attention de la Commission sur le fait que le soutien de l'État français à la SNCM revêt un caractère stratégique pour le développement de CFF. Ces mesures non autorisées permettraient à la SNCM d'avoir une politique tarifaire très agressive sur les lignes où CFF est positionnée depuis 10 ans et, où, pour la première fois depuis son implantation, elle perdrait des parts de marché.

(144) CFF considère qu'il existe des voies alternatives à la présence de la SNCM sur toutes les lignes en cause, DSP et hors DSP, qui présenteraient de nombreux avantages tant pour la SNCM que pour la concurrence en général. S'agissant de la DSP ([92]), CFF estime que la SNCM devrait réduire son offre sur les dessertes opérées dans la cadre de la DSP afin d'empêcher qu'elle abuse de sa position dominante sur ce marché, afin d'éviter de nouveaux investissements et afin de mettre en place un plan social limité à 120 postes de travail saisonnier sans devoir supprimer des contrats à durée indéterminée, plus coûteux. Pour ce qui concerne les lignes hors DSP, CFF suggère le retrait par la SNCM d'un navire saisonnier.

8.2.1.1. Sur la recapitalisation de 2002

(145) S'agissant du montant de 53,48 millions d'euros, CFF s'interroge sur un éventuel double comptage dans le calcul de la compensation de 787 millions d'euros autorisée par la décision de la Commission de 2001.

(146) CFF considère que, malgré le fait que la jurisprudence *Altmark* soit postérieure à la signature de la DSP, les compensations versées dans le cadre de celle-ci doivent être examinées à la lumière des critères établis par ladite jurisprudence. À ce sujet, CFF considère que, à l'exception du premier, les critères *Altmark* ne sont pas remplis.

(147) S'agissant en particulier du quatrième critère *Altmark*, CFF partage les doutes de la Commission sur le fait que la SNCM puisse être considérée comme ayant été une entreprise bien gérée et adéquatement équipée. À cet égard, CFF attire l'attention de la Commission sur le fait que près de 50 % des pertes de la SNCM se seraient concentrées sur les années 2000 et 2001, ce qui laisserait penser que les pertes de la SNCM ne seraient pas imputables exclusivement aux obligations de service public.

(148) Quant à la possibilité d'apprécier ce montant à la lumière de l'article 86, paragraphe 2, CE, CFF considère que le Tribunal aurait invité la Commission à une appréciation qui se limiterait à la qualification de ce montant comme aide et non pas à sa justification au titre dudit article. La Commission serait tenue à vérifier que ce montant ne soit pas excessif par rapport aux surcoûts engendrés par les obligations de service public.

8.2.1.2. Sur les mesures postérieures à la recapitalisation de 2002

(149) S'agissant du processus de mise en concurrence pour la cession de la compagnie, CFF considère qu'il n'a pas été complètement transparent dans la mesure où l'entreprise sélectionnée, à savoir BCP, n'est plus aux commandes opérationnelles de la SNCM, ayant cédé sa place au groupe VT. En outre, les conditions financières ayant évolué pour devenir beaucoup plus favorables aux acquéreurs, CFF s'interroge sur le principe d'égalité de traitement des investisseurs qui aurait dû présider à l'ensemble de l'opération.

(150) Concernant le prix de cession négatif de 158 millions d'euros, CFF doute de l'application au cas d'espèce du critère de l'investisseur avisé en économie de marché. D'une part, CFF se demande si l'on peut considérer que l'opération en cause a été menée par l'État parallèlement à une intervention significative et concomitante des opérateurs privés concernés dans des conditions comparables alors que l'État a recapitalisé la compagnie avant la recapitalisation conjointe des actionnaires et le nouveau plan de restructuration. D'autre part, CFF considère que, face aux conditions financières graves de la SNCM, un investisseur avisé serait intervenu plus tôt pour ne pas laisser déprécier son investissement ([93]).

(151) CFF estime que la référence à l'affaire «ABX Logistics» n'est pas pertinente. Outre le fait que les circonstances de cette affaire ne sont pas transposables au cas d'espèce, CFF souligne une contribution significative du bénéficiaire des aides dans cette affaire, ce qui ne serait manifestement pas le cas de la SNCM. Par ailleurs, selon CFF, la décision de la Commission de 2006 n'aurait pas tenu compte des coûts liés au risque d'actions judiciaires dans le cadre d'une liquidation de l'entreprise concernée. À ce sujet, CFF estime que la jurisprudence nationale invoquée par la France afin de justifier les coûts qui seraient liés à la liquidation de la SNCM n'est pas applicable au cas d'espèce ([94]).

(152) CFF considère que l'application de la jurisprudence communautaire «Gröditzer» et «Hytasa» au cas d'espèce ne peut qu'amener à conclure que l'État ne se serait pas comporté en investisseur privé dans la mesure où, conformément à ladite jurisprudence, l'apport en capital de l'État a été lié à la vente de 75 % de sa participation dans la SNCM diminuant d'autant les perspectives de bénéfice en retour.

(153) Enfin, CFF considère que la comparaison entre les coûts de liquidation et les coûts d'une recapitalisation devraient prendre en compte la valeur des actifs, qui est, dans les deux cas, transférée à l'acquéreur. CFF estime que la valeur de l'actif cédé aux repreneurs oscillerait entre 640 millions d'euros et 755 millions d'euros ([95]), compte tenu de la valeur vénale de la flotte utilisée par la SNCM que CFF évalue entre 644 et 664 millions d'euros en août 2006.

(154) S'agissant de l'appréciation des mesures postérieures à la recapitalisation de 2002 comme aides à la restructuration, CFF estime que, si la SNCM remplit les conditions d'entreprise en difficulté des lignes directrices de 2004 dans la période précédent la première recapitalisation de 142,5 millions d'euros, cette qualification devient très contestable pour la période qui précède la seconde augmentation de capital de 8,75 millions d'euros dans la mesure où les fonds propres de l'entreprise ont été reconstitués.

(155) S'agissant de la viabilité de l'entreprise, CFF souligne que la cession de la SNCM n'est que partielle et n'est pas irrévocable compte tenu des clauses résolutoires négociées avec les repreneurs. Ces éléments représentent d'importants éléments d'incertitude sur la volonté et la capacité des repreneurs à redresser la SNCM et partant hypothèquent les perspectives de viabilité durable de l'entreprise. En outre, CFF indique que, contrairement à ce qui est exigé par les lignes directrices de 2004, les autorités françaises n'ont pas envisagé l'abandon des activités qui resteraient structurellement déficitaires même après la restructuration ([96]). De surcroît, CFF exprime son scepticisme quant au plan de réduction des coûts alors même que la flotte de la SNCM se serait agrandie ([97]) et du plan de réduction des effectifs notamment à la lumière de l'échec du plan social de 2002.

(156) CFF exprime ses doutes quant au fait que les nouvelles aides soient limitées au minimum en raison, d'une part, d'un manque de clarté sur ce que recouvrent les coûts sociaux et, d'autre part, du contenu du procès-verbal de l'Assemblée de la SNCM du 28 avril 2006 dont il ressort qu'une partie de ces aides auraient servi à couvrir les pertes d'exploitation de la compagnie en 2006 et en 2007. CFF considère également que les repreneurs de la SNCM ne contribuent pas de manière substantielle à la restructuration de l'entreprise.

(157) Afin de prévenir des distorsions indues de la concurrence, CFF estime nécessaire de reconduire et de préciser les contreparties imposées à la SNCM en 2003 ainsi que d'en ajouter de nouvelles portant sur la réduction de la présence de la SNCM sur le marché ([98]). CFF estime en outre qu'une partie des mesures imposées à la SNCM par la décision de 2003 n'ont pas été respectées ([99]).

(158) Sur la nature de la seconde recapitalisation de 8,75 millions d'euros, CFF estime que, outre la concomitance de l'investissement public et privé, l'intervention privée doit être significative et réalisée dans des conditions comparables de sorte que soit validée l'intervention de l'État. Dans le cas d'espèce, ces deux conditions ne seraient pas satisfaites. D'une part, la participation des repreneurs, strictement liée à la première augmentation de capital de 142,5 millions d'euros, ne serait pas significative. D'autre part, l'intervention des repreneurs n'aurait pas été effectuée à des conditions comparables à celles de l'État notamment du fait des clauses résolutoires et de la rentabilité attendue de la participation minoritaire de la CGMF.

(159) S'agissant des mesures sociales d'un montant de 38,5 millions d'euros, CFF conteste la qualification de ce montant comme aide à la personne. En effet, s'il est vrai que ce montant bénéficie directement aux employés de la SNCM, CFF souligne que cette mesure pourrait générer des effets positifs indirects pour la SNCM, notamment en termes d'apaisement du climat social.

8.2.2. *Observations de STIM d'Orbigny (Groupe Stef-TFE)*

8.2.2.1. Sur la recapitalisation de 2002

(160) La STIM souligne qu'au travers du versement d'un montant de 53,48 millions d'euros au titre de compensations de service public l'État aurait compensé la SNCM deux fois pour les mêmes obligations de service public. En outre, la STIM estime que ce versement ne remplit pas les critères établis par la jurisprudence *Altmark*.

(161) S'agissant plus particulièrement des deuxième et quatrième critères *Altmark*, la STIM conteste, d'une part, l'existence de paramètres préalablement établis de façon objective et transparente et, d'autre part, la comparabilité des ratios de la SNCM et de la CMN sur la période 1991-2001 ([100]) et prétend, à cet égard, que les données fournies à la Commission ont été manifestement biaisées. ([101]).

8.2.2.2. Sur les mesures postérieures à la recapitalisation de 2002

(162) S'agissant du prix de cession négatif de 158 millions d'euros, la STIM estime que ce prix ne constitue pas un prix de marché issu d'une procédure de mise en concurrence ouverte et non discriminatoire car la recapitalisation est intervenue dans des conditions différentes de celles qui doivent normalement guider un investisseur privé. La STIM considère en effet que l'actif net comptable réévalué permettrait, dans la pire des hypothèses, une liquidation sans coûts pour l'État, voire dégageant une plus-value de liquidation, que le prix de cession est dérisoire par rapport à la valeur de l'entreprise (estimée par la STIM à 350 millions d'euros) et que l'aide est disproportionnée par rapport aux besoins de l'entreprise.

(163) La STIM attire également l'attention de la Commission sur le caractère exorbitant de la clause résolutoire du transfert au secteur privé.

(164) La STIM conteste enfin la justification de la vente à un prix négatif reposant sur l'hypothèse d'une liquidation socialement difficile, qui semble peu réaliste.

(165) Concernant la seconde recapitalisation de 8,75 millions, la STIM considère que cet apport en capital ne respecte pas le principe de l'investisseur privé en économie de marché compte tenu de l'insuffisance des garanties de retour sur investissement. La STIM conteste l'argument tiré de la concomitance de l'investissement privé et public pour dénier à cet apport la qualité d'aide d'État. Une telle concomitance, pour autant qu'elle soit établie, ne constitue qu'un indice et ne saurait être à elle seule un critère de qualification ([102]). La STIM affirme enfin que cet apport constituerait une garantie donnée aux repreneurs par le gouvernement français que la SNCM serait bien attributaire de la DSP pour la desserte de la Corse.

(166) S'agissant des 38,5 millions d'euros d'aides à la personne, la STIM estime que ce montant vise en réalité à donner les moyens à la SNCM de respecter certains aspects essentiels du plan de redressement soumis à la Commission qui n'ont pas été mis en œuvre, notamment la réduction des effectifs.

8.2.2.3. Sur la compatibilité avec les lignes directrices 2004

(167) La STIM est d'avis que les aides reçues par la SNCM ne sont pas limitées au minimum. La contribution de la SNCM et des repreneurs au plan de restructuration serait insuffisante au regard des conditions imposées dans les lignes directrices 2004 et il ne serait pas démontré que la situation de la SNCM eût été exceptionnelle au point de justifier une contribution propre moins élevée. En outre, la STIM souligne le caractère disproportionné des aides octroyées en 2006 dans la mesure où elles ont permis à la SNCM de constituer des réserves pour couvrir des pertes futures. Enfin, le fait que la SNCM n'ait pas prévu de céder les actifs non indispensables à la survie de l'entreprise serait contraire aux exigences posées par les lignes directrices 2004.

(168) La STIM estime que les sommes versées l'ont été en violation du principe d'unicité établi par les lignes directrices de 2004. La dégradation de la situation financière de l'entreprise ainsi que les conflits sociaux ne sauraient s'analyser comme des circonstances exceptionnelles, imprévisibles et non imputables à l'entreprise bénéficiaire.

(169) Partant, la STIM exige des compensations supplémentaires à hauteur de la moitié des aides apportées, soit 98,25 millions d'euros au travers de la cession d'un navire supplémentaire ainsi que de ses participations directes et indirectes de la SNCM dans la CMN. À cet égard, la STIM affirme que ces participations ne sont pas stratégiques aux termes des lignes directrices sur les aides à la restructuration car elles ne seraient pas «indispensables à la survie de l'entreprise» ni ne revêtiraient le caractère d'actif inaliénable.

(170) La STIM fait également valoir que les prétendues synergies entre la SNCM et la CMN n'existent pas dans la mesure où la SNCM n'a aucun rôle effectif dans la gestion et le développement de la CMN. La STIM souligne enfin que le pacte d'actionnaire reliant les deux entreprises n'existe plus depuis le 15 mars 2006, date à laquelle il a été dénoncé par la CMN, ainsi que l'a constaté la Cour d'Appel de Paris.

8.2.3. *Observations de la SNCM*

(171) La SNCM a communiqué à la Commission un dossier faisant le point sur sa situation économique et concurrentielle, accompagné d'une consultation juridique appréciant, dans le cadre d'une procédure de liquidation, le risque d'une qualification judiciaire de l'intervention de l'État en tant que gestionnaire de fait de la compagnie pour la période précédant la privatisation.

(172) Consulté par la SNCM, le cabinet […] arrive à la conclusion que, sur la base des documents sociaux de la société complétés par les correspondances, les interventions et les comptes-rendus des organes de contrôle, l'État français a […] ([103]) ([104]) ([105]). Le rapport souligne en outre que […] ([106]). Enfin, le même rapport fait état de ce que […].

(173) Sur cette base, l'expert de la SNCM conclut qu'il est très probable que la qualité de gérant de fait de l'État français aurait été retenue par le tribunal de commerce de Marseille.

(174) En outre, il ressortirait des faits, notamment établis par des rapports de la Cour des Comptes, que des fautes de gestion imputables à l'État français ([107]), dirigeant de fait de la SNCM, ont contribué à l'insuffisance d'actifs constatée de la SNCM. Le préjudice résultant des fautes de gestion de l'État s'élèverait à […].

(175) Dans ce contexte, selon l'expert de la SNCM, la condamnation de l'État français à supporter tout ou partie de l'insuffisance d'actif dans le cadre d'une action en comblement de passif ne ferait donc aucun doute, compte tenu de l'implication très forte de l'État dans la gestion de la SNCM, de ses fautes de gestion manifestes et de l'étendue de ses ressources financières.

(176) Sur la base de la jurisprudence pertinente, l'expert de la SNCM conclut que, si la SNCM avait été liquidée, l'État aurait très certainement été condamné à prendre à sa charge l'intégralité des dettes sociales de la SNCM. Ceci aurait conduit à mettre à la charge de l'État actionnaire une part estimée entre […] et […]% de l'insuffisance d'actifs constatée (soit entre […] et […] millions d'euros). En conséquence, en décidant de privatiser la SNCM tout en renforçant préalablement ses fonds propres pour un montant de 158 millions d'euros, l'État français se serait comporté comme un investisseur avisé.

9. COMMENTAIRES DE LA FRANCE SUR LES OBSERVATIONS DES PARTIES INTERESSEES

9.1. Commentaires de la France sur les observations des parties intéressées relatives à la décision d'ouverture de la procédure formelle d'examen de 2002

9.1.1. *Sur les observations de Corsica Ferries*

(177) Les autorités françaises ont indiqué que certaines des données présentées par CFF concernant l'offre de la SNCM sont inexactes.

(178) L'État français estime, contrairement aux affirmations de CFF, que le plan de restructuration a été bâti de façon à permettre le rétablissement de la SNCM dans les meilleurs délais et à créer les conditions de sa viabilité à moyen et long termes. Les autorités françaises rappellent qu'une part importante du programme de réduction des coûts a déjà été mise en œuvre ([108]). En outre, la SNCM a provisionné, en 2001, 21,3 millions d'euros destinés au financement de mesures de restructuration, et particulièrement du plan de sauvegarde des emplois.

(179) Concernant la détermination du montant de l'aide, les autorités françaises confirment qu'un ratio de capitaux propres sur endettement global de 0,79 est bien caractéristique des bilans propres à la plupart des compagnies maritimes, sauf situation particulière ([109]).

9.1.2. *Sur les observations de Stef-TFE*

(180) Les autorités françaises considèrent que la description que fait *Stef-TFE* des relations entre la SNCM et la CMN dans le cadre de l'exécution du contrat de service public ne correspond pas à la réalité.

(181) Selon les autorités françaises, le choix de la formule du groupement momentané d'entreprise, dans lequel la SNCM et la CMN sont co-délégataires conjoints et non solidaires, n'a en rien «été rendu obligatoire par le caractère global de la consultation», contrairement aux observations de *Stef-TFE*. Le choix de constituer un groupement SNCM-CMN est le résultat d'une analyse faite

par les deux compagnies, selon laquelle la poursuite sous cette forme de leur partenariat historique et naturel leur conférait les meilleurs atouts - notamment en termes de compétitivité - dans le cadre de l'appel d'offres. L'entrée de la CMN dans ce groupement a donc résulté d'un choix délibéré de sa part, fondé sur l'appréciation de ses propres intérêts, et non d'une obligation née de la forme de l'appel d'offres.

(182) Les autorités françaises précisent que, contrairement aux observations de *Stef-TFE*, les deux compagnies SNCM et CMN ne sont ni indépendantes, ni en concurrence directe. Une telle situation serait en contradiction avec le principe même du contrat de délégation de service public unique dont elles sont cosignataires.

(183) Les autorités françaises maintiennent que la participation de la SNCM dans le capital de la CMN ne peut pas s'analyser comme un actif purement financier, ainsi que semble l'affirmer *Stef–TFE*. La France défend la position que les participations de la SNCM dans la CMN revêtent un caractère hautement stratégique. Leur cession constituerait selon elle en effet non seulement un contresens industriel mais également une erreur stratégique majeure.

9.1.3. *Commentaires de la France sur les observations de représentants de collectivité locales*

(184) Si la France approuve globalement le contenu de la lettre du président de la région *Provence-Alpes-Côte d'Azur*, elle tient néanmoins à indiquer que, contrairement à ce qui est affirmé au point 2 de ladite lettre ([110]), l'offre sur la desserte entre la France continentale et la Corse n'est pas «surdimensionnée par rapport à la demande» et que la politique tarifaire de la SNCM est conforme aux engagements qu'elle a pris de ne pas être à l'origine d'une guerre tarifaire et de ne pas être «*price leader*».

9.2. **Commentaires de la France sur les observations des parties intéressées relatives à la décision de 2006**

(185) De manière générale, la France note que bon nombre des observations de STIM et CFF sont identiques aux commentaires que ces sociétés avaient déjà formulés devant la Commission en 2003. En particulier, elles soulignent que les commentaires de CFF ont été présentés devant le Tribunal de première instance dans le cadre du recours en annulation de la décision de la Commission du 9 juillet 2003 et ont déjà, pour la plupart, été rejetés tant par la Commission que par le Tribunal.

(186) Sur la DSP concernant les liaisons Marseille-Corse, la France conteste tout argument visant à indiquer que la procédure de passation de la convention de la DSP aurait été irrégulière. En outre, d'après la France, l'existence de ces procédures nationales devant des juges nationaux compétents en tant que juge communautaire de droit commun implique qu'il n'existerait pas d'intérêt communautaire pour la Commission à examiner les questions relatives à la procédure de passation de la convention de DSP.

9.2.1. *Sur la mise en exécution anticipée des mesures prévues par le premier plan de restructuration et ses modifications*

(187) À la remarque générale concernant la mise en œuvre anticipée des mesures qualifiables d'aides par la France, les autorités françaises répondent que ladite mise en œuvre se justifie par la particularité de la procédure, à savoir l'annulation en 2005 de la décision d'autorisation de la Commission du 9 juillet 2003, et non par la volonté des autorités françaises de méconnaître leurs obligations issues du traité CE. D'ailleurs, la France précise avoir toujours tenu la Commission informée de l'évolution du dossier et des différentes mesures adoptées depuis janvier 2005, en vertu du principe de coopération loyale entre les États membres et la Commission.

(188) Concernant ces dernières mesures, les autorités françaises considèrent que puisqu'aucune d'entre elles ne constituent des aides, l'article 88, paragraphe 3, CE *in fine* ne leur serait pas applicable, et que, dès lors, il n'y aurait aucune obligation pour que leur exécution soit suspendue.

9.2.2. *Sur la recapitalisation de 2002*

(189) En premier lieu, les autorités françaises précisent n'avoir pas mis en doute l'applicabilité de l'arrêt *Altmark* tout en relevant, en revanche, certaines difficultés de mise en œuvre du test posé par cet arrêt, dans la mesure où le montant en cause lui était antérieur et n'avait donc pas pu tenir compte de ces nouveaux critères.

(190) La France précise que les 53,48 millions d'euros en question font partie des 69,3 millions d'euros déclarés compatibles par la Commission en 2003. Les doutes exprimés par la Commission dans sa décision d'ouverture de 2006 ne concernent donc pas la compatibilité de ces mesures, qui n'est pas remise en cause, comme semble l'affirmer la STIM dans ses observations, mais portent sur la nature d'aide de ce montant octroyé au titre de compensation pour charges de service public.

(191) D'après la France, les observations de CFF et de la STIM ne remettent pas en cause l'applicabilité au cas d'espèce de la première et de la seconde condition *Altmark*.

(192) S'agissant du troisième critère *Altmark*, les autorités françaises réfutent l'argument avancé par CFF et la STIM selon lequel le versement de cette somme conduirait nécessairement à une surcompensation du fait que la Commission a autorisé, par sa décision du 30 octobre 2001, le versement de 787 millions d'euros au titre de contreparties pour charges de service public. À cet égard, la France précise que la Commission, dans sa décision de 2003, a en effet constaté que ces obligations avaient été sous compensées et que le montant de 53,48 millions d'euros était justifié en tant que compensation de service public.

(193) Sur la quatrième condition *Altmark*, les autorités françaises soulignent, que, en dépit de l'absence d'entreprise de référence et donc de l'impossibilité d'établir une comparaison globale entre la SNCM et d'autres entreprises, comme constaté également par CFF, elles se sont efforcées de fournir des éléments permettant de faire une comparaison la plus précise possible avec des entreprises similaires, à savoir principalement la CMN. La France conteste également l'argument avancé par la STIM et CFF, selon lequel les charges de structure de la SNCM seraient plus lourdes que celles de la CMN. Même si tel devait être le cas, les autorités françaises considèrent que les ratios de productivité de la SNCM sont très proches de ceux de la CMN. En conclusion, la SNCM était aussi bien gérée que la CMN que la STIM ne qualifie à aucun moment d'entreprise mal gérée.

(194) La France précise que les pertes subies entre 1991 et 2001 n'étaient pas imputables qu'à la DSP, comme semble vouloir l'affirmer CFF, mais que les obligations de service public avaient empêché la SNCM de s'adapter au changement du paysage concurrentiel. Les autorités françaises précisent également que ces pertes ne se sont pas concentrées sur la période 2000-2001 mais se sont accélérées sur cette période en raison de l'augmentation des rotations effectuées par CFF.

(195) Concernant la compatibilité des 53,48 millions d'euros versés au titre de compensations de charges de service public en application de l'article 86, paragraphe 2, CE, les autorités françaises rappellent que, d'une part, dans sa décision de 2003, la Commission avait déjà déclaré la compatibilité de ce montant avec ledit article et que, d'autre part, le Tribunal ne l'a pas remise en question dans son arrêt du 15 juin 2005.

9.2.3. *Sur les mesures postérieures à la recapitalisation de 2002*

(196) S'agissant du processus de cession, la France précise qu'elle prévoyait dès son origine des critères de sélection classiques se fondant principalement sur le prix proposé pour la valorisation des titres de la SNCM et, à titre secondaire, sur d'autres paramètres (projet industriel, projet social, etc.), parmi lesquels le montant que les candidats étaient prêts à investir dans la société au titre d'une recapitalisation. La France conteste fermement l'argument avancé par les tiers, selon lequel le processus de mise en vente n'aurait pas été transparent et rappelle que, dans le cas d'espèce, l'État est même allé au-delà de ses obligations légales et réglementaires, déjà fortes et contraignantes, prévues en cas de cession de participations publiques. La France rappelle que l'évolution faisant à la suite de l'offre de BCP de reprendre 100 % des titres de la SNCM s'est déroulée dans un contexte financier et social très difficile et que l'association de VT à l'offre de BCP n'a pas changé les termes commerciaux et financiers de l'opération (hors répartition du capital).

(197) En ce qui concerne le prix négatif de 158 millions d'euros, les autorités françaises rappellent que, compte tenu de la situation financière de la SNCM au 30 septembre 2005, l'entreprise a été vendue à un prix de marché et que la vente a été économiquement plus avantageuse qu'une liquidation de l'entreprise. À cet égard, les autorités françaises précisent que l'application du critère de l'investisseur privé au cas d'une cession d'entreprise proche de la liquidation ne doit pas être considérée comme la recherche de la «rentabilité de l'intervention publique», mais comme la prévention de pertes plus importantes qu'aurait à subir l'actionnaire au travers d'une liquidation plus coûteuse.

(198) S'agissant du prix payé, la France conteste l'argument selon lequel la SNCM aurait été cédée à un prix ne correspondant pas à sa valeur réelle ([111]).

(199) Les autorités françaises réfutent également l'argument de CFF d'avoir sous-estimé la valeur vénale de la flotte de la SNCM, que CFF chiffrerait entre 406,5 millions d'euros et 426,5 millions d'euros. Les autorités françaises exposent que les navires pris en compte dans le calcul de CFF ne correspondent pas à ceux détenus en propre par la SNCM au 30 septembre 2005. L'absence de décotes appliquées à la valeur vénale des navires ne tiendrait pas compte du contexte dans lequel se serait déroulée une éventuelle liquidation judiciaire de ces actifs et enfin, la date retenue pour calculer cette valeur vénale, à savoir août 2006, n'est pas la date de liquidation potentielle de la SNCM à laquelle il convient de se référer, cette date étant celle du 30 septembre 2005. D'ailleurs, la France note que, si le calcul proposé par CFF devait être retenu, le prix négatif serait trois fois moins élevé que la valeur de liquidation des actifs requise par la jurisprudence Gröditzer, ce qui serait donc plus favorable que les hypothèses présentées à la Commission par les autorités françaises.

(200) À l'argument avancé par CFF remettant en cause l'application de la jurisprudence Gröditzer en se référant au fait que l'apport en capital de l'État dans la SNCM a été lié à la vente de 75 % de sa participation, diminuant d'autant les perspectives de bénéfice en retour, les autorités françaises rappellent que le prix de cession négatif de 158 millions d'euros correspond bien à la cession de la totalité du capital de la SNCM, suivie d'un nouvel investissement par l'État à hauteur de 25 % bénéficiant d'un retour de […] % par an. Dès lors, la France considère que le retour sur l'investissement reste garanti du fait de sa participation dans l'actionnariat de la compagnie à hauteur de 25 % dans la mesure où cette participation bénéficie d'une garantie de retour très élevé.

(201) La France conteste également l'argument avancé par CFF sur la non-applicabilité au cas d'espèce de l'approche ABX, reposant notamment sur l'analyse des coûts de liquidation effectifs de la SNCM et sur le risque que l'État aurait pu être considéré responsable du passif de l'entreprise au titre d'une action en comblement de passif telle que prévue par les procédures collectives françaises et confirmée par la jurisprudence nationale (arrêt de la Cour d'appel de Rouen du 22 mars 2005). Bien que les autorités françaises estiment que leur comportement en tant que gestionnaire de la SNCM ne saurait être qualifié

de «fautif» au titre de cette action, elles insistent sur l'existence d'un risque très élevé de condamnation de l'État par un juge national pour l'insuffisance d'actifs de la SNCM en raison des critères souples de qualification de la faute de gestion au sens de l'article L.651-2 du code de commerce et en vertu de la jurisprudence précitée qui serait transposable au cas d'espèce.

(202) S'agissant de la recapitalisation de 8,75 millions d'euros, la France rappelle que, contrairement aux affirmations de CFF et STIM, cet apport en capital ne constitue pas une aide d'État en raison de la concomitance de cet investissement, la similitude des conditions de sa souscription et la rémunération supérieure à la moyenne obtenue par l'État via la CGMF.

(203) En particulier, les autorités françaises précisent que le principe d'égalité des investisseurs ne serait pas remis en cause par l'existence des clauses résolutoires dans la mesure où ces dernières ont été prévues dans le cadre de la cession de 100 % de la SNCM et non dans le cadre de la recapitalisation de 35 millions d'euros qui a suivi celle-ci.

(204) En outre, la France rappelle que son investissement est bien inférieur à celui des repreneurs dans la mesure où ce n'est que le montant de 8,75 millions d'euros qui est à comparer avec l'investissement effectué par les repreneurs (26,25 millions d'euros). En effet, l'examen de la première recapitalisation de 142,5 millions d'euros ne devrait être fait que dans le cadre de la comparaison avec le prix de liquidation.

(205) Enfin, la France conteste l'argument avancé par la STIM concernant le fait que cet apport constituerait une garantie donnée aux repreneurs privés que la SNCM serait bien attributaire de la DSP pour la desserte de la Corse. Les autorités françaises font valoir que cette augmentation de capital est avisée et indépendante de la performance de l'entreprise et que l'attribution de la DSP à la SNCM ne permettrait pas d'améliorer le rendement attendu de cet investissement.

(206) Concernant les 38,5 millions d'euros de mesures sociales, la France réitère l'argument selon lequel ces mesures sont des aides à la personne et que leur prise en charge par l'État ne peut être considérée comme fournissant un avantage indirect à l'entreprise dans la mesure où celles-ci viennent en supplément des obligations légales et conventionnelles à la charge de la SNCM. En outre, la France rappelle que ces mesures ne permettraient pas le départ de salariés qui resteraient, en leur absence, à la charge de la SNCM.

(207) Contrairement à l'argument avancé par CFF, les autorités françaises précisent que les 38,5 millions d'euros ne correspondent pas à la mise en œuvre des réductions d'effectifs prévues dans le cadre du plan social de 2003 car ces réductions ont, malgré le retard, déjà été mises en œuvre. Le nouveau plan social vient donc en complément des premières mesures sociales de 2003.

9.2.4. *Sur la compatibilité avec les lignes directrices*

(208) La France considère que, à la lumière de ce qui précède, le montant d'aide à apprécier à la lumière des lignes directrice est de 15,81 millions d'euros.

(209) Contrairement aux affirmations de CFF, les autorités françaises considèrent que, eu égard au point 11 des lignes directrices de 2004, la première recapitalisation, tout en ayant permis à la SNCM de reconstituer ses fonds propres, ne lui a pas fait perdre son caractère d'entreprise en difficulté dans la mesure où cette recapitalisation a eu pour but d'assurer le maintien de l'activité de la société.

(210) La France réfute les allégations de CFF selon lesquelles elle n'aurait pas dû effectuer de nouvelles injections financières dans l'entreprise étant donné que la SNCM aurait pu avoir recours au crédit bancaire. À cet égard, les autorités françaises rappellent que, le 24 août 2005, les banques avaient refusé l'octroi de nouvelles lignes de trésorerie en faveur de la SNCM et que, dès lors, les seules alternatives envisageables étaient la privatisation ou la liquidation de l'entreprise.

(211) La France conteste les arguments avancés par CFF et STIM concernant l'échec du plan de restructuration de 2002 qui, malgré un certain retard, a été mis en œuvre et a permis d'atteindre les objectifs en 2005. La dégradation de la situation économique et financière de la SNCM due à des facteurs exogènes à l'entreprise même aurait ensuite rendu nécessaire le prolongement du plan notifié en 2002 et l'introduction de nouvelles mesures.

(212) La France estime que la SNCM a de bonnes perspectives de redressement et que les mesures envisagées par les nouveaux actionnaires, notamment la mise en œuvre du plan social, le redressement des dessertes et le renouvellement de certains navires, permettront le retour à la viabilité de l'entreprise. À cet égard, la France observe qu'en raison des revenus tirés de la DSP (environ […] du chiffre d'affaires de la SNCM) et compte tenu de l'importance des coûts fixes et des difficultés de redéploiement des 6 navires utilisés sur la desserte Marseille-Corse, la DSP constitue un élément essentiel de la stratégie de l'entreprise et de sa viabilité.

(213) Sur la limitation de l'aide au minimum, la France estime avoir limité au strict minimum les coûts de restructuration nécessaire pour permettre la réalisation de la restructuration. À cet effet, les autorités françaises rappellent que, comme la Commission l'a reconnu dans sa décision de 2003, l'entreprise a elle-même contribué suffisamment au plan de restructuration sur ses propres ressources en raison de la cession d'actifs pour un montant de 30,2 millions d'euros. De surcroît, compte tenu d'autres cessions réalisées par la SNCM pour un montant de 12,2 millions d'euros, le total de contributions propres de l'entreprise se chiffrerait à 42,4 millions d'euros. La France estime que ce montant est largement supérieur au montant de contributions propres nécessaires pour approuver des aides à la restructuration, qui se chiffreraient finalement à 15,81 millions d'euros dans la mesure où les autres mesures ne seraient pas des aides d'État.

9.2.5. *Sur les conditions imposées par décision de la Commission de 2003 et sur les éventuelles nouvelles contreparties*

(214) Contrairement aux allégations de la STIM et CFF, les autorités françaises affirment avoir respecté toutes les conditions imposées par la décision de 2003, auxquelles elles étaient tenues jusqu'à fin 2006, en particulier le maintien de la flotte à 11 navires et l'application de tarifs inférieurs à ceux de ses concurrents.

(215) D'ailleurs, la France considère que, dans le cadre de la nouvelle décision finale, le niveau de contreparties à imposer à la SNCM devrait être adapté dans la mesure où le montant d'aides à la restructuration serait désormais de 15,81 millions d'euros au lieu de 69,3 millions d'euros.

(216) À cet égard, la France conteste les observations de la STIM concernant la possibilité que la Commission impose à la SNCM comme contrepartie la cession de sa participation dans la CMN. La France conteste l'argument avancé par la STIM, selon lequel la définition d'actifs stratégiques aurait été remise en cause dans les lignes directrices de 2004 par rapport à celles de 1999.

(217) S'agissant des mesures évoquées par CFF visant à réduire la présence de la SNCM sur le marché, les autorités françaises rappellent que, comme l'aurait relevé, par ailleurs, la Commission dans sa décision de 2003 (point 87), les marchés concernés (France — Corse- et Maghreb) ne sont pas en surcapacité et qu'une reconfiguration des lignes desservant la Corse sous et hors DSP remettrait en péril la viabilité de l'entreprise.

(218) Quant à l'argument soulevé par CFF selon lequel la mise en œuvre au bénéfice de la SNCM des mesures décrites ci-dessus emporterait un risque sérieux de faire disparaître du marché France continentale-Corse son principal concurrent, à savoir CFF, les autorités françaises font valoir que, eu égard à la configuration actuelle de ce marché sur lequel CFF est désormais majoritaire, le maintien d'une structure concurrentielle dépend de l'autorisation du plan de restructuration de la SNCM et de la présence de cette dernière sur le marché en cause.

10. **APPRECIATION DES MESURES**

(219) L'article 87, paragraphe 1, CE prévoit que, *«sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions»*.

(220) La qualification d'une mesure nationale en tant qu'aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE suppose que les conditions cumulatives suivantes soient remplies, à savoir que: 1) la mesure en cause confère un avantage économique sélectif; 2) cet avantage soit financé au moyen de ressources d'État; 3) cet avantage fausse ou menace de fausser la concurrence et, enfin; 4) cet avantage affecte les échanges entre États membres ([112]).

(221) La Commission constate que la SNCM a reçu des ressources étatiques pour un montant total de 274,54 millions d'euros via la CGMF détenue à 100 % par l'État français.

(222) La SNCM opérant dans le secteur du transport maritime, ouvert à la concurrence intra européenne, l'avantage économique potentiel qu'elle a perçu est susceptible de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre les États membres.

(223) La circonstance que le marché du cabotage avec les îles de la Méditerranée était, jusqu'au 1er janvier 1999, temporairement exempté de l'application du règlement (CEE) nº 3577/92 du Conseil du 7 décembre 1992 concernant l'application du principe de libre prestation des services aux transports maritimes à l'intérieur des États membres (cabotage maritime) ([113]) ne permet pas d'exclure a priori que les subventions versées pour la desserte des liaisons de cabotage avec les îles de la Méditerranée dans le cadre de la DSP aient pu affecter les échanges entre États membres et fausser la concurrence.

(224) En tout état de cause, même si des subventions octroyées pour la desserte de lignes en cabotage pouvaient ne pas affecter les échanges et ne pas comporter de distorsions de concurrence avant le 1er janvier 1999, la situation a changé depuis cette date, puisque, conformément au règlement (CEE) nº 3577/92, les activités de cabotage sont désormais ouvertes à l'ensemble des opérateurs communautaires. De surcroît, il est à souligner que la SNCM n'exerce pas uniquement du transport de cabotage mais opère également sur le marché du transport maritime international, qui a été libéralisé par le règlement (CEE) nº 4055/86 du Conseil du 22 décembre 1986 portant application du principe de la libre prestation des services aux transport maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers ([114]).

(225) Dès lors, la Commission considère qu'en l'espèce les trois derniers critères de l'article 87, paragraphe 1, CE cités au point 220 de la présente décision sont remplis. Les sections suivantes examinent successivement pour chaque mesure l'existence d'un avantage économique sélectif et, le cas échéant, la compatibilité avec le marché commun des mesures qualifiées d'aide d'État.

10.1. **L'apport en capital de 53,48 millions d'euros au titre de compensation de service public**

(226) Bien que, dans sa décision de 2003, la Commission ait reconnu la nature de compensation de service public d'une partie de ces 76 millions d'euros, à savoir 53,48 millions d'euros, pour la desserte de la Corse entre 1991 et 2001, la Commission avait apprécié l'entièreté de l'apport en capital, soit 76 millions d'euros, au titre des aides à la restructuration dans la mesure où ce montant avait été notifié par les autorités françaises à ce titre. Dans son arrêt du 15 juin 2005 qui a annulé la décision de la Commission de 2003, le juge communautaire a invité la Commission à examiner le montant de 53,48 millions d'euros à la lumière de l'arrêt de la Cour du 24 juillet 2003 dans l'affaire Altmark.

(227) En outre, les autorités françaises ont prié la Commission de considérer que, en raison de sa nature de «compensation de service public», une partie de l'aide à la restructuration de 2002 soit considérée comme ne constituant pas une aide à la lumière de la jurisprudence *Altmark*.

(228) Les autorités françaises ayant invoqué l'application à l'espèce de la jurisprudence *Altmark* et, le cas échéant, de la dérogation prévue par l'article 86, paragraphe 2, CE, la Commission est tenue de se prononcer à cet égard, ces arguments revêtant une importance essentielle dans l'argumentation de la France ([115]).

10.1.1. *Remarques préliminaires*

De l'applicabilité de la jurisprudence Altmark au cas d'espèce

(229) À titre liminaire, la Commission rappelle qu'en dépit du fait que le prononcé de l'arrêt *Altmark* soit postérieur à la mise en œuvre de la mesure susmentionnée, les critères établis par le juge communautaire dans cet arrêt sont applicables au cas d'espèce.

(230) En effet, comme l'a récemment rappelé le Tribunal ([116]), la Cour n'a pas limité, dans le temps, la portée des énonciations faites dans l'arrêt *Altmark*. En l'absence d'une telle limitation temporelle, ces énonciations résultant d'une interprétation de l'article 87, paragraphe 1, CE sont dès lors pleinement applicables à la situation factuelle et juridique de la présente affaire.

De la détermination du montant de la compensation perçue au titre de service public

(231) Il convient tout d'abord de noter que la SNCM a subi des déficits substantiels entre 1991 et 2001, pour l'ensemble des dessertes de la Corse soumises à obligation de service public, en dépit des subventions de l'État autorisées par la décision de la Commission de 2001 ([117]). La Commission a en effet constaté au point 105 de cette décision que la perte cumulée avant impôt pour la période 1991-1999 pour la desserte de la Corse ([118]), telle qu'elle est déterminée dans le rapport de l'expert mandaté par la Commission, et y compris les subventions reçues, s'élevait à 217 millions de francs français, soit 33,08 millions d'euros.

(232) Pour ce qui concerne les années 2000 et 2001 ([119]), la Commission a suivi la même approche que le rapport d'expertise précité et a recalculé, à partir des comptes de résultat analytiques fournis, le résultat avant impôt en soustrayant les provisions pour restructuration qui sont déjà comptées dans les frais de restructuration tels que notifiés. Par ailleurs, la Commission a pu vérifier, d'après les comptes annuels de l'entreprise, qu'il n'y a pas eu de cession de matériel naval pendant ces deux années.

(233) La Commission est d'avis que la perte de l'année 2002 sur la desserte Marseille-Corse ne saurait être retenue, compte tenu du fait que, depuis le 1er janvier 2002, les tarifs d'exploitation pour la desserte de la Corse à partir de Marseille et les montants de la compensation financière ont été définis entre les autorités publiques et la SNCM de manière contractuelle, contrairement à ce qui a prévalu pour les conventions de 1991 et 1996.

(234) Dès lors, conformément à l'approche et à la motivation de la décision de 2001, la Commission arrive aux conclusions suivantes:

Tableau 3

Compte de résultat analytique sur la période 1991-2001

Réseau Corse	2001		2000		1991-1999 ([1])		Total 1991-2001	
	Millions de FRF	Millions d'euros	Millions de FRF	Millions d'euros	Millions de FRF	Millions d'euros	Millions de FRF	Millions d'euros
Résultat avant impôt	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Dotations provisions/dépréciation Liamone ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Dotations provisions/Plan Social	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Réseau Corse	2001		2000		1991-1999 (1)		Total 1991-2001	
	Millions de FRF	Millions d'euros	Millions de FRF	Millions d'euros	Millions de FRF	Millions d'euros	Millions de FRF	Millions d'euros
Correction plus-value (PV) sur navires	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Résultat avant impôt et hors PV et hors restructuration	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Données issues de la décision 2002/149/CE.
(2) Une provision de 14,8 millions d'euros a été constituée en 2001 au titre du NGV Liamone. Elle a pour objet de ramener la charge annuelle du navire au niveau de celui d'un navire adapté aux nouvelles contraintes imposées sur cette ligne et financé dans les mêmes conditions. Cette provision a été constituée en vertu des règles comptables sur la base desquelles une entreprise doit corriger son bilan en prenant acte d'une dépréciation exceptionnelle dès lors qu'elle constate que l'un de ses actifs a une valeur réelle ou vénale inférieure à sa valeur comptable.

(235) Au total, la perte cumulée enregistrée par la SNCM sur la desserte Marseille-Corse en sus des subventions de l'État autorisées par la décision de 2001 et corrigée des plus-values sur navires vendus pendant cette période et des frais de restructuration, s'élève à 53,48 millions d'euros pour l'ensemble de la période 1991-2001.

(236) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que, de l'apport en capital de 76 millions d'euros notifiée en 2002 ([120]), 53,48 millions d'euros peuvent être évalués en tant que compensation de service public.

10.1.2. *Existence d'un avantage économique à la lumière de la jurisprudence Altmark*

(237) Selon la Cour, dans la mesure où une intervention étatique doit être considérée comme une compensation représentant la contrepartie des prestations effectuées par l'entreprise bénéficiaire pour exécuter des obligations de service public, de sorte que cette entreprise ne profite pas, en réalité, d'un avantage financier et que ladite intervention n'a donc pas pour effet de mettre cette entreprise dans une position concurrentielle plus favorable par rapport aux entreprises qui lui font concurrence, une telle intervention ne tombe pas sous le coup de l'article 87, paragraphe 1, CE.

(238) Cependant, pour qu'une telle compensation puisse échapper à la qualification d'aide d'État, un certain nombre de conditions cumulatives doivent être réunies (voir note de bas de page 68 de la présente décision).

(239) S'agissant en particulier du quatrième critère dégagé par la Cour dans l'arrêt *Altmark*, il y a lieu de constater que la SNCM n'a pas été choisie à l'issue d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité.

(240) En l'absence de procédure de marché public, la Commission considère qu'il incombe à l'État membre de démontrer que le niveau de la compensation versée à la SNCM ne dépasse pas les coûts encourus par une entreprise moyenne, bien gérée et adéquatement équipée, en tenant compte des recettes y relatives ainsi que d'un bénéfice raisonnable pour l'exécution de ces obligations, conformément aux exigences de la jurisprudence de la Cour.

(241) En l'espèce, les autorités françaises reconnaissent elles-mêmes dans leur écritures du 16 novembre 2006 qu'il est en pratique impossible de trouver une entreprise qui pourrait servir de point de référence pour cette période 1991-2001 du fait des obligations de service public pesant sur la SNCM, cette dernière étant la seule entreprise capable d'assumer ces obligations. Dans ces circonstances, les autorités françaises se sont efforcées de fournir des éléments permettant de faire une comparaison la plus précise possible avec des entreprises similaires, notamment avec la CMN, en soulignant toutefois que ces entreprises ne se trouvaient pas dans les mêmes conditions d'exploitation que celles imposées à la SNCM par les conventions d'obligation de service public entre 1991 et 2001.

(242) À cet égard, la Commission considère que, au vu de l'argumentation des autorités françaises, ces dernières n'ont pas démontré en quoi les entreprises jugées par elles-mêmes similaires constituaient le point de référence tel qu'exigé par la jurisprudence communautaire. Dans ce contexte, la Commission relève que les données transmises par la France concernant ces entreprises ne lui permettent pas d'évaluer le degré de similarité invoqué ni d'analyser l'impact des différences de conditions d'exploitation alléguées sur la comparaison qui devrait être effectuée aux fins de l'application du quatrième critère susmentionné.

(243) Dans ces circonstances, la Commission considère que, sur la base des informations et des données transmises par les autorités françaises dans le cadre de la présente procédure, celles-ci restent à défaut d'établir que le quatrième critère *Altmark* est rempli.

(244) Eu égard aux développements qui précèdent, la Commission estime que la mesure en cause a conféré un avantage économique à la SNCM. Étant donné que la mesure n'a bénéficié qu'à la SNCM, cet avantage économique est sélectif. Partant, la compensation accordée à la SNCM dans le cadre des conventions de 1991 et 1996 pour un montant de 53,48 millions d'euros constitue une aide d'État, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

10.1.3. *Compatibilité avec le marché commun de la mesure en cause au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE*

(245) Les autorités françaises ayant invoqué la dérogation prévue à l'article 86, paragraphe 2, CE, la Commission utilisera la même approche et la même motivation que celles de la décision de 2001 pour évaluer la mesure en cause.

(246) À l'aune de cet article, le versement d'une aide d'État est susceptible d'échapper à l'interdiction de l'article 87 du traité CE, à condition que l'aide en question ne vise qu'à compenser les surcoûts engendrés par l'accomplissement de la mission particulière incombant à l'entreprise chargée de la gestion d'un service d'intérêt économique général et que l'octroi de l'aide s'avère nécessaire pour que ladite entreprise puisse assurer ses obligations de service public dans des conditions d'équilibre économique.

(247) Compte tenu de la jurisprudence applicable à la période 1991-2001 ([121]), la Commission doit, comme elle l'a fait dans sa décision de 2001:

— vérifier que les services dont la gestion a été confiée à la SNCM rentrent dans la qualification de service d'intérêt économique général, et

— examiner l'adéquation du montant des subventions octroyées à la SNCM dans le cadre des obligations de service public liées à la desserte maritime de la Corse aux surcoûts supportés par la SNCM pour satisfaire aux exigences fondamentales du contrat de service public.

Justification du service public

(248) Dans le cas d'espèce, s'agissant des compensations versées sur la période 1991-2001, comme la Commission l'a constaté dans sa décision de 2001, les obligations de service public imposées à la SNCM et à la CMN résultent de deux conventions quinquennales signées par ces dernières et l'Office de transport de la Corse (OTC). Ces conventions, dont la base juridique est la convention-cadre 1976-2001, ont précisé les modalités d'exécution du service public respectivement pour les périodes 1991-1996 et 1996-2001. Elles ont également défini les principes de versement de la subvention forfaitaire prélevée sur la dotation de continuité territoriale en contrepartie des obligations imposées.

(249) Quant à la question de savoir si ces obligations répondent à un besoin réel de service public, la Commission a constaté dans sa décision de 2001 précitée que la convention-cadre et les conventions quinquennales répondent au principe de la continuité territoriale qui vise à limiter les désavantages que représente l'insularité et à assurer la desserte de la Corse selon des modalités aussi proches que possible de liaisons purement continentales. La Commission note également que cet objectif, qui relève d'un intérêt public légitime n'a pas été atteint historiquement par le simple jeu des forces du marché ([122]).

(250) Partant, la Commission considère que le système de desserte prévu par la convention-cadre et les conventions quinquennales répondent à un besoin réel de service public.

Caractère non forfaitaire de la compensation

(251) Comme la Commission l'a constaté dans sa décision de 2001, la SNCM a reçu sur la période 1991-2001 en vertu du cadre légal décrit ci-dessus une subvention annuelle forfaitaire dont le montant était fixé pour cinq ans et révisé chaque année en fonction de l'évolution du produit intérieur brut marchand, ainsi que des informations et des comptes analytiques conventionnels présentés par la SNCM.

(252) Au point 30 de sa décision de 2001, la Commission prend note du fait qu'«aux termes de l'article 4 de la convention de 1976 ([123]), le montant de la subvention annuelle est versé sous forme de douze acomptes mensuels égaux. Afin de permettre la liquidation définitive de la subvention, la SNCM doit présenter, le 1er juillet de chaque année au plus tard, ses résultats pour l'exercice précédent visés par le contrôleur d'État. Les reversements éventuels à la charge de la SNCM sont déduits du ou des acomptes de l'exercice en cours. Le dispositif pour la régularisation des acomptes prévoit aussi des compléments éventuels versés par l'État. Les conventions conclues par la suite prévoient également des pénalités si, au cours d'une année, le nombre de liaisons de base non réalisées par la SNCM dépasse 2 % du nombre de liaisons de base prévues dans la convention. L'autorité concédante peut aussi notifier à la SNCM une retenue sur la dotation forfaitaire de continuité territoriale dans le cas d'incidents significatifs entraînant l'interruption du service public».

(253) Au point 82 de cette même décision, la Commission indique que la deuxième partie de ce point IV stipule que «dans l'hypothèse où les conditions économiques et en particulier, les charges d'exploitation et les niveaux de trafics ayant servi de base au calcul de la subvention, se dégraderaient de façon substantielle, la SNCM et l'OTC se rapprocheront pour étudier ensemble les mesures à mettre en œuvre en matière de desserte, de tarifs ou d'ajustement à la hausse du montant de la dotation en vue de rétablir l'équilibre financier de la compagnie».

(254) À la lumière de ce qui précède, et comme elle l'a conclu dans sa décision de 2001, la Commission considère que la compensation de 53,48 millions d'euros versée par l'État n'est pas forfaitaire en raison du mécanisme permettant de combler le déséquilibre financier résultant de la discordance entre les charges d'exploitation réelles et les charges ayant servi de base au calcul de la subvention.

Adéquation des compensations aux coûts du service public

(255) Comme la Commission l'a constaté dans sa décision de 2001 ([124]), les compensations financières reçues à l'époque en application des conventions quinquennales de 1991 et 1996 n'ont pas permis à la SNCM de combler complètement les pertes liées aux obligations de services publics. La Commission a estimé que cette sous-compensation s'élevait à 53,48 millions d'euros.

(256) La Commission conclut que le montant de 53,48 millions d'euros versé par l'État est égal à la sous-compensation observée pour la période 1991-2001 et est par conséquent adéquat eu égard aux coûts nets engendrés par la mission de service public dont la SNCM fait l'objet.

10.1.4. *Conclusion*

(257) Sur la base de ce qui précède, la Commission estime que la mesure en cause constitue une aide d'État, compatible avec le marché commun au titre de l'article 86, paragraphe 2, CE. La mesure ayant été mise en œuvre le 14 novembre 2003, la Commission constate que cette aide d'État est illégale.

(258) Dans ce contexte, le montant d'aide à considérer comme aide à la restructuration au titre de la notification de 2002 s'élève à 22,52 millions d'euros ([125]). Ce montant viendra s'ajouter aux mesures notifiées en 2006 dans la mesure où celles-ci comporteraient des aides à la restructuration (voir section 10.5 de la présente décision).

10.2. **La cession de la SNCM à un prix de vente négatif de 158 millions d'euros**

(259) En l'espèce, la Commission doit examiner si l'apport en capital de l'État de 158 millions d'euros préalable à la cession de la SNCM aux repreneurs privés, c'est-à-dire *in fine* le prix de vente négatif de l'entreprise pour un montant équivalent, est exempt d'éléments d'aide d'État.

(260) Une procédure publique de sélection ouverte, transparente et non discriminatoire au terme de laquelle l'État cède l'entreprise après une recapitalisation préalable (pour un montant supérieur au prix de vente) ne permet pas nécessairement d'exclure la présence d'une aide, susceptible de bénéficier à la fois à l'entreprise privatisée et à son acheteur ([126]).

10.2.1. *Cadre juridique de référence*

(261) Afin de vérifier si une entreprise a bénéficié d'un avantage économique induit par un apport en capital de l'État, la Commission applique, en principe, le critère de l'«investisseur privé opérant dans une économie de marché» (ci-après «le critère de l'investisseur privé»). Le critère de l'investisseur privé est une émanation du principe d'égalité de traitement entre les secteurs public et privé qui découle de l'article 295 du traité CE. Selon ce principe, les capitaux mis à la disposition d'une entreprise par l'État, directement ou indirectement, dans des circonstances qui correspondent aux conditions normales du marché, ne sauraient être qualifiés d'aides d'État ([127]).

(262) À cette fin, la Commission peut notamment évaluer si le pourvoyeur des ressources s'est comporté comme un investisseur privé poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle, et guidé par des perspectives de rentabilité à long terme des capitaux investis. La validité de cette approche a été reconnue par le juge communautaire dans le cadre de plusieurs affaires ([128]).

(263) Selon une jurisprudence constante, un apport en capital réalisé par un investisseur public en l'absence de toute perspective de profit, même à long terme, constitue une aide d'État ([129]).

(264) Le juge communautaire a également établi qu'un investisseur privé poursuivant une politique structurelle, globale ou sectorielle guidée par des perspectives de rentabilité à long terme ne saurait raisonnablement se permettre, après des années de pertes ininterrompues, de procéder à un apport en capital qui, en termes économiques, non seulement s'avère plus coûteux qu'une liquidation des actifs, mais est en outre lié à la vente de l'entreprise, ce qui lui enlève toute perspective de bénéfice, même à terme ([130]).

(265) Plus précisément, dans son arrêt «Gröditzer», la Cour a jugé que, en vue de déterminer si la privatisation d'une entreprise pour un prix de vente négatif comportait des éléments d'aide d'État: *«il y a lieu d'apprécier si, dans des circonstances similaires, un investisseur privé d'une taille qui puisse être comparée à celle des organismes gérant le secteur public aurait pu être amené à procéder à des apports de capitaux de cette importance dans le cadre de la vente de ladite entreprise ou aurait opté pour la liquidation de celle-ci»* ([131]).

10.2.2. *Application au cas d'espèce*

(266) À la lumière de ce qui précède, afin de déterminer la nature d'aide de la mesure en cause, la Commission doit *«évaluer si la solution choisie par l'État est, dans l'absolu, et par rapport à toute autre solution y compris celle de la non-intervention, la moins coûteuse, ce qui conduirait, si tel était le cas, à la conclusion que l'État a agi comme un investisseur privé»* ([132]).

10.2.2.1. Du respect du principe de l'actionnaire privé en économie de marché

(267) Dans ce contexte, il y a lieu de noter que les grands groupes d'entreprises ne sauraient actuellement, lorsqu'ils procèdent à des fermetures de sites ou à des liquidations de filiales, se désintéresser des conséquences sociales que de telles fermetures ou liquidations impliquent.

(268) Ainsi mettent-ils le plus souvent en œuvre des plans sociaux qui peuvent inclure des mesures de reconversion du personnel, des aides à la recherche d'emploi, des indemnités de licenciement, voire des actions sur le tissu économique local, qui vont au-delà de ce que la loi et les conventions collectives imposent.

(269) En l'espèce, la Commission constate que la SNCM est une société contrôlée par l'État au travers du groupe CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière).

(270) La Commission estime que, dans l'hypothèse d'une liquidation de la SNCM ([133]), de telles mesures auraient été mises en place en sus des obligations légales dans le but de ne pas ternir l'image de marque du holding d'appartenance et de son actionnaire ultime ([134]).

(271) La Commission rappelle que le spectre de la liquidation de l'entreprise en 2004 a provoqué des troubles sociaux nombreux et importants. Le conflit social musclé de septembre 2004 a par exemple bloqué la flotte de la SNCM durant 16 jours. La Commission ajoute que les autorités françaises ont démontré sur base chiffrée que ces mouvements sociaux de 2004, en ternissant l'image de marque du holding d'appartenance auprès de la clientèle, ont porté un préjudice important au nombre de passagers transportés par la SNCM et, partant, au chiffre d'affaires de l'entreprise. La Commission souligne en outre qu'en conséquence du climat social délétère de l'été 2004 ayant porté préjudice à la situation financière de la SNCM, l'actionnaire de l'entreprise a mis en place au printemps 2005 un plan social, suspendu en avril 2005, en concertation avec les syndicats. Sur la base de ce qui précède, la Commission considère qu'il est avéré que, dans l'hypothèse d'une liquidation de la SNCM, l'absence de prise en charge, par le groupe CGMF, des indemnités complémentaires de licenciement aurait très certainement nui à l'image de marque du holding d'appartenance et de son actionnaire ultime.

(272) Partant, la Commission estime que les coûts associés à ces mesures doivent être inclus dans le calcul des coûts d'une liquidation. Lesdits coûts auraient alors été imputés sur la valeur de liquidation de la SNCM pour autant que celle-ci eût été positive et/ou pris en charge directement par la CGMF/l'État en tant qu'actionnaire. La Commission considère que toute autre solution ignorerait la réalité sociale à laquelle les grands groupes d'entreprises sont aujourd'hui confrontés ([135]).

(273) Afin de quantifier le coût d'une liquidation pour l'actionnaire, la Commission retient une hypothèse *a minima* correspondant aux seules indemnités complémentaires de licenciement.

(274) À cet égard, les autorités françaises considèrent que, sur la base du plan social de 2005, fondé lui-même sur le plan social de 2002, la fourchette à retenir est de […] à […] euros par salarié, soit un montant total entre […] millions d'euros et […] millions d'euros. Les autorités françaises précisent que la borne basse de la fourchette pré-citée appréhende le fait que le coût du plan social de référence est majoré en raison de la proportion très importante de salariés approchant l'âge de la retraite et dont le départ s'effectue dans des conditions particulièrement avantageuses. Par ailleurs, il est également tenu compte du fait que le contexte de liquidation de la société et de licenciement de l'ensemble du personnel n'est pas comparable à celui d'un ajustement des effectifs permettant une poursuite des activités comme c'est le cas du plan social de référence.

(275) L'expert de la Commission a procédé à une analyse comparée des chiffres avancés par les autorités françaises avec des plans sociaux mis en œuvre en France récemment. Le plan social de Hewlett Packard en 2003 a coûté 214 000 euros par personne et en 2005 entre 50 000 et 400 000 euros. En 2004, le plan social mis en place par Péchiney, après la fusion avec Alcan, a coûté 128 000 euros par personne. Lors du plan social de Giat Industries en 2004, le coût total par salarié était de l'ordre de 162 000 euros contre 71 000 euros pour Gemplus en 2002 et 69 000 euros pour Danone (activités biscuits) en 2001. En 2002, Yves Saint Laurent Haute Couture annonce un plan social à 115 000 euros par salarié. Le plan Power 8 annoncé par Airbus France en février 2007 prévoyait un coût par salarié de 68 000 euros ([136]). En 2008, le coût du plan social de Michelin s'élève à 157 400 euros par salarié.

(276) S'agissant des dockers, la Commission précise que la Cour des Comptes, dans son rapport thématique public de juillet 2006 «Les ports français face aux mutations du transport maritime: l'urgence de l'action» rappelle le coût total par personne du plan social 2004, à savoir 145 000 euros par départ pour les ports autonomes et 209 000 euros par départ du port de Marseille.

(277) La Commission rappelle que sa décision du 17 juillet 2002 relative à la Société Française de Production permet d'illustrer le coût de la générosité dans un cas de privatisation d'entreprise en difficulté. Ainsi, la générosité a eu un coût pour l'État de 43,1 millions d'euros (soit 151 000 euros par salarié, le plan prévoyant le départ de 285 salariés) qui s'ajoute au coût de 5,3 millions d'euros des obligations légales et conventionnelles (soit au total un coût de 169 000 euros par salarié).

(278) À la lumière de cette analyse comparée, la Commission considère que l'hypothèse de […] euros versés à chaque employé au titre d'indemnités complémentaires de licenciement est cohérente avec le coût par employé licencié de plans sociaux mis en œuvre par des actionnaires privés à la même période.

(279) Enfin, la Commission estime que l'hypothèse de licenciement de l'ensemble du personnel de la SNCM dans le cadre d'une liquidation de l'entreprise est l'hypothèse la plus probable, notamment parce que l'octroi de la DSP pour la période 2007-2013 n'avait pas encore fait l'objet d'un appel d'offres et, partant, d'une décision définitive. En outre, au vu de la situation financière préoccupante de la SNCM, il est en effet improbable qu'un plan de continuation de l'activité eût été élaboré de sorte que l'entreprise soit placée en redressement judiciaire et que des licenciements pussent être évités.

(280) À la lumière des éléments ci-dessus, la Commission retient le montant total de […] millions d'euros que la CGMF (l'État) aurait dû consacrer aux indemnités complémentaires de licenciement.

(281) À ce stade de l'analyse, la Commission doit déterminer la valeur de liquidation de la SNCM hors indemnités complémentaires de licenciement. C'est en effet la différence entre cette valeur de liquidation, pour autant qu'elle soit positive, et les indemnités complémentaires de licenciement qui doit être comparée au prix négatif résultant de la vente afin de vérifier si l'État s'est comporté comme un investisseur privé en économie de marché. Pour ce faire, la Commission se fonde sur le calcul de l'actif net réévalué. Selon la méthode l'actif net réévalué, l'insuffisance d'actifs est constatée lorsque la valeur économique des actifs réels (généralement supérieure à la valeur nette comptable) ne couvre pas la valeur économique des dettes réelles.

(282) Aux fins de constater l'insuffisance d'actifs dans le cas d'espèce, la Commission, à l'aide de son expert ([137]), a vérifié comme expliqué ci-après qu'en date du 30 septembre 2005 la valeur de l'actif de la SNCM n'était pas suffisante pour désintéresser les créanciers privilégiés et les créanciers non privilégiés (en ce compris les salariés au titre des créances classiques).

Sur le choix de la méthodologie d'évaluation

(283) La Commission estime que la valorisation de l'actif net est une méthode couramment utilisée pour valoriser des sociétés dans le secteur du transport maritime. Elle juge par ailleurs que cette méthode est particulièrement adaptée à la situation de la SNCM dans la mesure où son actionnaire de référence n'a comme choix alternatif à la cession que de déposer le bilan de la société qui serait mise en liquidation.

(284) S'agissant d'autres méthodes de valorisation, en particulier de la méthode des cash flows libres opérationnels actualisés, la Commission estime que, compte tenu du fait qu'elle suppose la poursuite de l'activité de la société, ce qui n'est pas le cas de la SNCM, elle n'est pas pertinente pour le cas d'espèce.

Sur la date de référence

(285) La Commission retient la date du 30 septembre 2005 comme date de référence pour l'évaluation de la SNCM étant donné qu'il s'agit de la date à laquelle a été effectivement opéré le choix entre l'acceptation de l'offre de reprise ou la liquidation de la société, la sélection de BCP ayant été décidée le 27 septembre 2005.

Sur la valeur de l'actif de la SNCM

(286) La Commission observe en particulier que l'actionnaire de la SNCM a procédé, en collaboration avec le cabinet Ernst & Young, à une quantification du coût de liquidation de l'entreprise (le rapport CGMF précité) au 30 septembre 2005 qui a été contre-expertisée par Oddo Corporate Finance et le cabinet Paul Hastings. La Commission rappelle que le rapport Oddo-Hastings précité a valorisé l'actif de la SNCM à […] millions d'euros.

(287) S'agissant de la valorisation de la flotte en détention propre ([138]), la valeur vénale brute des navires de la SNCM ayant été évaluée par le courtier spécialisé BRS à […] millions d'euros au 30 septembre 2005, la flotte de la SNCM a été valorisée par le rapport Oddo à […] millions d'euros après décote ([139]), commission de courtage ([140]) et aléa judiciaire ([141]).

Tableau 4

Scénarios de valorisation de l'actif de la SNCM au 30 septembre 2005

(en millions EUR)

	Valeur de l'actif rapport Oddo	Valeur de l'actif expert Commission
Immobilisation incorporelle	—	—
Immobilisations corporelles		
— Flotte en détention propre	[…]	[…]
— Immeubles (1)	[…]	[…]
Immobilisations financières (2)	[…]	[…]
Actif immobilisé	[…]	[…]
Stocks	—	—
Avances et acomptes	—	—
Créances clients	[…]	[…]
Autres créances (3)	[…]	[…]
Trésorerie nette	[…]	—
Comptes de régularisation	—	—
Autres actifs	[…]	[…]
Total actifs	[…]	[…]

(1) En ce qui concerne les immeubles (dont le siège social de la SNCM), les autorités françaises précisent que la valeur liquidative retenue repose sur l'évaluation d'un expert immobilier en date de novembre 2003 actualisée de + […] % afin de tenir compte de la hausse des prix.

(2) Les immobilisations financières concernent essentiellement les titres de participation de la SNCM dans Sudcargos, Aliso, CGTH, CMN et Ferrytour.

(3) Ce poste concerne essentiellement des créances sur l'État, notamment la compensation au titre des obligations de service public du mois de septembre 2005 et le remboursement des charges sociales patronales par les Assedic au titre de l'exercice 2004.

Sources: rapport Oddo-Hastings, rapport de l'expert de la Commission

(288) À la lecture du tableau ci-dessus, la Commission constate que la flotte de navires constitue l'élément principal de la valorisation de l'actif de l'entreprise. À cet égard, l'expert de la Commission a jugé, après avoir effectué lorsque cela était possible une analyse comparée, que la décote appliquée à la valeur vénale brute des navires et l'aléa judiciaire étaient cohérents. Sur cette base, il a conclu ne pas avoir d'arguments pour rejeter l'évaluation de la valeur de la flotte établie par l'État français.

(289) S'agissant de la décote, la Commission estime que son niveau est cohérent avec les décotes observées lors de ventes de navires en cas de liquidation judiciaire. Selon l'expert de la Commission, la Régie des Transports Maritimes, société nationale belge exploitant la ligne Ostende-Ramsgate, a par exemple cédé deux car ferries en 1997 avec des décotes estimées à 35 % et 45 %. Plus récemment, la société Festival Cruises a cédé trois navires de croisière avec une décote moyenne de 20 %. Les décotes observées dans des cas similaires sont donc de l'ordre des décotes appliquées par les autorités françaises dans le cas d'espèce.

(290) Sur l'aléa judiciaire, aucune transaction comparable n'ayant eu lieu sur le marché, la Commission considère que les arguments justifiant l'application de l'aléa judiciaire sont cohérents avec l'étroitesse du marché pour des navires typés, conçus pour une exploitation assez spécifique.

(291) La Commission note par ailleurs que son expert indépendant a revu à la hausse la valorisation des immobilisations financières, en particulier celle de la participation de la SNCM dans la CMN (de […] millions d'euros à […] millions d'euros). À cet égard, compte tenu de l'offre de rachat de cette participation par *Stef-TFE* à […] millions d'euros transmise à la Commission dans le cadre de la présente instruction, la Commission considère que la valorisation de la participation de la SNCM dans la CMN à […] millions d'euros est raisonnable dans un contexte de liquidation de société.

(292) S'agissant de la valorisation des autres postes de l'actif, l'expert de la Commission n'a pas émis d'objection particulière. Il n'a toutefois pas retenu le poste «trésorerie nette», celui-ci étant en déficit. La Commission estime qu'effectivement ce poste doit être reclassé au passif de la SNCM.

(293) Compte tenu des ajustements opérés, la Commission valorise l'actif de la SNCM à […] millions d'euros au 30 septembre 2005.

Sur l'évaluation du passif de la SNCM

(294) La Commission constate que les autorités françaises quantifient le montant dû au titre des créances privilégiées à […] millions d'euros et à […] millions d'euros le montant dû au titre des créances non privilégiées (hors indemnités complémentaires de licenciement).

(295) S'agissant en particulier du passif social, les autorités françaises évaluent le coût du plan social conventionnel à […] millions d'euros. Les coûts afférents au plan social conventionnel ont été établis sur une base individuelle tenant compte du type de contrat (contrat à durée indéterminée — CDI et contrat à durée déterminée — CDD), des statuts et conventions collectives applicables (personnel naviguant, sédentaire et État-major), de l'ancienneté, du classement et de la rémunération de chaque salarié. Ce montant couvre les indemnités de préavis ([…] millions d'euros), les indemnités de congés payés sur préavis ([…] millions d'euros), les indemnités conventionnelles de licenciement ([…] millions d'euros) et la contribution Delalande ([…] millions d'euros) [142].

(296) Le coût du plan social extra-conventionnel est évalué par les autorités françaises à […] millions d'euros. Ce plan social regroupe l'ensemble des mesures d'accompagnement liées aux obligations légales et réglementaires de la SNCM en matière de licenciement [143] et des coûts indirects liés au plan social conventionnel [144].

(297) Le coût de résiliation des principaux contrats d'exploitation porte essentiellement sur la mise en jeu de la caution bancaire d'un montant de […] millions d'euros donnée en garantie de la bonne exécution par la SNCM de ses obligations de service public, à laquelle s'ajouterait la pénalité prévue à ladite convention, égale à […] % de la compensation financière de référence d'un montant de […] millions d'euros pour l'année 2005, soit environ […] millions d'euros en cas de défaillance du délégataire.

(298) En ce qui concerne le passif net lié à la cession des navires en crédit-bail [145], les autorités françaises soulignent que, sur la base de certaines hypothèses [146], le produit net de cession est évalué, par le courtier spécialisé BRS, à […] millions d'euros au 30 septembre 2005 après décote, commission de courtage et coût financier de portage. Les économies d'impôt et dettes bancaires s'élevant à […] millions d'euros, il subsiste un solde de dettes bancaires relatives aux navires en crédit-bail à rembourser de […] millions d'euros.

Tableau 5

Scénarios de valorisation du passif de la SNCM au 30 septembre 2005

(en millions EUR)

	Valeur du passif rapport Oddo	Valeur du passif expert Commission
Dettes privilégiées dont:		
— Dettes sociales et fiscales	[…]	[…]
— Dettes financières garanties par des actifs [1]	[…]	[…]
Coût du plan social conventionnel	[…]	[…]
Coût des mutuelles des retraités [2]	[…]	[…]
Coût du processus de liquidation	[…]	[…]
Pertes d'exploitation intercalaires [3]	[…]	[…]
Désintéressement des créanciers privilégiés	[…]	[…]
Dettes chirographaires [4]	[…]	[…]
Coût du plan social extra-conventionnel	[…]	[…]
Coût de résiliation des principaux contrats d'exploitation	[…]	[…]

(en millions EUR)

	Valeur du passif rapport Oddo	Valeur du passif expert Commission
Coût additionnel lié à la cession des navires en crédit-bail	[…]	[…]
Désintéressement des créanciers non privilégiés	[…]	[…]

([1]) Les navires Napoléon Bonaparte et Paglia Orba garantissent le montant des emprunts navals qui ont servi à leur financement.
([2]) Ce poste relève de l'usage au terme duquel la SNCM s'engage à prendre en charge une partie des coûts de mutuelle complémentaire en faveur de ses retraités.
([3]) Jusqu'à la clôture de la liquidation. Les pertes intercalaires prennent pour hypothèse sous-jacente le versement des salaires sur un seul mois. Elles incluent également le coût de désarmement des navires en détention propre, non décompté de la valeur des actifs. Ce coût correspond au coût d'immobilisation des navires à quai dans l'attente de leur cession.
([4]) Les dettes chirographaires sont ventilées comme suit: provisions pour risques et charges ([…] millions d'euros), dettes rattachées/participations ([…] million d'euros), fournisseurs d'exploitation ([…] millions d'euros), représentation générale ([…] millions d'euros), dettes groupe et associés ([…] millions d'euros), compte de régularisation passif ([…] millions d'euros).
Sources: rapport Oddo-Hastings, rapport de l'expert de la Commission

(299) La Commission note que le passif social constitue l'élément principal du passif de la SNCM. S'agissant du passif social privilégié, c'est-à-dire le coût plan social conventionnel, l'expert de la Commission a vérifié les formules de calcul de toutes les composantes du plan sur la base de sondages et n'a constaté ni anomalie, ni erreur. Compte tenu de cette vérification, la Commission estime raisonnable le montant de […] millions d'euros avancés par les autorités françaises au titre du plan social conventionnel.

(300) S'agissant des pertes d'exploitation intercalaires, la Commission estime que l'estimation est prudente au regard de la législation, en particulier les articles L.622-10 du Code du commerce et 119-2 du décret n° 85-1388 du 27 décembre 1985 en vertu desquels la SNCM serait susceptible d'être obligée par le Tribunal de commerce compétent à poursuivre son exploitation pour une durée de deux mois renouvelable à la demande du ministère public en raison de ses obligations de service public.

(301) Pour ce qui concerne les dettes chirographaires, l'expert de la Commission n'a pas émis d'objection particulière. Il a toutefois corrigé le montant de […] millions d'euros du montant de […] millions d'euros issu du retraitement du poste d'actif «Trésorerie nette». La Commission estime que ce retraitement est en ligne avec les modifications opérées dans la valorisation de l'actif de la SNCM.

(302) S'agissant du coût du plan social extra-conventionnel (hors indemnités complémentaires de licenciement), l'expert de la Commission estime que le chiffrage du coût des contentieux juridiques devrait être ramené à […] millions d'euros au lieu des […] millions avancés par les autorités françaises. Sur ce point, si la Commission considère qu'il est certain que les organisations syndicales demanderaient une requalification des contrats CDD en contrats CDI ([147]), elle considère par contre que le chiffrage ne doit concerner que les salariés en CDD pour lesquels ce risque est quasiment certain (soit […] CDD). Considérant un salaire mensuel brut de […] euros avec une indemnité de 9 mois de salaire pour les […] premiers CDD et 6 mois pour les […] suivants, le montant s'établit à […] millions d'euros.

(303) En ce qui concerne le passif net lié à la cession des navires en crédit-bail, la Commission considère que les hypothèses sous-jacentes au calcul sont justifiées notamment en raison du formalisme contractuel des GIE, qui limite toute substitution de tiers à la SNCM et conditionne les avantages fiscaux à l'exploitation des navires sous pavillon français. Il est par ailleurs également justifié que l'aléa judiciaire ne s'applique pas dans le cadre des navires exploités en crédit-bail car ces navires sont cédés par les banques créditrices des GIE. Dans ce contexte, la Commission estime qu'il est justifié qu'un coût financier de portage soit pris en compte entre le 30 septembre 2005 et la date de cession effective du navire.

(304) Eu égard à ce qui précède, la Commission estime qu'au 30 septembre 2005 le passif privilégié de la SNCM s'élève à […] millions d'euros et le passif non privilégié de la SNCM à […] millions d'euros.

Sur la constatation de l'insuffisance d'actifs

(305) À la lumière de ce qui précède, la Commission estime qu'en date du 30 septembre 2005 la valeur de l'actif de la SNCM (soit […] millions d'euros) n'était pas suffisante pour désintéresser les créanciers privilégiés (soit […] millions d'euros) et les créanciers non privilégiés (soit […] millions d'euros).

Conclusion

(306) Dans un tel contexte, en l'absence d'action en comblement de passif (voir *infra*), et compte tenu du point 273 de la présente décision et de l'insuffisance d'actifs, le coût d'une liquidation de la SNCM par la CGMF se limiterait aux coûts des indemnités complémentaires de licenciement, soit […] millions d'euros.

(307) Il s'ensuit que le choix fait par les autorités françaises de céder la SNCM à un prix négatif de 158 millions d'euros à comparer au coût minimum de liquidation de […] millions d'euros peut être considéré comme conforme au choix qu'aurait fait un groupe privé d'entreprises en économie de marché.

10.2.2.2. Des conséquences d'une liquidation judiciaire de la SNCM

(308) La Commission a également examiné l'argument des autorités françaises selon lequel l'État, en tant qu'actionnaire majoritaire, pourrait être appelé en comblement de passif en cas de liquidation de l'entreprise (voir *infra*). Dans ce cas, selon les autorités françaises, le calcul du coût de liquidation pour l'État actionnaire doit tenir compte du droit national comme la Commission l'a admis dans sa décision ABX Logistics ([148]) et doit s'apprécier au cas par cas, en tenant compte des particularités du secteur ([149]) et des circonstances de l'espèce.

(309) En l'espèce, la Commission prend note que les autorités françaises lui ont remis le 28 mars 2006 des documents attestant de ce que l'actionnaire de la SNCM avait procédé à la recherche de la solution la moins coûteuse pour lui en examinant en parallèle et dès le début deux pistes, à savoir la liquidation de l'entreprise et sa vente à un prix négatif.

(310) Sur la base des expertises pré-citées transmises à la Commission, les autorités françaises estiment que l'ensemble des coûts réels qu'aurait eu à supporter en tant qu'actionnaire la République française, au travers de la CGMF, s'élèverait entre […] et […] millions d'euros au 30 septembre 2005. Cette estimation tient notamment compte du risque que l'État français eût été appelé en «comblement de passif» si un tribunal avait dû le considérer comme dirigeant de fait de la SNCM et du risque que l'État soit condamné à payer des indemnités complémentaires de licenciement au personnel licencié. Les autorités françaises estiment que ces risques se doivent d'être retenus dans le calcul du coût effectif d'une éventuelle liquidation de la SNCM.

(311) Dès lors se pose la question de l'évaluation de l'ensemble des coûts réels qu'aurait probablement eu à supporter en tant qu'actionnaire la France en cas de liquidation judiciaire de la SNCM afin de déterminer si, au vu des possibilités d'être condamné à supporter ces coûts et au vu de l'ampleur de ceux-ci ([150]), un actionnaire privé avisé aurait préféré vendre immédiatement sa filiale à un prix négatif de 158 millions d'euros plutôt que de courir ce risque.

a) **D'une possible condamnation de l'État en comblement de passif**

(312) En droit français, le mandataire liquidateur d'une société en liquidation judiciaire a la faculté d'initier une action en responsabilité à l'encontre des anciens dirigeants de la société, dite «action en comblement de passif», en cas de résolution d'un plan de sauvegarde ou de redressement judiciaire ainsi qu'en cas de liquidation judiciaire ([151]).

(313) L'introduction d'une action en comblement de passif à l'encontre des anciens dirigeants de la société en faillite est motivée par la nécessité de reconstituer le patrimoine de la société, qui est l'une des missions confiées au mandataire liquidateur.

(314) Dans plusieurs courriers à la Commission, les autorités françaises ont soutenu que l'hypothèse d'une condamnation de l'État par un juge national à combler le passif de l'entreprise qu'il dirige constituait un scénario plus que plausible et qu'elle se devait d'être retenue dans le calcul du coût effectif d'une éventuelle liquidation de la SNCM.

(315) Dans ses écritures du 28 février 2008, la SNCM a fourni un rapport d'experts évaluant les conséquences juridiques d'une action en comblement de passif opposable à l'État français. Ce rapport conclut qu'un tribunal de commerce saisi de cette affaire aurait retenu très probablement la responsabilité de l'État de ce chef et l'aurait condamné à prendre à sa charge l'intégralité des dettes sociales de la SNCM.

(316) En l'espèce, la Commission est d'avis que, au vu de l'insuffisance d'actifs constatée à la SNCM (voir supra) et compte tenu de l'engagement possible de la responsabilité civile du mandataire liquidateur en cas d'inaction sous l'empire de la loi de 1985 et du droit d'action pour les créanciers depuis 2005, une action en comblement de passif aurait très probablement été engagée à l'encontre de l'État français dans l'hypothèse d'une liquidation judiciaire de la SNCM ([152]).

(317) La législation pertinente prévoit que les dettes sociales de la société en liquidation peuvent être mises à la charge de ses anciens dirigeants de droit ou de fait sous réserve de la réunion cumulative de quatre conditions.

i) *La reconnaissance de l'État en tant que dirigeant de droit ou de fait de l'entreprise en liquidation judiciaire* ([153])

(318) En l'espèce, la Commission note que l'expert de la SNCM a fourni une analyse détaillée menant à la conclusion que l'État français aurait très probablement été qualifié de gestionnaire de fait de la SNCM. En substance, le rapport d'expertise susmentionné a démontré, conformément à la jurisprudence pertinente ([154]), que l'État avait commis des actes positifs de gestion et de direction qui ne relevaient manifestement pas des contrôles administratifs instaurés par la loi et ce sur une longue période. En particulier, selon le rapport de l'expert de la SNCM, l'État aurait pris des décisions dans le cadre de pouvoirs de contrôle qu'il avait lui-même instaurés, détournant ainsi ses pouvoirs de contrôle pour prendre des décisions pour le compte de l'entreprise en lieu et place des dirigeants auxquels revenait le pouvoir de prendre lesdites décisions. En outre, il apparaîtrait que les organes dirigeants de la SNCM ne disposaient dans les faits d'aucune indépendance vis-à-vis de l'État dans la gestion de l'entreprise. Enfin, l'État se serait substitué aux organes dirigeants de la SNCM en prenant seul des décisions stratégiques sans en informer lesdits dirigeants.

(319) La Commission constate que les autorités françaises, dans leurs écritures du 28 mars 2008, n'ont pas émis de réserves quant à la qualification de l'État français de gestionnaire de fait de la SNCM. Dans leur courrier du 20 novembre 2006, les autorités françaises indiquent elles-mêmes que le juge ne manquerait pas de qualifier l'État actionnaire de la SNCM en tant que dirigeant de fait de l'entreprise. Toutefois, il est évident que une telle déclaration, rendue dans le cadre d'une procédure en matière d'aides d'État, ne peut pas en soi suffire pour établir à suffisance de droit si un juge aurait considéré les autorités nationales comme dirigeants de fait de l'entreprise bénéficiaire des mesures en question et, surtout, le degré de probabilité d'une telle éventualité.

(320) Dans les circonstances de l'espèce, il n'est pas nécessaire pour la Commission de se prononcer davantage sur l'appréciation des éléments invoqués par les autorités françaises, compte tenu de la conclusion à laquelle la Commission est parvenue à la section 10.2.2.1 ci-dessus.

ii) *L'existence d'une ou de plusieurs fautes de gestion dans le chef de l'État français, dirigeant de fait de l'entreprise en liquidation judiciaire*

(321) En l'espèce, la Commission relève que le rapport de l'expert de la SNCM a, sur la base d'une liste non exhaustive d'éléments factuels, mentionné une série d'éléments afin de démontrer que l'État, dirigeant de fait de la SNCM, a commis des fautes de gestion.

(322) En particulier, il est indiqué que l'État français aurait commis des fautes en matière d'investissements […]. L'État aurait également commis de nombreuses fautes de gestion en matière de […].

(323) À cet égard, […] ([155]). Dans leur courrier du 30 avril 2007, les autorités françaises ont qualifié de très élevé le risque d'une condamnation de l'État en responsabilité compte tenu des critères […] de qualification de la faute de gestion au sens de l'article L. 651-2 du code de commerce. Toutefois, il est évident qu'une telle déclaration, faite dans le cadre d'une procédure en matière d'aides d'État, ne peut pas suffire en soi pour établir à suffisance de droit si un juge aurait considéré que les autorités nationales ont commis les fautes alléguées et, surtout, le degré de probabilité d'une telle éventualité.

iii) *La constatation d'une insuffisance d'actifs*

(324) Dans le cas d'espèce, la Commission constate que, dans leur courrier du 16 novembre 2006, les autorités françaises ont fourni une évaluation de l'insuffisance d'actifs de la SNCM sur la base des rapports d'experts de la CGMF et d'Oddo-Hastings précités. La Commission prend note que l'expertise de la SNCM sur l'action en comblement de passif transmise à la Commission en février 2008 repose sur ces mêmes rapports pour constater l'existence d'une insuffisance d'actifs en cas de liquidation judiciaire de l'entreprise. En particulier, le rapport Oddo-Hastings relève une insuffisance d'actifs à hauteur de […] millions d'euros au 30 septembre 2005, calculée comme la différence entre, d'une part, la valeur de l'actif de la SNCM ([…] millions d'euros) et, d'autre part, la valeur du passif de l'entreprise (dettes privilégiées et non privilégiées évaluées respectivement à […] millions d'euros et à […] millions d'euros).

(325) La Commission relève qu'en vertu de la législation française précitée, une insuffisance d'actifs est constatée dès lors que le mandataire liquidateur de la société ne dispose pas d'actifs suffisants pour désintéresser les créanciers qu'ils soient privilégiés ou non. S'agissant plus particulièrement des créances sociales de l'entreprise, le passif social de l'entreprise est *a minima* constitué des créances salariales classiques, c'est-à-dire celles qui trouvent leur source directement dans le contrat de travail, la convention collective ou la loi et qui sont automatiquement inscrites par le mandataire liquidateur au passif de l'entreprise ([156]).

(326) La Commission a précédemment estimé l'insuffisance d'actifs de la SNCM à […] millions d'euros au 30 septembre 2005.

iv) *L'existence d'un lien de causalité entre les fautes et l'insuffisance d'actif constatée*

(327) Selon les autorités françaises, en droit français, le demandeur à l'action en comblement de passif n'a pas à déterminer le montant de l'aggravation du passif générée par la faute de gestion du dirigeant. Le dirigeant d'une personne morale peut être déclaré responsable, sur le fondement de l'article L. 624-3 du Code de commerce, même si la faute de gestion qu'il a commise n'est que l'une des causes de l'insuffisance d'actifs et peut être condamné à supporter en totalité ou partie les dettes sociales, même si sa faute n'est à l'origine que d'une partie d'entre elles ([157]).

(328) En l'espèce, la Commission prend note que l'expert de la SNCM qualifie de patent le lien entre les fautes de gestion et l'insuffisance d'actifs constatée. Sur la base des estimations présentées par ledit expert, le préjudice financier résultant de la liste non exhaustive des fautes de gestion de l'État relevées au point 322 de la présente décision s'élèverait à […] millions d'euros ([158]).

(329) Les autorités françaises […] ([159]).

(330) En outre, la Commission constate que les autorités françaises, dans leurs écritures du 16 novembre 2006, du 27 avril 2007 et du 28 mars 2008, […] ([160]). Les autorités françaises […] ([161]). Les autorités françaises ont elles-mêmes admis, dans leur courrier du 16 novembre 2005, qu'«il était clair que l'État actionnaire, que le juge ne manquerait pas de désigner dirigeant de fait de la SNCM, société à responsabilité limitée, serait probablement condamné en vertu de l'article L651-2 du Code de commerce à supporter l'intégralité de l'insuffisance d'actifs de la SNCM».

(331) Dans les circonstances de l'espèce, il n'est pas nécessaire pour la Commission de se prononcer davantage sur l'appréciation des éléments invoqués par les autorités françaises, compte tenu de la conclusion à laquelle la Commission est parvenue à la section 10.2.2.1 ci-dessus.

b) **De l'estimation du coût total de liquidation judiciaire de la SNCM**

Détermination de la part d'insuffisance d'actifs mise à la charge du dirigeant de fait

(332) À la lumière de ce qui précède, dans l'état actuel du dossier, la Commission n'a pas à établir le coût économique réel de la mise en jeu de la responsabilité de l'actionnaire.

(333) À cet égard, la Commission relève que, sur la base de l'article L624-3 du Code du Commerce, le dirigeant de droit ou de fait de la société en liquidation est condamné, dans de telles circonstances, à payer tout ou partie de l'insuffisance d'actifs constatée.

(334) La Commission constate que l'article susmentionné laisse aux magistrats l'entière liberté pour apprécier s'il y a lieu de condamner le dirigeant à supporter l'intégralité ou une partie des dettes sociales. À la lumière de la jurisprudence pertinente, il apparaît que les Cours et Tribunaux sont sensibles au comportement du dirigeant poursuivi et modulent les condamnations en fonction des constats qu'ils peuvent établir.

(335) Comme indiqué supra, les autorités françaises estiment que l'État français serait amené à supporter une part estimée entre […] et […] % de l'insuffisance d'actifs constatée, soit une fourchette comprise entre […] millions d'euros et […] millions d'euros.

(336) La Commission souligne que, dans un contexte proche de celui de la SNCM qui concernait la société Les Mines de Salsignes, sous-filiale du BRGM (un établissement public à caractère industriel et commercial), ([162]), la Chambre commerciale de la Cour de cassation a condamné le BRGM et ses filiales en qualité de dirigeant de fait solidairement avec les autres dirigeants de la société Les Mines de Salsignes au paiement de l'intégralité de l'insuffisance d'actifs. ([163]) La quote-part des dettes sociales mises à la charge de la société Coframines et du BRGM et donc *in fine* de l'État, s'est élevée à 73,6 %. Aux termes de cette décision, la Cour a relevé que le Conseil d'administration était placé dans un état de dépendance vis-à-vis des deux entités considérées.

(337) Toutefois, la Commission estime que les autorités françaises n'ont pas démontré, à la lumière des règles en matière d'aides d'État, en quoi les fautes de gestion de l'État susmentionnées préjudiciables à l'entreprise sont des fautes que tout autre actionnaire privé en économie de marché aurait pu commettre. À cet égard, il faut en effet souligner que seules de telles fautes, dûment établies, peuvent être prises en compte afin de déterminer si, eu égard au risque d'être condamné à supporter ces coûts et à l'ampleur de ceux-ci (i.e. la valeur actualisée nette du risque d'une condamnation future), un opérateur privé avisé aurait préféré payer immédiatement un prix négatif de 158 millions d'euros plutôt que de courir ce risque. En effet, on ne saurait considérer qu'un investisseur privé aurait été amené à commettre des fautes motivées par des considérations non entrepreneuriales, mais de caractère général (par exemple à des fins sociales ou de développement régional).

(338) La Commission ne nie pas que, dans certains cas exceptionnels, certaines législations nationales prévoient la possibilité pour des tiers de se retourner contre les actionnaires d'une société liquidée, notamment si ces actionnaires peuvent être considérés comme des dirigeants de droit ou de fait ayant commis des fautes de gestion préjudiciables à l'entreprise. Toutefois, bien qu'une telle possibilité existe en droit français, la Commission considère que les autorités françaises n'ont pas suffisamment levé les doutes de la Commission dans le cas d'espèce, concernant les arguments tirés du risque que, en cas de liquidation de la SNCM, l'État français aurait été condamné à combler le passif de cette société. Il n'est toutefois pas nécessaire de conclure sur cet aspect dans la présente décision compte tenu de la conclusion à laquelle la Commission est parvenue à la section 10.2.2.1 ci-dessus.

Détermination d'une prise en charge éventuelle des indemnités complémentaires de licenciement dans l'hypothèse d'une liquidation judiciaire de la SNCM

(339) En sus de l'insuffisance d'actifs, selon les autorités françaises, compte tenu de la jurisprudence en la matière ([164]), un juge aurait certainement été amené à condamner l'État français à prendre à sa charge les indemnités complémentaires de licenciement (soit entre […] et […] millions d'euros). Selon les autorités françaises, l'ensemble des coûts réels qu'aurait eu à supporter en tant qu'actionnaire la République française s'élèverait à une fourchette comprise entre […] millions d'euros et […] millions d'euros.

(340) Les autorités françaises précisent que, dans des jugements récents, des tribunaux français ont condamné le dirigeant de droit ou de fait à prendre en charge, en sus de l'insuffisance d'actifs, des indemnités complémentaires de licenciement calculées sur la base d'un plan social établi par l'entreprise avant sa mise en liquidation.

(341) Les autorités françaises indiquent en particulier que, dans l'affaire *Aspocomp*, la société française Aspocomp SAS, filiale à 99 % de la société finlandaise Aspocomp Group Oyj, avait signé un accord d'entreprise le 18 janvier 2002 décrivant les conditions d'indemnisation d'un plan social concernant 210 salariés sur 550 au total. Cet accord décrivait notamment le montant des indemnités compensatrices et complémentaires ainsi que les aides au départ volontaire. Or, à la suite d'un changement de stratégie du groupe, la société mère Aspocomp Group Oyj a décidé le 21 février 2002 de ne plus financer sa filiale Aspocomp SAS et a ainsi provoqué le dépôt de bilan de cette dernière. Cette décision a empêché de facto la filiale d'honorer les engagements pris dans le cadre de l'accord d'entreprise et l'a conduit à licencier l'ensemble des autres salariés.

(342) Dans ce contexte, l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen a confirmé le jugement du conseil des Prud'hommes d'Evreux et ainsi condamné la société Aspocomp Group Oyj, qui contrôlait à 99 % la gestion de sa filiale, à verser: (i) aux salariés concernés par l'accord d'entreprise, l'intégralité des indemnités compensatrices et complémentaires prévues dans ce seul accord d'entreprise, ainsi que des dommages-intérêts pour licenciement sans cause réelle et sérieuse et (ii) aux salariés licenciés dans le cadre du dépôt de bilan d'Aspocomp des indemnités équivalentes en considérant qu'en n'honorant pas les engagements pris, la société mère avait eu un comportement déloyal et une légèreté blâmable.

(343) En l'espèce, la Commission observe qu'il ressort des pièces du dossier qu'un plan social négocié, fondé sur le plan social de 2002 et mis en place au printemps 2005, a été suspendu le 25 avril 2005 par l'actionnaire de la SNCM sans concertation avec la direction de l'entreprise. La Commission constate en outre que l'élaboration de ce plan social est antérieure à la décision de l'État de vendre la SNCM.

(344) La Commission estime que, dans l'hypothèse où la SNCM aurait été liquidée, les salariés de l'entreprise n'auraient pas manqué de faire valoir les dispositions de ce plan social devant la justice.

(345) Pour qu'une telle démarche puisse être pertinente dans un cas comme celui de l'espèce, la Commission devrait évaluer: i) si un juge aurait condamné l'État membre pour avoir suspendu, sans concertation avec la direction de l'entreprise le plan social en question; ii) le montant que l'État membre aurait pu être condamné à payer dans cette éventualité; et iii) le degré de probabilité d'une telle éventualité ([165]).

(346) La Commission note qu'un arrêt de la Chambre commerciale de la Cour de cassation, dans lequel la Cour indique qu'elle serait prête à accueillir une action en responsabilité contre une société dominante dont les comportements fautifs ont entraîné la ruine de la filiale, et en conséquence, des licenciements collectifs ([166]), va dans le même sens que la jurisprudence Aspocomp.

(347) À cet égard, la Commission constate toutefois que le principe dégagé par l'arrêt de la Cour d'Appel de Rouen n'a pas été à ce jour conforté par d'autres arrêts de même nature. Partant, la Commission considère que les autorités françaises n'ont pas suffisamment levé les doutes de la Commission sur le fait que l'actionnaire de la SNCM se serait trouvé exposé, d'une manière suffisamment certaine, à la mise en cause de sa responsabilité et au versement d'indemnités complémentaires de licenciement sur le fondement de cette jurisprudence. Il n'est toutefois pas nécessaire de conclure sur cet aspect dans la présente décision compte tenu de la conclusion à laquelle la Commission est parvenue à la section 10.2.2.1 ci-dessus.

10.2.2.3. Conclusion

(348) La Commission estime, sur la base de ce qui précède, que le choix de céder la SNCM à un prix négatif de 158 millions d'euros est conforme au choix qu'aurait fait un groupe privé en économie de marché compte tenu des coûts sociaux qu'une liquidation de l'entreprise impliquerait.

(349) La Commission a fondé l'analyse qui précède sur les seules hypothèses qui lui semblaient raisonnables et suffisamment motivées. Ces estimations conduisent à considérer que l'écart entre le scénario choisi par les autorités françaises et la solution alternative serait d'au moins […] millions d'euros, ce qui devrait amplement couvrir une éventuelle erreur sur les estimations retenues après analyse.

(350) En outre, la Commission estime que le prix négatif de 158 millions d'euros résulte d'une négociation commerciale entre l'État et les repreneurs privés à l'issue d'une procédure publique de sélection ouverte, transparente non discriminatoire et inconditionnelle. À cet égard, la Commission considère que ce prix, qui est le moins négatif possible, constitue un prix de marché.

(351) En dépit des limites mentionnées au point 284 de la présente décision, la Commission indique que l'expert de la Commission a vérifié des scénarios de valorisation de la SNCM sur la base de la méthode des cash flows libres opérationnels actualisés issus d'un rapport de la Banque HSBC commandé par les autorités françaises. L'expert de la Commission estime que les calculs de HSBC ont été effectués correctement. Sur la base des résultats de ces simulations, il peut être conclu que le prix payé pour la SNCM est cohérent avec la valeur de l'entreprise estimée sur la base de la méthode des cash flows libres opérationnels actualisés au moment de l'opération.

(352) Il résulte de la section 10.2.2.1 ci-dessus, sans qu'il ait eu besoin de conclure sur les éléments exposés à la section 10.2.2.2 ci-dessus, que ladite mesure ne confère d'avantage économique ni à la SNCM, ni aux repreneurs privés. Partant, l'apport en capital de l'État de 158 millions d'euros préalable à la cession de l'entreprise aux repreneurs privés, c'est-à-dire le prix de vente négatif de 158 millions d'euros, ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

10.3. **L'apport en capital de la CGMF pour un montant de 8,75 millions d'euros**

10.3.1. *Cadre juridique de référence*

(353) Si l'intervention des pouvoirs publics en cause est réalisée concomitamment à une intervention significative d'opérateurs privés, effectuée dans des conditions comparables, l'existence d'un avantage économique peut être d'emblée écartée ([167]).

(354) La pratique décisionnelle de la Commission, confirmée par le juge communautaire, exclut d'emblée la nature d'aide d'un apport en capital de l'État dans de telles circonstances pour autant que les trois conditions soient respectées:

— l'intervention privée doit émaner d'opérateurs économiques. Tel n'est pas le cas d'une prise de participation des salariés dans le capital de l'entreprise concernée ([168]),

— l'intervention privée doit être significative. Tel n'est pas le cas par exemple d'une intervention privée qui ne porte que sur 3,3 % du montant total en jeu ([169]),

— l'intervention privée doit également être concomitante avec l'intervention publique. La Cour a ainsi confirmé l'analyse de la Commission selon laquelle des apports publics peuvent constituer une aide d'État lorsque des investissements privé dans la même entreprise ne sont effectués que postérieurement à l'allocation des apports publics ([170]). La Commission accepte toutefois de prendre parfois en considération une intervention privée qui a eu lieu peu de temps après une intervention publique, notamment quand l'investisseur privé a déjà signé une lettre d'intention au moment de l'intervention publique ([171]).

10.3.2. *Application au cas d'espèce*

(355) La Commission constate d'abord que les actions de la SNCM sont cédées à des opérateurs économiques, BCP et VT. À l'issue de l'opération de cession, l'État devait apporter à l'entreprise concomitamment un montant de 8,75 millions d'euros de sorte que sa participation de 25 % dans la SNCM soit maintenue conformément à son engagement notamment à l'égard des salariés.

(356) Ensuite, l'apport de l'État français à hauteur de 8,75 millions d'euros est à comparer avec l'apport des repreneurs privés, soit 26,25 millions d'euros. Cette répartition découle, comme indiqué ci-avant, de l'engagement des autorités françaises de maintenir 25 % de participation dans l'entreprise concernée. L'intervention privée portant sur 75 % du montant total, la Commission estime qu'elle est significative. A titre superfétatoire, la Commission souligne en outre que les partenaires privés possèdent une structure financière solide, que l'acquisition de la SNCM s'intègre parfaitement dans leur stratégie entrepreneuriale et que le plan d'affaires desdits repreneurs prévoit un retour à la rentabilité pour la fin de l'année 2009.

(357) S'agissant enfin de la concomitance des deux opérations d'apports en capital, l'expert de la Commission a contrôlé que lesdits capitaux ont été versés par tous les actionnaires de la SNCM, en ce compris la CGMF.

(358) Il a été en effet vérifié que, le 31 mai 2006, le conseil d'administration de la SNCM a constaté que toutes les opérations précitées avaient été réalisées. En particulier, l'augmentation de capital conjointe et concomitante de tous actionnaires pour un montant de 35 millions d'euros a eu lieu le 31 mai 2006. Elle s'est déroulée en deux étapes concomitantes: (i) une première augmentation de capital de […] actions a été souscrite entièrement par les repreneurs, par numéraire et au nominal ([…] euros), et (ii) une seconde augmentation de capital de […] actions (libérées au quart) a été souscrite pour partie par les repreneurs ([…] actions, soit un montant de 26,25 millions d'euros) et par l'État français à travers la CGMF ([…] actions, soit un montant de 8,75 millions d'euros), aux mêmes conditions, à savoir souscription en numéraire pour un montant nominal de […] euros.

(359) Les apports en capitaux public et privés sont dès lors strictement concomitants.

(360) À la lumière de ce qui précède, la Commission considère que les critères établis par la jurisprudence pour exclure d'emblée la nature d'aide de la mesure en cause sont remplis. Partant, la Commission considère que l'apport en capital de l'État français à hauteur de 8,75 millions d'euros ne confère pas d'avantage économique à la SNCM en ce que cet apport a été réalisé parallèlement à un apport de capitaux privés dans des conditions comparables au sens de la jurisprudence communautaire.

(361) En tout état de cause, la Commission est d'avis que le taux de rémunération de l'apport de l'État, soit […]% par an, constitue une rentabilité à long terme adéquate des capitaux investis pour un investisseur privé.

(362) À ce sujet, la Commission constate en effet que le rendement fixe de l'investissement en capital de l'État dans la SNCM exonère ce dernier de tout risque d'exécution du plan d'affaire puisque ce rendement est totalement déconnecté de la performance (à la hausse ou à la baisse) de l'entreprise. Ainsi, l'attribution de la DSP à la SNCM ne permettra pas à l'État d'améliorer le rendement attendu de sa participation.

(363) L'expert de la Commission en a conclu qu'en termes de risques l'apport en capital de l'État français s'apparentait plus à une obligation assortie d'un taux fixe qu'à un placement en actions. Il s'ensuit que le taux de rémunération de […] % est à comparer au taux des obligations du secteur privé français au moment de l'opération. D'après l'expert de la Commission, ce taux s'établissait à 4,15 % à la fin du mois de mai 2006.

(364) La Commission considère enfin que l'existence de la clause résolutoire de cession de la SNCM n'est pas de nature à remettre en cause le principe d'égalité de traitement des investisseurs. Cette clause porte en effet sur la cession totale de la SNCM aux repreneurs privés et non sur l'investissement (35 millions d'euros) concomitant par les repreneurs privés (26,25 millions d'euros) et l'État (8,75 millions d'euros) dans la SNCM privatisée.

(365) À la lumière de ce qui précède, la Commission constate que la mesure en cause ne constitue pas une aide d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE.

10.4. **Les mesures d'aides à la personne (38,5 millions d'euros)**

10.4.1. *Cadre juridique de référence*

(366) Afin d'apprécier si une mesure confère un avantage économique à une entreprise, «il convient […] de déterminer si l'entreprise bénéficiaire reçoit un avantage économique qu'elle n'aurait pas obtenu dans des conditions normales de marché» ([172]) ou inversement si elle évite de «supporter des coûts qui auraient normalement dû grever les ressources financières propres de l'entreprise et ont ainsi empêché que les forces en présence sur le marché ne produisent leurs conséquences normales» ([173]).

(367) Selon une jurisprudence constante, une charge normale est une charge qu'une entreprise doit normalement supporter dans le cadre de sa gestion courante ou de ses activités normales ([174]). Plus précisément, la Cour a indiqué que la réduction de charges sociales constitue une aide d'État si cette mesure est «destinée à exempter partiellement les entreprises d'un secteur industriel particulier des charges sociales pécuniaires découlant de l'application normale du système général de prévoyance sociale, sans que cette exemption se justifie par la nature ou l'économie de ce système» ([175]). Par ce jugement, la Cour indique clairement que l'existence d'un avantage économique doit être établie par rapport au système général de sécurité sociale, appliquant ainsi un raisonnement similaire à celui utilisé pour les affaires fiscales.

(368) Le 20 septembre 2001, la Cour a confirmé cette approche: «une aide consiste en un allégement des charges qui pèsent normalement sur le budget des entreprises compte tenu de la nature ou de l'économie du système de charges en cause, tandis qu'une charge spéciale est au contraire une charge supplémentaire par rapport à ces charges normales» ([176]).

(369) Par conséquent, pour identifier ce qui constitue un avantage, au sens de la jurisprudence relative à la notion d'aide d'État, il est impératif de déterminer la règle de référence ou le régime commun applicable, dans le cadre d'un régime juridique donné, à l'aune duquel cet avantage sera comparé ([177]). À cet égard, la Cour a d'ailleurs jugé que la détermination du cadre de référence revêt une importance accrue dans le cas de mesures fiscales puisque l'existence même d'un avantage ne peut être établie que par rapport à une imposition dite «normale», à savoir le taux d'imposition en vigueur dans la zone géographique de référence ([178]).

(370) Par ailleurs, selon une jurisprudence constante, «aux fins de l'application de l'article 92 du traité, il est indifférent que la situation du bénéficiaire présumé de la mesure se soit améliorée ou aggravée par rapport à l'état du droit antérieur ou, au contraire, n'ait pas connu d'évolution dans le temps […]. Il convient uniquement de déterminer si, dans le cadre d'un régime juridique donné, une mesure étatique est de nature à favoriser «certaines entreprises ou certaines productions» au sens de l'article 92, paragraphe 1, du traité par rapport à d'autres entreprises se trouvant dans une situation factuelle et juridique comparable au regard de l'objectif poursuivi par la mesure concernée» ([179]).

10.4.2. *Application au cas d'espèce*

(371) Il découle de la jurisprudence et de la pratique décisionnelle ([180]) de la Commission que, pour exclure la nature d'aide de la mesure en cause, la Commission doit vérifier que la mesure n'allège pas la SNCM de charges relevant de sa gestion courante, c'est-à-dire en l'espèce de charges découlant de l'application normale de la législation sociale applicable au secteur dans le cadre de rupture de contrat de travail.

(372) À cet égard, la Commission constate que, conformément au protocole d'accord signé entre les parties, le compte séquestre ne peut être actionné que pour financer des compensations versées à des individus dont le contrat de travail avec la SNCM aura été préalablement rompu. Ainsi, ces mesures n'ont ni pour objet, ni pour effet de rendre possible le départ de salariés qui, en l'absence de ces mesures, auraient pu rester à la charge de la SNCM.

(373) La Commission remarque également que l'octroi de ces compensations aux personnels licenciés après la cession de la SNCM a été consenti par l'État puissance publique et non par l'entreprise.

(374) En outre, la Commission note que ces mesures sociales complémentaires vont au-delà des indemnités prévues par la législation sociale et des conventions collectives applicables. Les coûts découlant de l'application de ces dernières restent ainsi dans leur totalité à la charge de la SNCM.

(375) La Commission observe enfin que ces mesures sociales complémentaires seront mises en œuvre dans l'éventualité d'un plan de réduction des effectifs exécuté par les repreneurs une fois la SNCM vendue. En d'autres termes, ces compensations ne correspondent pas à l'exécution des plans de réduction d'effectifs prévus dans le contexte du plan de restructuration de 2002.

(376) Partant, la Commission considère que le coût des indemnités sociales complémentaires ne coïncide ni avec le coût des plans sociaux antérieurs à la cession qui ont été pris en charge par l'État, ni au coût social estimé ci-avant dans le cadre d'une liquidation judiciaire de la SNCM.

(377) Il s'ensuit que les mesures sociales complémentaires ne constituent pas des charges découlant de l'application normale de la législation sociale applicable dans le cadre de la rupture de contrat de travail.

(378) À titre surabondant, la Commission constate que, même en rajoutant le montant de 38,5 millions d'euros à l'apport en capital de l'État d'un montant de 142,5 millions d'euros, le prix de vente négatif ajusté, soit 196,50 millions d'euros, reste largement inférieur au coût de liquidation judiciaire de la SNCM (voir point 3 de la présente décision).

(379) À la lumière de ce qui précède et conformément à sa pratique décisionnelle ([181]), la Commission considère que la mise en œuvre grâce à des fonds publics de mesures sociales supplémentaires en faveur des personnes licenciées, sans que ces mesures allègent l'employeur de ses charges normales, relève de la politique sociale des États membres et ne constitue pas une aide directe, au sens de l'article 87, paragraphe 1, CE. La Commission estime qu'elle ne constitue pas davantage d'aide indirecte dans la mesure où elle ne bénéficie aux personnels que lorsqu'ils sont licenciés.

10.5. **Le solde de 22,52 millions d'euros notifié au titre des aides à la restructuration**

(380) Sur la base de ce qui précède, et conformément au point 258 de la présente décision, le montant de la subvention à apprécier au titre des aides d'État hors compensation de service public s'élève à 22,52 millions d'euros ([182]) et représente une partie de l'injection de capital notifiée par les autorités françaises en 2002.

(381) La Commission considère que ce montant confère à la SNCM un avantage économique sélectif et, partant, que cette subvention constitue une aide d'État au titre de l'article 87, paragraphe 1, CE.

10.5.1. *Compatibilité de la mesure au titre des lignes directrices communautaires concernant les aides au sauvetage et à la restructuration*

(382) La mesure en cause a été notifiée en 2002 par les autorités françaises au titre des lignes directrices communautaires concernant les aides au sauvetage et à la restructuration de 1999 ([183]).

(383) Les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime ([184]) renvoient pour l'évaluation d'aides à la restructuration de compagnies maritimes aux lignes directrices susmentionnées. Selon le point 19 desdites lignes directrices, *«la seule base de compatibilité pour les aides au sauvetage et à la restructuration octroyées à des entreprises en difficulté est l'article 87, paragraphe 3, point c)»*.

(384) S'agissant de la compatibilité d'une aide d'État à la restructuration avec l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE, il ressort de la jurisprudence que la décision de la Commission doit énoncer les motifs pour lesquels elle considère que les aides sont justifiées au regard des conditions prévues par les lignes directrices, notamment, l'existence d'un plan de restructuration, une démonstration satisfaisante quant à la viabilité à long terme et le caractère proportionné des aides au regard de la contribution de son bénéficiaire.

Caractère d'entreprise en difficulté

(385) Pour être éligible à une aide à la restructuration, l'entreprise doit pouvoir être qualifiée d'entreprise en difficulté au sens des lignes directrices de 1999 ([185]).

(386) En l'espèce, la Commission rappelle qu'elle a constaté que ce critère était respecté tant dans la décision de la Commission du 17 juillet 2002 concernant l'aide au sauvetage en faveur de la SNCM ([186]) que dans celle du 19 août 2002 ouvrant la procédure formelle d'investigation à l'encontre du projet de recapitalisation, sur la base des comptes annuels de la SNCM pour l'année 2001.

(387) Aux fins de la présente décision, la Commission a vérifié que la SNCM remplissait cette condition sur la base des comptes annuels de l'entreprise pour l'année 2002. Ainsi, les capitaux propres hors provisions réglementées ([187]) restent toujours négatifs à – 26,5 millions d'euros en 2002, après – 30,7 millions d'euros en 2001. Un tel niveau traduit la disparition de plus de la moitié du capital social de l'entreprise, capital social dont plus d'un quart a disparu au cours des 12 derniers mois qui ont suivi la notification, vérifiant ainsi la condition suffisante et non nécessaire décrite au point 5 a) des lignes directrices.

(388) Outre l'évolution du capital social, la Commission constate entre autres que:

— entre 2001 et 2002, le résultat courant avant impôts est passé de – 5,1 millions d'euros en 2001 à – 5,8 millions d'euros en 2002, les pertes nettes en 2002 n'ayant pu être amoindries que grâce à la vente de certains navires,

— la capacité d'autofinancement de la SNCM qui atteignait 39,2 millions d'euros fin 2001, est ramenée à 35,7 millions d'euros à fin 2002,

— les dettes financières nettes hors crédits-baux sont passées de 135,8 millions d'euros à 144, 8 millions d'euros entre 2000 et 2002,

— les charges financières (intérêts et charges assimilées) sont passées de 7,0 millions d'euros en 2000 à 9,503 millions d'euros en 2002.

(389) Les autorités françaises ont confirmé par ailleurs à la Commission que les banques refusent désormais de lui prêter de l'argent en raison de son endettement, en dépit du fait que la SNCM ait proposé d'apporter en garantie ses derniers navires libres d'hypothèques ou d'autres servitudes similaires.

(390) Enfin, le contrat de DSP ne modifie en rien cette analyse. Si ce contrat doit certes permettre à la SNCM, conjointement avec la réussite du plan de restructuration, d'atteindre à terme des résultats d'exploitation positifs, il n'en demeure pas moins que son manque aigu de fonds propres, son endettement croissant et le coût des mesures opérationnelles du plan de restructuration devraient conduire la compagnie, dans un certain laps de temps, à la cessation de paiement.

(391) À la lumière de ce qui précède, la Commission estime que la SNCM remplit à la fois la condition prévue par le point 5, sous a), des lignes directrices de 1999 et celle prévue par son point 6. Partant, elle constate que, en 2002, la SNCM était une entreprise en difficulté au sens desdites lignes directrices.

Retour à la viabilité (points 31 à 34 des lignes directrices)

(392) Conformément aux lignes directrices de 1999, l'octroi de l'aide est conditionné à la mise en œuvre d'un plan de restructuration qui aura été validé par la Commission. Comme indiqué au point 79 de la décision d'extension de la procédure formelle d'examen de 2006 et, étant donné que la Commission a considéré que les mesures postérieures à la notification de 2002 ne constituaient pas des aides d'État, la Commission estime que la compatibilité de l'apport en capital pour un montant de 22,52 millions d'euros avec les lignes directrices de 1999 doit être examinée à l'aune du plan de restructuration de 2002. «Il y a lieu en effet de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour […] s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure» ([188]).

(393) Sur la base des informations fournies par les autorités françaises, la Commission constate qu'en dépit du fait que le plan de restructuration de 2002 prévoit un retour à la rentabilité dès 2003 grâce à des actions qui s'échelonnent essentiellement sur les années 2002 et 2003, il n'en reste pas moins que la SNCM ne retrouve un niveau de fonds propres «suffisant» que vers 2005-2006. La Commission fixe ainsi la fin de la période de restructuration au 31 décembre 2006.

(394) Le retour à la rentabilité de la desserte entre Marseille et la Corse est prévu à brève échéance et le Maghreb est déjà une activité profitable. Seule l'activité au départ de Nice reste plus incertaine mais son poids diminue et la dépréciation anticipée du Liamone en 2001 facilitera le retour à des résultats positifs sur cette ligne. La Commission accepte par ailleurs l'argument selon lequel une présence, même réduite, au départ de Nice reste nécessaire pour le positionnement de la compagnie sur l'ensemble du marché. Le redéploiement sur le Maghreb contribuera à diminuer la dépendance de la compagnie vis-à-vis de la desserte historique et devrait également contribuer au retour à la viabilité compte tenu des […].

(395) S'agissant de la viabilité à long terme, c'est-à-dire au-delà de l'échéance de l'actuel contrat de DSP, la Commission estime que la mise en œuvre du plan doit permettre à l'entreprise d'affronter la concurrence de manière efficace lors du renouvellement des contrats. Elle note enfin que, même avec un scénario de perte partielle, soit un car-ferry, ce contrat devrait permettre à la compagnie de garder des résultats positifs. Si la perte de ce contrat devait provoquer une baisse de 40 % ou plus des revenus de la compagnie sur son marché historique,

comme également envisagé dans un autre scénario, la Commission considère qu'on entrerait alors dans un cas de figure que peu de plans de restructuration, avec ou sans soutien public, seraient capables de juguler et qu'il est prématuré à ce stade de l'envisager.

(396) S'agissant des «hypothèses réalistes concernant les conditions d'exploitation future», la Commission considère l'étude de marché comme sérieuse et estime qu'elle constitue une bonne base pour établir les scénarios d'évolution de l'entreprise.

(397) La Commission constate qu'en vue d'assurer le retour à la viabilité de l'entreprise, le plan de restructuration prévoit que l'amélioration de la viabilité résulte principalement de mesures internes telles qu'un meilleur contrôle de ses coûts de production et une meilleure productivité. En outre, si l'amélioration de la situation financière de la SNCM passe par un redéploiement de ses activités sur la desserte du Maghreb eu égard aux perspectives de croissance de ce marché, le plan de restructuration de 2002 comporte également des mesures destinées à l'abandon de certaines activités, en particulier de sa filiale italienne, Corsica Marittima.

(398) La Commission juge que l'effet des mesures contenues dans le plan notifié et son succès ne sont pas tributaires de l'évolution du marché, à l'exception de la progression sur le Maghreb qui correspond surtout à un retour à une position qu'avait la SNCM jusqu'au milieu des années 1990.

(399) En outre, la Commission prend note du fait que le plan de restructuration tient compte de la situation et de l'évolution prévisible de l'offre et de la demande sur le marché des produits concernés, avec des scénarios traduisant des hypothèses optimistes, pessimistes et médianes ainsi que des forces et faiblesses spécifiques de la SNCM.

(400) Enfin, la Commission estime que le plan de restructuration propose une mutation de la SNCM telle que cette dernière puisse couvrir, une fois la restructuration achevée, tous ses coûts, y compris les coûts d'amortissement et les charges financières.

(401) Eu égard à ce qui précède, la Commission constate que, sur la base des informations disponibles à l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises, le critère relatif à la viabilité de l'entreprise est satisfait.

Prévention de distorsions de concurrence indues (points 35 à 39 des lignes directrices)

(402) Selon le point 35 desdites lignes directrices, des mesures doivent être prises pour atténuer, autant que possible, les conséquences défavorables de l'aide pour les concurrents. À défaut, l'aide devrait être considérée comme contraire à l'intérêt commun et donc incompatible avec le marché commun.

(403) Dans le cas d'espèce, cette condition doit se traduire par une limitation de la présence que l'entreprise peut assumer sur son marché historique, à savoir la desserte de la Corse, qui est également celui où elle fait face à une concurrence de compagnies établies dans la Communauté, ce qui n'est pas le cas sur la desserte du Maghreb.

(404) La Commission est d'avis que le marché des dessertes maritimes vers la Corse n'est pas surcapacitaire, compte tenu de la forte saisonnalité et de la croissance importante du trafic. La Commission note également que le taux de remplissage moyen des navires du principal concurrent de la SNCM est plus faible que celui de la compagnie publique. Le marché n'étant pas surcapacitaire au sens des lignes directrices, il n'y a pas lieu de contribuer à son assainissement. La vente de navires — plutôt que leur destruction — représente donc une réduction de capacité recevable à la lumière des lignes directrices.

(405) La limitation ou la réduction forcée de la présence sur le ou les marchés en cause sur lesquels l'entreprise opère représente en effet une contrepartie pour les concurrents, contrepartie dont l'ampleur doit être en rapport avec les effets de distorsion que causera ou sera susceptible de causer l'aide à la restructuration.

(406) Le plan de restructuration contribue de manière significative à la réduction de la présence de l'entreprise sur son marché, au profit direct de ses concurrents, du fait de la mise en œuvre des éléments suivants:

— la fermeture de la filiale Corsica Marittima (82 000 passagers en 2000), qui était chargée des liaisons entre l'Italie et la Corse, et donc le retrait du groupe SNCM du marché afférent aux dessertes entre l'Italie et la Corse,

— le quasi-retrait de la SNCM des liaisons entre Toulon et la Corse, marché qui représentait en 2002 pas moins de 460 000 passagers,

— la limitation du nombre total de places offertes et du nombre de rotations opérées chaque année à compter de 2003 par la SNCM, notamment sur la desserte entre Nice et la Corse,

— la vente de quatre navires.

(407) Sur l'ensemble du Golfe de Gênes et de Toulon, la SNCM baisse son offre de plus d'un million de places par an par rapport à 2001, soit une division par plus de 2, au profit immédiat de ses concurrents, alors même que ce sont ces dessertes qui connaissent les plus fortes croissances.

(408) Bien que d'ampleur importante, ces mesures ont été complétées par l'obligation pour la SNCM de ne pas financer, pendant la période de restructuration, de nouveaux investissements, autres que les coûts de redéploiement de l'activité vers le Maghreb intégrés dans le plan de restructuration.

(409) Eu égard à ce qui précède, la Commission considère que le critère relatif à la prévention de distorsions de concurrence indues est satisfait.

Aide limitée au minimum (points 40 et 41 des lignes directrices)

(410) Le montant de l'aide doit être limité au strict minimum nécessaire pour permettre la restructuration en fonction des disponibilités financières de l'entreprise, de ses actionnaires ou du groupe commercial dont elle fait partie, sans pour autant obérer ses chances de retour à la viabilité.

(411) Dans sa décision du 19 août 2002, la Commission avait émis des doutes quant à la méthode de calcul présentée par les autorités françaises pour déterminer le montant de l'aide. Malgré les explications complémentaires fournies par la France, la Commission a effectué sa propre évaluation.

(412) En effet, s'agissant de l'approche retenue par les autorités françaises, à savoir celle basée sur le ratio des fonds propres sur endettement, la Commission estime que:

— le panel de cinq entreprises retenu par les autorités françaises n'est pas suffisamment représentatif du secteur du transport maritime de cabotage,

— le taux de 79 % issu de ce panel d'entreprises pour le ratio des fonds propres sur dettes financières n'est par ailleurs en aucune manière un indicateur fiable de la bonne santé d'une entreprise,

— les autorités françaises n'ont pas expliqué ce que recouvre exactement le montant des dettes financières de ces cinq compagnies et n'ont pu donc garantir que ces données sont homogènes avec le montant d'endettement de la SNCM, tel que retenu dans le plan de restructuration,

— les autorités françaises n'ont pas démontré que le taux de 79 % issu de ce panel d'entreprises pour le ratio des fonds propres sur dettes financières est effectivement respecté pour la période 2002-2007 dans la maquette financière incluse dans le plan de restructuration.

(413) Concernant les autres approches qui ont été proposées par la France pour démontrer que l'apport en capital était limité au minimum, la Commission en critique la pertinence ([189]).

(414) En effet, la Commission est d'avis que l'apport en capital doit avoir pour finalité première non pas d'augmenter les fonds propres de l'entreprise (simple restructuration financière) mais d'aider l'entreprise à passer de sa situation de monopole sous le régime de la convention de 1976 à une situation concurrentielle. C'est pourquoi la Commission a des réticences à dimensionner l'aide sur la base de la méthode retenue par les autorités françaises, compte tenu de la difficulté de définir le niveau approprié des fonds propres pour la SNCM. En effet, la Commission note qu'en rajoutant ou en enlevant certaines entreprises dans le panel choisi par les autorités françaises, le ratio moyen des fonds propres sur endettement peut varier de manière significative.

(415) La Commission considère que l'aide à la restructuration peut couvrir les coûts des différentes actions prévues au plan de restructuration (restructuration opérationnelle) nécessitées par le changement du contexte juridique et concurrentiel de la compagnie. S'agissant des coûts liés aux mesures opérationnelles de restructuration, la Commission retient le chiffre de 46 millions d'euros (voir point 55 de la présente décision) ([190]).

(416) S'agissant du calcul précis du besoin d'aide de la SNCM, la Commission rappelle qu'«il y a lieu de se replacer dans le contexte de l'époque au cours de laquelle les mesures de soutien financier ont été prises pour […] s'abstenir de toute appréciation fondée sur une situation postérieure» ([191]).

(417) Dans le cas d'espèce, la Commission note, à la lumière du point 40 des lignes directrices, que des ventes significatives d'actifs essentiellement navals, à hauteur de 26,25 millions d'euros de produit net des dettes financières associées ([192]), ont été réalisées entre le 18 février 2002, date de la notification par les autorités françaises de l'aide à la restructuration, et le 9 juillet 2003, date à laquelle la Commission a rendu sa décision d'autorisation de l'aide à la restructuration.

(418) Pourtant, ces ventes ne suffisent pas pour ramener à la viabilité la SNCM dont la situation financière reste marquée par des passifs significatifs (19,75 millions d'euros) à l'issue de cette opération. La SNCM n'étant pas en mesure de contracter d'emprunt bancaire, même en proposant en garantie hypothécaire ses derniers navires libres d'hypothèques ou d'autres servitudes, la Commission estime que l'entreprise n'est pas capable de trouver d'autres ressources propres pour financer sa restructuration.

(419) Compte tenu de ce qui précède, la Commission arrive donc à la conclusion qu'une somme de 19,75 millions d'euros est justifiée afin de permettre à l'entreprise de trouver à brève échéance la voie de la viabilité.

(420) La Commission estime donc que du solde initialement notifié au titre des aides à la restructuration, soit 22,52 millions d'euros, seulement 19,75 millions d'euros peuvent être justifiés sur la base des besoins de liquidités de la SNCM et des ventes d'actifs réalisées au 9 juillet 2003, sous réserve de la prise en compte du produit des cessions (voir infra) qui ont été imposées par la Commission dans sa décision de 2003 et qui sont venues en complément des cessions prévues au plan de restructuration.

Respect du principe de non-récurrence

(421) Les lignes directrices ([193]) disposent qu'une compagnie ayant déjà bénéficié dans le passé d'une aide à la restructuration ne peut normalement pas en recevoir une seconde dans les dix années qui suivent la fin de la période de restructuration. Dans l'inventaire des aides dont a déjà bénéficié la SNCM, aucune aide à la restructuration ne figure. Il s'agit en effet de la première restructuration de la SNCM depuis sa création en 1976.

10.5.2. *Sur le maintien des mesures compensatoires*

(422) Comme suggéré par le Tribunal dans son arrêt de 2005 et indiqué au point 137 de la décision d'extension de 2006, étant donné la révision à la baisse du montant d'aide validé au titre des lignes directrices 1999, se pose la question du maintien des mesures compensatoires imposées par la Commission dans sa décision de 2003.

(423) Pour rappel, par sa décision de 2003, la Commission avait approuvé une injection de capital à hauteur de 76 millions d'euros au titre des lignes directrices de 1999 tout en imposant les conditions suivantes ([194]):

i) l'absence d'acquisition de nouveaux navires et l'interdiction de signer de contrats de construction, de commandes ou d'affrètement pour de nouveaux navires neufs ou remis à neuf jusqu'au 31 décembre 2006;

ii) l'utilisation exclusive des onze navires que l'entreprise SNCM possédait déjà jusqu'au 31 décembre 2006;

iii) la cession de l'ensemble de ses participations directes et indirectes dans Amadeus France, la Compagnie Corse Méditerranée, la Société Civile Immobilière (SCI) Schuman, la Société méditerranéenne d'investissements et de participations, la Someca;

iv) l'absence de toute politique tarifaire pour les tarifs publiés, visant à offrir des prix plus bas que ceux de chacun de ses concurrents pour des destinations et des services équivalents et pour des dates identiques jusqu'au 31 décembre 2006;

v) la limitation jusqu'au 31 décembre 2006 du nombre annuel de rotations de navires sur les différentes liaisons maritimes avec la Corse.

(424) L'expert de la Commission a vérifié la mise en œuvre de l'ensemble des conditions imposées par la décision de la Commission de 2003.

(425) Il a confirmé le respect des conditions relatives à l'absence d'acquisition de navires (condition i supra). À cet égard, il est à souligner que le navire Superfast rebaptisé *Jean Nicoli* a été acquis par la société VT et a fait l'objet d'une mise à disposition par location du navire à la SNCM, à compter du mois de février 2007, en l'occurrence après la fin de la période fixée par la décision de 2003 ([195]).

(426) S'agissant de l'utilisation de la flotte existante de la SNCM (condition ii supra), l'expert de la Commission a confirmé que la SNCM avait maintenu sa flotte à 10 navires, soit une unité inférieure à la limite de 11 navires posée par la décision de 2003, à la suite du remplacement de l'Aliso par l'Asco en 2004 ([196]) et de la cession de l'Asco le 24 mai 2005.

(427) En ce qui concerne le remplacement de l'Aliso par l'Asco, la Commission note tout d'abord que les navires Asco et Aliso sont deux «sisterships» c'est-à-dire deux navires jumeaux, construits à partir des mêmes plans par le même chantier naval. Ils ont exactement les mêmes dimensions, la même forme et la même capacité. La Commission estime que la permutation des deux navires n'a pas pour objet d'augmenter la capacité de la SNCM. Par ailleurs, la Commission rappelle que la possibilité de modifier la composition de la flotte autorisée de la SNCM ne peut se faire que pour des raisons indépendantes de la volonté de la SNCM. Dans le cas d'espèce, la Commission est d'avis que les problèmes qu'a rencontré la SNCM pour céder le navire Asco étaient indépendants de la volonté de la compagnie. La Commission estime également que si la SNCM a trouvé un acquéreur pour l'Aliso à la place de l'Asco, la vente de l'Aliso a été, dans ses effets sur la capacité de la SNCM, équivalente à celle de l'Asco et que les engagements des autorités françaises de se conformer au plan de restructuration ont été remplis pour ce qui concerne la vente des quatre navires de la flotte opérationnelle de la SNCM.

(428) Par ailleurs, l'expert a constaté, sur la base des pièces comptables, que toutes les cessions d'actifs imposées par la décision de 2003 (condition iii supra) ont été effectuées. Les produits nets de cession s'élèvent à 5,02 millions d'euros ([197]). La Commission souligne qu'en sus des cessions prévues par le plan de restructuration de 2002 ou imposées par la décision de 2003, la SNCM a procédé à des cessions d'actifs ([198]), dont l'expert de la Commission a vérifié la matérialisation, pour un produit de cession net de 12,6 millions d'euros.

(429) S'agissant de la condition de l'absence de «price leadership» ([199]), l'expert de la Commission a vérifié d'une part l'existence au sein de la SNCM d'une procédure destinée à vérifier le respect de ladite condition. D'autre part, il a examiné l'application de cette condition par la SNCM sur les différentes dessertes pour la période du 16 mars 2005 au 31 décembre 2006 ([200]). Sur la base de cette vérification, l'expert de la Commission conclut que, dans […] % des cas, les billets émis par la SNCM ont respecté la condition iv. La Commission note que, sur la base des informations fournies par les autorités françaises, la SNCM continue à ce jour d'appliquer les conditions iv et v alors même que la décision de 2003 mettait un terme à celles-ci aux 31 décembre 2006.

(430) Sur la condition v, l'expert a constaté que la SNCM avait respecté le nombre de traversée pour les exercices 2005 et 2006. En revanche, elle aurait excédé les normes relatives au nombre maximum de places offertes sur les traversées de Marseille en 2005 et 2006 ainsi que, de manière très limitée, celles relatives au nombre maximum de mètres linéaires offerts, pour les traversées de Toulon en 2005 et 2006 et Marseille en 2006.

(431) Sur ce dernier point, la Commission note toutefois que, pour les places, la notion d'exclusivité des cabines pour une seule famille rend délicate l'estimation précise du dépassement. Ce faisant, cette seule circonstance ne saurait permettre de considérer que la SNCM a échoué à satisfaire les conditions qui lui ont été imposées par la décision de 2003

(432) Compte tenu de ce qui précède, la Commission conclut que la SNCM a mis en œuvre les mesures compensatoires imposées par la décision de 2003.

10.5.3. *Conclusion*

(433) La Commission observe que les mesures compensatoires de la décision de 2003 ont été respectées en quasi-totalité. Compte tenu de la baisse importante du montant d'aide approuvé au titre des lignes directrices 1999 par rapport au montant approuvé en 2003, lequel montant avait conduit la Commission à imposer lesdites conditions, la Commission ne juge pas nécessaire d'imposer des conditions et obligations supplémentaires pour que la concurrence ne soit pas faussée dans une mesure contraire à l'intérêt commun.

(434) À la lumière de ce qui précède et compte tenu du montant exact du produit net des cessions déterminé au moment de l'adoption de la décision de 2005, la Commission considère que l'aide d'État sous la forme d'un apport en capital de 15,81 millions d'euros ([201]) est compatible au titre de l'article 87, paragraphe 3, sous c), CE.

11. **CONCLUSION**

(435) En conclusion, la Commission considère que les mesures dont la présente décision fait l'objet ne constituent pas des aides au titre de l'article 87, paragraphe 1, CE ou sont des aides compatibles avec le marché commun.

(436) La Commission invite la France:

— à préciser à la Commission dans les plus brefs délais et au plus tard dans les 15 jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente décision, les éléments qu'elle considère comme devant être couverts par l'obligation du secret professionnel en vertu de l'article 25 du règlement (CE) nº 659/1999,

— à informer le bénéficiaire de l'aide de la présente décision dans les meilleurs délais en occultant le cas échéant certains des éléments qu'elle a jugés comme relevant du secret professionnel et dont la communication au bénéficiaire de l'aide pourrait nuire à certaines des parties intéressées et à lui indiquer dans la version transmise, le cas échéant, les autres éléments qu'elle a jugés comme relevant du secret professionnel et qu'elle n'a pas occultés.

(437) La Commission rappelle à la France qu'en vertu des lignes directrices, une seconde aide à la restructuration ne pourra normalement pas, sauf circonstances exceptionnelles, imprévisibles et non imputables à l'entreprise, être envisagée pendant les dix années qui suivent la fin de la période de restructuration, c'est-à-dire dans le cas d'espèce, le 31 décembre 2006,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La compensation versée par l'État français à la SNCM d'un montant de 53,48 millions d'euros au titre d'obligations de service public pour la période 1991-2001 constitue une aide d'État illégale au sens de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, mais compatible avec le marché commun au titre de l'article 86, paragraphe 2, dudit traité.

Le prix de vente négatif de la SNCM de 158 millions d'euros, la prise en charge par la CGMF de mesures sociales à l'égard des salariés pour un montant de 38,5 millions d'euros et la recapitalisation conjointe et concomitante de la SNCM par la CGMF pour un montant de 8,75 millions d'euros ne constituent pas des aides d'État au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE.

L'aide à la restructuration d'un montant de 15,81 millions d'euros que la France a mise à exécution en faveur de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) constitue une aide d'État illégale au sens de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE, mais compatible avec le marché commun au titre de l'article 86, paragraphe 2, dudit traité.

Article 2

La République française est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 8 juillet 2008.

Par la Commission

Antonio TAJANI

Vice-président

(1) JO C 308 du 11.12.2002, p. 29.

(2) Ce plan de restructuration faisait à la suite de la notification par les autorités françaises le 20 décembre 2001 d'une avance de trésorerie consentie par la Compagnie Générale Maritime et Financière à la SNCM pour un montant de 22,5 millions d'euros au titre d'aide au sauvetage. Par décision du 17 juillet 2002 (JO C 148 du 25.6.2003, p. 7), ci-après «la décision de 2002», la Commission a autorisé l'aide au sauvetage en faveur de la SNCM dans le cadre de la procédure préliminaire d'examen des aides prévue par l'article 88, paragraphe 3, CE. Le 19 novembre 2002, les autorités françaises ont transmis à la Commission copie des conventions d'avance de trésorerie entre la SNCM et la CGMF ainsi que les preuves du remboursement de l'avance de la CGMF à la SNCM par deux virements en date des 13 mai et 14 juin 2002.

(3) Enregistrée sous la référence TREN A/61846.

(4) La CGMF est un holding financier détenu à 100 % par l'État français qui sert de relais à ce denier pour toute opération de transport maritime, d'armement et d'affrètement de navires en Méditerranée.

(5) JO L 83 du 27.3.1999, p. 1. Les autorités françaises ayant demandé le 11 septembre 2002 la correction de quelques erreurs factuelles dans la décision du 19 août 2002, la Commission a adopté une décision le 27 novembre 2002 modifiant la décision du 19 août 2002 (publiée dans le JO C 308 du 11.12.2002, p. 29). Les parties intéressées ont été invitées à présenter leurs observations sur le projet d'aide à compter de cette date.

(6) Le 11 septembre 2002, les autorités françaises ont demandé un délai supplémentaire pour apporter leurs commentaires à la décision du 19 août 2002, délai que les services de la Commission ont accepté le 17 septembre 2002.

(7) Enregistrées sous la référence SG(2002) A/10050.

(8) Enregistrées le 15 janvier 2003 sous la référence DG TREN A/10962.

(9) Enregistrée sous la référence SG(2003) A/1691.

(10) Enregistré sous la référence TREN A/21531.

(11) Enregistrée sous la référence SG(2003) A/1546.

(12) JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

(13) Enregistré sous la référence TREN A/21701.

(14) JO L 61 du 27.2.2004, p. 13. Par décision du 8 septembre 2004 (ci-après la décision de 2004), la Commission a apporté une modification marginale à la décision de 2003, permettant à la SNCM d'opérer le cas échéant une permutation entre les navires Aliso et Asco au moyen d'une modification de l'article 2 de la décision de 2003.

(15) JO L 19 du 21.1.2005, p. 70.

(16) Enregistré sous la référence TREN A/27546.

(17) Enregistré sous la référence TREN A/30842.

(18) Des compléments d'information ont été transmis par courrier du 30 novembre 2005 [SG(2005) A/10782], du 14 décembre 2005 [SG(2005)A/11122], du 30 décembre 2005 (TRENA/10016).

(19) Enregistré sous la référence TREN A/16904.

(20) Enregistré sous la référence TREN A/19105.

(21) Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, Altmark Trans GmbH e. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, (280/00, Rec. p. 7747).

(22) Veolia Transport est une filiale à 100 % de Veolia Environnement. Elle exploite sous le nom de Connex des services de transport de voyageurs pour le compte de collectivités publiques (transports collectifs en agglomération, transports collectifs interurbains et régionaux) et gère à ce titre des réseaux routiers et ferroviaires et, dans une moindre mesure, des services de transport maritime.

(23) JO C 103 du 29.4.2006, p. 28.

([24]) JO L 24 du 29.1.2004, p. 1.

([25]) JO C 148 du 24.6.2006, p. 42.

([26]) Enregistré sous la référence TREN A/25295.

([27]) Enregistré sous la référence TREN/A/24111.

([28]) JO C 303 du 13.12.2006, p. 53.

([29]) Enregistré sous la référence TREN/A/37907.

([30]) Par le groupe *Stef-TFE* le 28 décembre 2007 (A/20313) et par Corsica Ferries le 27 décembre 2006 (A/20056).

([31]) Lettres du 4 janvier 2007 (D 2007 300067) adressée au groupe *Stef-TFE* et (D 2007 300068) au groupe Corsica Ferries.

([32]) Les 11 janvier, 16 janvier et 9 février 2007 enregistrés respectivement sous les références TREN/A/21142, A/21669 et A/23798.

([33]) Le 13 février 2007 enregistrés sous les références TREN/A/24473 et TREN/A/23981.

([34]) Enregistré par les services de la Commission sous le n° TREN/A/30979. Les autorités françaises ont demandé et obtenu deux délais supplémentaires d'un mois pour apporter leurs commentaires par courrier du 15 mars 2007 et 19 avril 2007 enregistrés sous la référence TREN/A/27002 et A/29928.

([35]) Ces informations ont été communiquées par CFF le 15 mars 2007 (TREN/A/27058), le 27 septembre 2007 (TREN/A/43510 du 1.10.2007), le 30 novembre 2007 (TREN/A/49918 du 6.12.2007), le 20 décembre 2007 (TREN/A/51600 du 26.12.2007), le 14 mars 2008 (TREN/A/87084), par Stim le 20 décembre 2007 (TREN/A/51391) et par la SNCM le 28 février 2008 (TREN/A/85681). La France également a transmis des informations le 21 décembre 2007 (TREN/A/51441), le 7 janvier 2008 (TREN/A/86344) et le 8 février 2008 (TREN/A/83661). D'autres documents ont été remis par les autorités françaises lors d'une réunion de travail le 29 février 2008.

([36]) La SNCM détient une participation non majoritaire directe à hauteur de 45 % dans la CMN et une participation non majoritaire indirecte via *la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie* (CGTH) de 24,1 %. Le contrôle effectif a été confié depuis 1992 au groupe *Stef-TFE* par le biais de sa participation à hauteur de 49 % dans la *Compagnie Méridionale de Participations* (CMP). La SNCM et la CMN étaient partenaires dans le cadre de la DSP sur la période 2001-2006 et ont remporté conjointement le nouveau contrat de délégation de service public pour la période 2007-2012/2013.

([37]) La CGTH est une société holding, détenue à 100 % par la SNCM.

([38]) *Aliso Voyage* constitue le canal de distribution en propre de la SNCM. Formée par 17 agences réparties par toute la France, cette société gère les ventes de billetterie maritime dont 49,9 % en billetterie SNCM.

([39]) À l'époque de l'adoption de la décision de 2003, la SNCM détenait, à parité avec le groupe de transport Delmas, une participation dans la compagnie maritime française de transport de marchandises Sud-Cargos, spécialisée dans la desserte du Maroc. Cette participation a été par la suite cédée fin 2005 pour un montant de […] millions d'euros (information couverte par le secret professionnel), comme il résulte du plan d'investissement 2005 transmis par les autorités françaises le 28 mars 2006.

([40]) La SNCM détient 100 % de cette société qui assure l'avitaillement des navires de la SNCM.

([41]) Société en nom collectif détenue à 100 % par la SNCM, *Ferrytour* exerce le métier d'organisateur de voyages. Elle offre des voyages par voie maritime sur la Corse, la Sardaigne et la Tunisie, mais également des vols sur un grand nombre de destinations. De manière accessoire, elle propose également des mini-croisières et des prestations pour le tourisme d'affaires.

([42]) Filiale créée en 1996 et détenue à 100 % par la SNCM, les *Comptoirs du Sud* gèrent l'ensemble des boutiques à bord des navires.

([43]) Voir note 12.

([44]) Le *Napoléon Bonaparte* (capacité de 2 150 passagers et de 708 voitures, puissance de 43 MW, vitesse de 23,8 nœuds), grand navire car-ferry de grand standing; le nouveau *Danielle Casanova,* livré en mai 2002 (capacité de 2 204 passagers et de 700 voitures, puissance de 37,8 MW, vitesse de 23,8 nœuds), également grand navire car-ferry de grand standing; *l'Île de Beauté* (capacité de 1 554 passagers et de 520 voitures, puissance de 37,8 MW, vitesse de 21,5 nœuds), mis en service en 1979 et réhabilité en 1989/1990; le *Méditerranée* (capacité de 2 254 passagers et de 800 voitures, puissance de 35,8 MW, vitesse de 24 nœuds) et le *Corse* (capacité de 2 150 passagers et de 600 voitures, puissance de 27,56 MW, vitesse de 23,5 nœuds).

([45]) Le *Paglia Orba,* (capacité de 500 passagers, de 2 000 mètres linéaires de fret et de 120 voitures, puissance de 19,7 MW, vitesse de 19 nœuds); le *Monte d'Oro* (capacité de 508 passagers, de 1 615 mètres de fret et de 130 voitures, puissance de 14,8 MW, vitesse de 19,5 nœuds); le *Monte Cinto* (capacité de 111 passagers, de 1 200 mètres de fret, puissance de 8,8 MW, vitesse de 18 nœuds); depuis mai 2003, le *Pascal Paoli* (capacité de 594 passagers, de 2 300 mètres de fret et de 130 voitures, puissance de 37,8 MW, vitesse de 23 nœuds).

([46]) Le NGV *Liamone* (capacité de 1 116 passagers et 250 voitures, puissance de 65 MW, vitesse de 42 nœuds) qui réalise également des traversées sur Toulon.

([47]) Tous, sauf *Danielle Casanova, Pascal Paoli, Liamone* en crédit bail.

([48]) 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 (règlement cabotage) (JO L 364 du 12.12.1992, p. 7).

([49]) JO S 2001/10 – 007-005.

([50]) Autorité concédante pour les obligations de service public depuis 1991 en vertu de ladite loi française n° 91-428 du 13 mai 1991.

([51]) JO 2006/S 100-107350.

([52]) Aide d'État N 781/01 autorisée par décision de la Commission du 2.7.2002, JO C 186 du 6.8.2002, p. 3.

([53]) Aide d'État N 13/07 autorisée par décision de la Commission du 24 avril 2007, publiée sur le site internet de la Commission: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/transports_2007.htm

(*) Information couverte par le secret professionnel.

([54]) Le conducteur accompagne l'ensemble routier au cours de la traversée. Dans certains cas, un conducteur charge le véhicule au départ et un autre le décharge à l'arrivée. Ceci est comptabilisé comme trafic accompagné, par opposition au trafic roulier pour lequel la remorque voyage sans tracteur.

([55]) JO C 148 du 25.6.2003, p. 7.

([56]) Ce montant étant détaillé comme suit: 20,4 millions d'euros en tant que plan de restructuration proprement dit, 1,8 million d'euros frais de désarmement de navires en vente, 14,8 millions d'euros dépréciation du Liamone et 9 millions d'euros coût de redéploiement de l'activité vers le Maghreb.

([57]) Ce plan a été adopté le 17 décembre 2001 par le conseil d'administration de la SNCM.

([58]) Le plan de restructuration prévoyait une baisse du nombre des traversées de 4 138 (3 835 pour la SNCM et 303 pour sa filiale Corsica Marittima) à 3 410 en 2003 avec les modifications suivantes des dessertes:
— la modification des dessertes entre Marseille et la Corse conformément au cahier des charges du contrat de service public 2001-2006,
— la quasi-suppression des liaisons entre Toulon et la Corse,
— la réduction des dessertes entre Nice et la Corse,
— la fermeture de la ligne Livourne-Bastia avec du matériel dédié, effectivement fermée en 2003,
— le renforcement de la desserte de l'Algérie et de la Tunisie avec les navires le «Méditerranée», l'«Île de Beauté» et le «Corse» et la suspension de la desserte Gênes-Tunis.

([59]) Les réductions d'effectifs devaient s'opérer grâce à des départs naturels ou anticipés sur la base de critères d'âge (cessation anticipée d'activité), de congés de mobilité et du non-remplacement de contrats à durée déterminée. Elles devaient néanmoins représenter un coût estimé de 20,4 millions d'euros pour la SNCM.

([60]) Telles que le trafic, la croissance prévisionnelle du produit intérieur brut (1,5 %), le taux des emprunts (5,5 %), le taux de rendement des produits financiers (4,5 %) et le taux des dettes à court terme (5 %).

([61]) Les autorités françaises ont évoqué deux méthodes alternatives qu'elles ont écartées car trop coûteuses.
La *première méthode d'évaluation* consistait à additionner les coûts de l'ensemble des mesures de restructuration. Elle permettait d'aboutir à un besoin de financement de 90,9 millions d'euros, en retenant:
— les pertes cumulées de 1991 à 2001, soit 41,7 millions d'euros (Soit 29 millions d'euros — chiffre validé par la décision 2002/149/CE du 30 octobre 2001 (JO L 50 du 21.2.2002, p. 66), 6,1 millions d'euros au titre de 2000 et 6,6 millions d'euros, avant frais de restructuration, au titre de 2001),
— la baisse de la ressource constituée par les amortissements dérogatoires entre ces mêmes dates, soit 24 millions d'euros (le poste baisse de 86 à 62 millions d'euros au bilan sur la période, ce qui traduit l'allongement de douze à vingt ans de la période d'amortissement, le moindre recours à cette ressource et le recours au «leasing» pour les dernières unités livrées),
— la plus-value de cession engendrée lors de cette restructuration, soit 21 millions d'euros, venant en réduction des besoins de financement, et
— l'effet cumulé des charges de restructuration qui s'élève à 46,2 millions d'euros (voir note 56).
La *seconde méthode* d'évaluation consistait à déterminer quel serait le montant des capitaux propres requis par des établissements bancaires pour l'ensemble de la flotte, sachant que ces derniers réclament en général pour financer l'achat d'un navire des fonds propres correspondant de 20 à 25 % de la valeur du navire. Le calcul effectué par les autorités françaises, sur la base d'un coût d'acquisition historique de la flotte de 843 millions d'euros, amenait à des besoins en fonds propres de 157 à 196 millions d'euros. Déduction faite des capitaux propres existant à la fin de 2001, cette approche aboutissait à un besoin de recapitalisation de 101 à 140 millions d'euros.

([62]) Voir infra.

([63]) Dans son plan de restructuration de 2002, la SNCM prévoyait de désarmer et de vendre quatre de ses navires: le Napoléon, le Liberté, le Monte Rotondo et le NGV Asco, ce dernier ayant été interverti dans les faits par son navire sistership l'Aliso. Ces navires sont aujourd'hui tous vendus. Le produit net de cession constaté s'élève à 25 165 000 euros.
Conformément à la décision de 2003, la SNCM a cédé les participations dans SCI Espace Shuman, Southerna Trader, Someca, Amadeus et CCM pour un produit net de cession de 5,02 millions d'euros.
Depuis la décision de 2003, la SNCM a vendu sa participation dans Sud Cargos, le navire Asco et des appartements du parc immobilier de la SNCM pour un montant de 12,2 millions d'euros.

([64]) Le processus de sélection des partenaires privés s'est déroulé du 26 janvier 2005 à fin septembre 2005.
Les 26 janvier et 17 février 2005, le Gouvernement français a annoncé qu'il allait engager la recherche d'un partenaire privé pour entrer au capital de la SNCM, en vue de renforcer sa structure financière et de l'accompagner dans les évolutions nécessaires à son développement.
Après avoir nommé une personnalité indépendante pour superviser le processus de recherche, l'Agence des Participation de l'État («APE») a donné mandat à une banque conseil («HSBC») pour contacter des repreneurs potentiels. Dans ce cadre, soixante-douze investisseurs industriels et financiers ont été contactés, avec l'objectif de définir les conditions financières d'une offre visant à conforter le projet industriel de la compagnie et à préserver l'emploi et la bonne exécution du service public. […] d'entre eux ont exprimé des marques d'intérêt, […] accords de confidentialité ont été signés et […] mémorandums d'information envoyés. […] entreprises ont présenté des offres au premier tour le 5 avril 2005 et trois offres ([…], […] et […]) ont été reçues au deuxième tour le 17 juin 2005 ainsi qu'une marque d'intérêt pour une participation minoritaire ([…]). Trois offres ont été reçues pour le troisième tour le 28 juillet 2005.
Le 14 septembre 2005, chaque entreprise a été invitée à remettre son offre ferme et définitive avant le 15 septembre 2005. À cette date, la société […] s'étant désistée, les services de l'État ont reçu deux offres fermes d'apport en capital et de reprise de la totalité du capital émanant des groupes français Butler Capital Partners (BCP) et […].
Le 27 septembre 2005, la France a publié un communiqué de presse indiquant que, sur la base d'un examen approfondi des deux offres, l'offre déposée par le groupe BCP était retenue car, tout en étant la plus acceptable au point de vue financier, elle était la plus à même de répondre aux intérêts de la compagnie, du service public et de l'emploi. L'offre initiale de BCP proposait un prix négatif de […] millions d'euros et constituait l'estimation la plus faible du prix négatif.
Cette offre initiale des repreneurs potentiels prévoyait explicitement la possibilité d'ajuster leur offre initiale au terme des audits réalisés. Les autorités françaises ont indiqué que le prix initial a été revu à la hausse à la suite des audits remis le 16 décembre 2005 en raison d'éléments objectifs influant sur le contexte réglementaire et économique dans lequel opère la SNCM et survenu postérieurement à la remise de l'offre le 15 septembre 2005. Le prix négatif a ainsi été revu à […] millions d'euros.
Les négociations menées entre les autorités françaises et les futurs repreneurs ont permis de ramener ce chiffre à 142,5 millions d'euros, augmenté de la prise en charge d'une partie des dépenses relatives aux mutuelles des retraités de la SNCM (soit 15,5 millions d'euros).

([65]) Le processus interne à la SNCM relatif à la mise en œuvre des opérations de recapitalisation et de privatisation a démarré formellement le 12 avril 2006 pour se conclure le 31 mai 2006. Il est à souligner qu'au 27 novembre 2007, la mise en place de la participation des salariés au capital n'a pas été mise en œuvre.

([66]) Ce mécanisme est prévu à l'article II.2 du protocole de cession du 16 mai 2006 qui dispose que ce compte est destiné «au financement de la fraction du coût des éventuels départs volontaires ou ruptures de contrat de travail […] qui viendrait en complément de sommes de toute nature devant être payées par l'employeur en application des dispositions légales et conventionnelles». Le séquestre a «pour mission de libérer les fonds au fur et à mesure où les salariés concernés ne faisant pas l'objet d'un reclassement interne au groupe SNCM quitteront effectivement la société et de libérer le solde du montant séquestré à l'expiration de sa mission de séquestre». […].

([67]) Les quatre critères *Altmark* sont les suivants:

i) l'entreprise bénéficiaire doit effectivement être chargée de l'exécution d'obligations de service public et ces obligations doivent être clairement définies;

ii) les paramètres sur la base desquels est calculée la compensation doivent être 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;

iii) la compensation ne saurait dépasser 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;

iv) lorsque le choix de l'entreprise à charger de l'exécution d'obligations de service public, dans un cas concret, n'est pas effectué dans le cadre d'une procédure de marché public permettant de sélectionner le candidat capable de fournir ces services au moindre coût pour la collectivité, le niveau de la compensation nécessaire doit être 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.

([68]) À cet égard, les autorités françaises rappellent également que les compensations ont été calculées sur la base précise d'obligations (nombre de traversées, places offertes, moyen de substitution, tarification maximale, etc.) et donc des paramètres figurant dans les conventions quinquennales de service public passées en 1991 et 1996 entre la SNCM et la collectivité publique compétente et que lesdites conventions prévoyaient également un ajustement de la compensation en fonction des recettes perçues.

([69]) En particulier, les autorités françaises ont fourni, dans leur courrier du 8 octobre 2002 (TREN/A/10050), des éléments qui seraient aptes à démontrer que la structure des coûts d'exploitation de la SNCM pour la période 1991 à 2001 était comparable à celle d'entreprises similaires de transport maritime de passagers, telles que Brittany Ferries, Seafrance et la CMN. S'agissant de cette dernière, les autorités françaises auraient jugé de l'efficacité de la SNCM en comparant l'activité de cargos mixtes. Ces deux compagnies opèreraient en effet dans un contexte similaire, avec des navires quasi équivalents (3 cargos mixtes pour la CMN et 4 cargos mixtes pour la SNCM) et vers des destinations équivalentes. Les données récoltées sur la période 1991-2001 auraient permis de vérifier que les ratios de productivité (Rapports entre les charges salariales d'une part et le chiffre d'affaires, les traversées et les navires d'autre part) pour l'activité de cargos mixtes qui diffèrent en 1993, se rapprochent sensiblement sur la période examinée. Ainsi, ces données montreraient qu'au cours de cette période, les ratios de productivité de la SNCM se seraient rapprochés de ceux d'une entreprise moyenne du secteur.

([70]) JO L 50 du 21.2.2002, p. 66. En effet, les autorités françaises rappellent que, à la suite du rapport de l'expert désigné par la Commission sur les données comptables et de gestion présentées par les autorités françaises, cette dernière à conclu au paragraphe 98 de sa décision du 30 octobre 2001«que les subventions de service public n'ont pas servi à compenser les coûts des activités concurrentielles de la SNCM. La séparation des comptes relatifs à la prestation dudit service et les audits effectués par les instances de contrôle régionales et nationales permettent également de garantir que les comptes annuels retraçant l'emploi de la subvention de continuité territoriale donnent une image fidèle du coût de la prestation du service public».

([71]) Les autorités françaises avaient défendu en 2002 le caractère stratégique de la participation de la SNCM dans Sud-Cargos. L'évolution du trafic de marchandises (développement du conteneur au détriment du trafic roro), le rachat de Delmas, autre actionnaire de Sud-Cargos, par CMA CGM et les difficultés économiques de Sud-Cargos sont autant de facteurs qui expliquent que cette participation n'a plus été considérée comme stratégique et a pu être cédée en 2005 par la SNCM.

([72]) Arrêt de la Cour du 28 janvier 2003, République fédérale d'Allemagne/Commission (334/1999, Rec., p. I -1139).

([73]) Décision de la Commission du 7 décembre 2005 concernant l'aide d'État mise à exécution par la Belgique en faveur d'ABX Logistics n° C 53/2003 (ex NN 62/03) (JO L 383 du 28.12.2006, p. 21).

([74]) Décision de la Commission du 8 juillet 1999 concernant l'aide d'État mise à exécution par l'Allemagne en faveur de Gröditzer Stahlwerke GmbH et sa filiale Walzwrk Burg GmbH, JO L 292 du 13.11.1999.

([75]) Ce rapport a été transmis à la Commission en mars 2006 et a été établi par la CGMF avec l'appui de Ernst & Young, l'auditeur légal de la SNCM (ci-après «rapport CGMF»).

([76]) Le rapport établi le 29 mars 2006 par Oddo Corporate Finance et le cabinet Paul Hastings (rapport Oddo) a été transmis le 7 avril 2006 à la Commission. Il consiste en une revue critique, demandée par l'Agence des Participations de l'État (APE), des rapports CGMF et une approche des coûts de liquidation jugés acceptables au plan communautaire.

([77]) compte tenu d'immobilisations corporelles ([…] millions d'euros) et financières ([…] millions d'euros), des créances clients ([…] millions d'euros), d'autres créances ([…] millions d'euros) et d'un déficit de trésorerie de – […] millions d'euros. La France a précisé qu'une estimation plus réaliste, tenant compte d'éléments financiers ultérieurs, emmènerait cette valeur à […] millions d'euros.

([78]) Arrêt de la Cour du 14 septembre 1994, Espagne c/Commission, (278/92, 279/92 et 280/92, Rec. p. I-4103).

([79]) Arrêt n° 98-15129 de la Cour de Cassation du 6 février 2001. Cette affaire concerne un établissement public, le BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) condamné à payer l'intégralité de l'insuffisance de l'actif de sa filiale, les Mines de Salsignes, au motif que le dirigeant de fait, le BRGM, malgré sa connaissance des conditions de dégradation de l'activité et des alertes données, avait eu un comportement fautif en laissant l'activité se poursuivre.

([80]) Affaire Aspocomp Group Oyj; arrêt de la Cour d'Appel de Rouen du 22 mars 2005.

([81]) A titre de comparaison, le taux de rendement d'une OAT (Obligation Assimilable du Trésor, obligation émise par l'État français) de maturité 30 ans, 10 ans, 5 ans et 2 ans sont respectivement de 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % et 3,72 % au 31 octobre 2006.

([82]) Décision de la Commission du 17 juillet 2002, Société Française de Production, C(2002) 2593 final (JO C 71 du 25.3.2003, p. 3).

([83]) En effet, selon une étude de marché indépendante transmise par la France à cet égard, CFF détient à présent près de […] % du marché passagers tandis que la SNCM est passée de 82 % de parts de marché en 2000 à […] % en 2005 et a connu une très forte croissance sur le marché de fret où la SNCM est encore le principal transporteur grâce à sa participation dans la CMN.

([84]) CFF rappelle que le contrat de délégation de service public assure à la compagnie une subvention publique de l'ordre de 64,3 millions d'euros en moyenne par an, soit au total 321,5 millions d'euros sur 5 ans. Selon elle, l'article 5 du contrat de délégation de service public garantit à la SNCM un cash-flow de 72,8 millions d'euros. Par ailleurs, *Corsica Ferries* souligne que des 40,6 millions d'euros de pertes enregistrées en 2001 par la SNCM, 15 millions d'euros proviennent d'une dépréciation de navire appliquée au NGV *Liamone*.

([85]) La décision d'ouverture de procédure indiquait que le plan de restructuration prévoyait, entre autres, «la fermeture de la ligne Bastia-Livourne avec du matériel dédié».

([86]) Les critiques émises par CFF portent sur les points suivants: pas de réelle diminution des effectifs, pas de mobilisation des participations de la SNCM pour l'effort de restructuration, pas de prise en compte des plus-values sur les navires.

([87]) La somme de 76 millions d'euros correspondrait selon CFF aux 500 millions de francs français (FRF) que la compagnie devrait perdre sur sa dotation de continuité territoriale sur la nouvelle période 2002-2006.

([88]) par rapport aux ratios qu'elle a elle-même relevés sur un panel de dix compagnies maritimes. Ces ratios varient de 23,69 % (pour *Moby Lines*) à 55,09 % (pour *Grimaldi*) en passant par 49,7 % pour la CMN.

([89]) CFF cite la participation de 50 % dans la compagnie maritime Sud-Cargos, la participation de 13 % dans Amadeus, entreprise spécialisée dans les systèmes de réservation dans le transport aérien, la participation dans la CMN et le patrimoine immobilier de la CGTH.

([90]) Actionnaire de référence de la CMN.

([91]) Pour mémoire, l'OTC est l'autorité concédante, conjointement avec la collectivité territoriale de Corse, du contrat de délégation de service public.

([92]) Sur la DSP concernant les liaisons Marseille-Corse, la plupart des observations de CFF portent sur la procédure d'attribution de la nouvelle DSP sur la période 2007-2012/2013 et les voies contentieuses à l'initiative de la CFF devant les tribunaux nationaux, qui ont été par la suite rejetées par les juridictions nationales.

([93]) À cet égard, CFF rappelle que, dans le second semestre 2005, une procédure d'alerte avait été entamée devant le Tribunal de commerce de Marseille et qu'un dépôt de bilan aurait pu être envisagé dès l'automne 2005 pour des pertes estimées en 2005 de 30 millions d'euros.

([94]) En effet, d'après CFF, la Cour de cassation, dans l'affaire des Mines et produits chimiques de Salsignes, n'évoque nullement la responsabilité directe de l'État actionnaire en cas de liquidation d'une entreprise dont il serait actionnaire mais plutôt la possibilité de diriger une action en payement de dettes sociales contre un établissement public à caractère industriel et commercial et l'impossibilité de leur dirigeants de se soustraire à leurs obligations en invoquant l'intervention des pouvoirs publics.
S'agissant de l'applicabilité au cas d'espèce de la jurisprudence de la Cour d'appel de Rouen dans l'affaire *Aspocomp*, CFF fait valoir que le cas objet de cette jurisprudence, portant sur la condamnation d'une société mère à verser aux salariés d'une filiale des indemnités sociales pour le «non respect d'un accord» validé par la première, est bien loin des circonstances du dossier SNCM. Il n'existe donc pas un risque certain de voir la CGMF ou l'État condamné à payer des indemnités de licenciement en cas de liquidation judiciaire. D'ailleurs, CFF doute de l'estimation chiffrée des autres coûts sociaux en raison du fait qu'ils semblent diverger selon les experts invités à les établir.

([95]) À cet effet, CFF estime que la valeur réelle des navires telle qu'indiquée par la SNCM lors de la présentation de son offre dans la cadre de la DSP aurait dû être prise en compte dans l'estimation des actifs de la SNCM effectuée par les rapports Oddo et CGMF.

([96]) D'après CFF, la France insiste sur le caractère essentiel de l'intégrité de la desserte de Nice, sur le maintien de la flotte au niveau actuel et sur le caractère supposé stratégique de la participation de la SNCM dans le groupe CMN.

([97]) Au 1er janvier 2007 avec l'arrivée du Superfast X.

([98]) CFF propose de limiter au niveau de 2005 les capacités offertes sur chacun des marchés concurrentiels (Nice, Tunisie et Algérie), de s'abstenir de l'ouverture de toute nouvelle ligne et de reconfigurer en cargo mixtes la desserte Marseille-Corse afin d'alléger les coûts.

([99]) La SNCM aurait procédé à l'acquisition de nouveaux navires en violation de l'article 2 de la décision de la Commission de 2003. Par ailleurs, la SNCM n'aurait pas cédé sa participation dans la CCM en violation de l'article 3 de la décision de la Commission. Enfin, la SNCM pratiquerait depuis 2003 une politique tarifaire agressive avec des prix inférieurs à ceux pratiqués par CFF en violation de l'article 4 de ladite décision (billets jusqu'à 30 % moins chers pour des services identiques ou comparables).

([100]) En raison, d'une part, du manque de connaissance des méthodes comptables et d'imputation analytique respectives des deux compagnies et, d'autre part, de l'absence de participation de la CMN à une telle étude.

([101]) D'après la STIM, la SNCM aurait sous-estimé volontairement ses résultats financiers. Selon l'audit d'un expert indépendant pour le compte de l'Office des Transports de Corse, le déficit cumulé du réseau corse de la SNCM s'élèverait à 125 millions de francs français (environ 19 millions d'euros) pour les années 1996-2001, en excluant le résultat exceptionnel de 2001.

([102]) Arrêt de la Cour du 8 mai 2003, Italie et SIM 2 Multimedia/Commission (328/1999 et 399/00, Rec., p. I – 4035).

([103]) Parmi les faits invoqués par ce rapport, il ressort que […].

([104]) À l'appui d'un rapport de la Cour des Comptes, le rapport mentionne par exemple que […].

([105]) Parmi les faits invoqués par ce rapport, il ressort que […].

([106]) L'État a par exemple […].

([107]) Le rapport épingle entre autres les fautes de gestion suivantes: […].

([108]) Les moyens nautiques ont été réduits et le programme de cessions d'actifs se déroule conformément au projet industriel. Les dessertes ont été redéployées et le plan d'action sur la réduction des consommations intermédiaires produit ses premiers résultats. Enfin, le volet emploi du projet industriel est progressivement mis en œuvre.

([109]) Quant au ratio de 0,497 annoncé par *Corsica Ferries* pour la CMN en 2001, il est inexact car il omet de prendre en compte les disponibilités à l'actif du bilan. Corrigé de ce manquement, le ratio de la CMN est de 0,557. Selon les autorités françaises, ce niveau demeure en tout état de cause insuffisant pour la CMN et la situation de trésorerie difficile rencontrée par la CMN en 2002 en est l'illustration. La CMN a dû en effet emprunter jusqu'à 8 millions d'euros auprès de *Stef-TFE* pour financer un déficit de trésorerie non couvert par ses banques.

([110]) Dans sa lettre du 9 janvier 2003, le conseil régional *Provence-Alpes-Côte d'Azur* citait en effet l'étude de marché qui avait été transmise à la Commission dans le cadre de la notification et dont il avait visiblement une copie en soulignant le constat suivant: «L'offre [sur la desserte entre la Corse et le continent français] est surdimensionnée par rapport à la demande. Le taux de remplissage des navires varie en moyenne, de 20 % en hiver à 50 % en été.»

([111]) En particulier, elle réfute l'estimation de la valeur de l'entreprise à près de 350 millions d'euros faite par la STIM qui ne prend en compte que les éléments du bilan qui améliorent la valorisation à partir des fonds propres comptables (amortissements dérogatoires, plus-values résiduelles des navires etc.) sans tenir compte des éléments de passif qui viendraient la réduire. Cette méthode de calcul de nature purement comptable ne correspondrait pas à la réalité économique d'une entreprise maritime, telle que la SNCM, dotée d'actifs de valeur figurant au bilan mais disposant également d'une rentabilité limitée et de passifs hors bilan importants.

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

([113]) JO L 364 du 12.12.1992, p. 7.

([114]) JO L 378 du 31.12.1986, p. 1.

([115]) La Commission n'est pas tenue de prendre position sur tous les arguments invoqués devant elle par les intéressés, mais il lui suffit d'exposer les faits et les considérations juridiques revêtant une importance essentielle dans l'économie de la décision [arrêts du Tribunal du 8 juin 1995, Siemens/Commission, (459/93, Rec. p. II-1675, point 31) et du 13 juin 2000, EPAC/Commission, (204/97 et 270/97, Rec. p. II-2267, point 35)].

([116]) Arrêt du Tribunal du 12 février 2008, BUPA e.a./Commission (289/03).

([117]) Voir à ce sujet décision de la Commission du 30 octobre 2001 concernant les aides d'État versées par la France à la SNCM (JO L 50 du 21.2.2002, p. 66).

([118]) Résultat diminué des plus-values de cessions sur navires.

([119]) Pour ces deux années qui correspondent aux deux dernières années de l'application de la convention de 1996, le rapport d'expertise de l'époque n'avait pas pu, faute de données disponibles à l'époque, calculer le résultat obtenu en comptabilité analytique pour ce qui concerne la desserte de la Corse.

([120]) Conformément à sa pratique décisionnelle, la Commission est indifférente au moyen de compensation utilisé par l'État membre pour autant qu'elle puisse vérifier l'absence de subvention croisée en faveur d'activités concurrentielles. Voir notamment la décision de la Commission du 12 mars 2002 relative aux aides d'État accordées par l'Italie en faveur de Poste Italiane SpA (JO L 282 du 19.10.2002, p. 29) et la décision de la Commission du 23 juillet 2003 relative à l'augmentation de capital de 297,5 millions d'euros en faveur de La Poste Belge/De Post (JO C 241 du 8.10.2003, p. 14).

([121]) Par ailleurs, il y a lieu de rappeler que la Commission a établi en 1997 les orientations communautaires sur les aides d'État au transport maritime, précisant les conditions dans lesquelles les aides d'État octroyées en contrepartie d'obligations de service public seront considérées comme compatibles avec le marché commun (JO C 205 du 5.7.1997, p. 5).

([122]) Voir décision 2002/149/CE de la Commission (JO L 50 du 21.2.2002, p. 66).

([123]) Conditions du règlement de la contribution financière de l'État, reprises sous le point IV de la convention quinquennale entre la SNCM et l'OTC pour la période 1996-2001.

([124]) En particulier, comme elle l'a indiqué en note de bas de page Error! Bookmark not defined. de la présente décision, la Commission a vérifié l'existence d'une séparation des comptes relatifs à la prestation desdits services pour la période à l'examen.

([125]) Ce montant résulte de la différence entre le montant initialement notifié (76 millions d'euros) et le montant versé au titre des obligations de service public (53,48 millions d'euros).

([126]) Arrêt de la Cour du 28 janvier 2003, Allemagne/Commission (334/1999, Rec., p. I-1139, paragraphe 142).

([127]) Communication de la Commission aux États membres: application des articles 92 et 93 du traité CE et de l'article 5 de la directive 80/723/CEE de la Commission aux entreprises publiques du secteur manufacturier, JO C 307 du 13.11.1993, p. 3, point 11. Cette communication traite du secteur manufacturier, mais s'applique par analogie de la même manière à tous les autres secteurs économiques.

([128]) Voir notamment l'arrêt du Tribunal du 6 mars 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Commission (233/1999, Rec., p. II-435).

([129]) Arrêt du Tribunal du 21 janvier 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH et Lech-Stahlwerke GmbH/Commission des Communautés européennes (2/96 et 129/95, Rec., p. II-17, paragraphe 116).

([130]) Arrêt de la Cour du 14 septembre 1994, Espagne c/Commission, (278/92, 279/92 et 280/92, Rec. p. I-4103).

([131]) Arrêt de la Cour du 28 janvier 2003, Allemagne/Commission (334/1999, Rec. 2003, p.I-1139).

([132]) Décision 98/204/CE de la Commission du 30 juillet 1997 portant approbation conditionnée des aides accordées par la France au groupe GAN (JO L 78 du 16.3.1998, p. 6).

([133]) Voir à cet égard la décision 2006/947/CE du 7 décembre 2005 concernant l'aide d'État mise à exécution par la Belgique en faveur d'ABX Logistics (JO L 383 du 28.12.2006, p. 21).

([134]) Voir en ce sens l'arrêt de la Cour du 21 mars 1991, Italie/Commission (Rec.1991, p.I-1433).

([135]) Voir par exemple la décision 92/266/CEE de la Commission du 27 novembre 1991 concernant les activités de reconversion des groupes industriels français hors sidérurgie, charbonnages et Compagnie générale maritime au regard des articles 92 à 94 du traité CEE (JO L 138 du 21.5.1992, p. 24). Voir également les plans sociaux auxquels il est fait référence ci-après.

([136]) Il convient toutefois de noter que la moitié des effectifs concernés étaient occupés par du personnel intérimaire ou sous traitant in situ. On peut donc supposer que le coût par salarié pour les 5 000 postes concernant le personnel Airbus permanent était nettement supérieur.

([137]) À l'issue d'une procédure d'appel d'offres, la Commission a mandaté un expert indépendant, Moore Stephens, Chartered Accountants, dont le rapport final a été remis le 25 janvier 2008.

([138]) Il s'agit des sept navires suivants: Corse, Île de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro, Monte Cino.

([139]) Cette décote, qui est de […] millions d'euros (soit en moyenne […] à […]% de la valeur vénale brute), est entre autres justifiée par la spécificité des navires de la SNCM qui sont adaptés aux dessertes assurées par l'entreprise, par l'état des navires et par le contexte d'une mise sur le marché de l'ensemble de la flotte (notamment la faiblesse de la position du vendeur). La valorisation de BRS repose notamment sur l'hypothèse d'une vente de navires complètement en ordre et à jour, en bon état d'entretien et de fonctionnement dans des conditions commerciales normales.

([140]) Estimée à […] millions d'euros.

([141]) L'aléa judiciaire est justifié par la probabilité que le mandataire liquidateur soit contraint à procéder très rapidement à la cession des navires et par un effet d'engorgement du marché en raison de sa capacité d'absorption limitée.

([142]) Il s'agit d'une obligation instaurée par l'article L.321-13 du code du travail qui prévoit le versement par l'employeur d'une indemnité lors du licenciement d'un salarié d'au moins 50 ans.

([143]) Coût de revitalisation du bassin d'emploi ([…] millions d'euros), coût des conventions de reclassement ([…] millions d'euros), coût de la cellule d'accompagnement et d'aide au reclassement dite «mobilité» ([…] millions d'euros).

([144]) Coût du licenciement du personnel sous contrat SNCM détaché auprès de sociétés affiliées et du personnel des filiales liquidées ([…] million d'euros) et coût des contentieux afférents à la rupture des contrats de travail et aux demandes de requalification de contrat de travail ([…] millions d'euros).

([145]) Au 30 septembre 2005, la SNCM exploite trois navires en crédit-bail: le NGV *Liamone* (détenu par le GIE Véronique Bail), le *Danielle Casanova* (GIE Joliette Bail) et le *Pascal Paoli* (GIE Castellane Bail).

([146]) Les hypothèses sous-jacentes à cette évaluation sont les suivantes:
— la SNCM met fin à ses contrats de crédit-bail au 30 septembre 2005, ce qui signifie que les navires sont restitués à leurs propriétaires respectifs (GIE) et qu'aucun loyer n'est payé,
— les options d'achat ne peuvent pas être exercées,
— les navires sont cédés par les banques créditrices des GIE au 30 septembre 2005; le produit net de la vente des navires est consacré en priorité au remboursement des dettes bancaires et fiscales.

([147]) Compte tenu du recours intensif par la SNCM aux CDD à répétition.

([148]) Dans sa décision 2006/947/CE du 7 décembre 2005 concernant l'aide d'État mise à exécution par la Belgique en faveur d'ABX Logistics (JO L 383 du 28.12.2006, p. 21), la Commission indiquait: «La Commission ne nie pas que, dans certains cas exceptionnels, certaines législations nationales prévoient la possibilité pour des tiers de se retourner contre les actionnaires d'une société liquidée, notamment si ces actionnaires peuvent être considérés comme des […] et/ou ayant commis des fautes de gestion. Toutefois, en l'espèce, bien qu'une telle possibilité existe en droit français et que les autorités belges aient fourni un certain nombre d'indications quant à un tel risque, elles n'ont pas suffisamment levé les doutes exprimés, dans le cas d'espèce, lors de l'extension de procédure d'avril 2005 dans le présent dossier. La Commission en conclut qu'il n'est pas légitime, dans le cas présent, de retenir parmi les coûts de ce scénario les 58 millions d'euros liés, selon les autorités belges, au risque de […].»

([149]) Communication de la Commission concernant l'aide que la France a décidé d'accorder à la Société Marseillaise de crédit (JO C 49 du 19.2.1997, p. 2).

([150]) C'est-à-dire la valeur actualisée nette du risque d'une condamnation future, compte tenu du fait que les personnes accusées d'être responsables du passif se défendraient contre une telle allégation.

([151]) Loi n° 85-98 du 25 janvier 1985 sur le redressement et la liquidation judiciaire des entreprises codifiée dans le Code de Commerce aux articles L620-1 et suivants; Loi n° 2005-845 du 26 juillet 2005 portant sur la sauvegarde, le redressement et la liquidation des entreprises, codifiée aux articles 620-1 à 670-8 du Code de Commerce.

([152]) Le scénario de résolution d'un plan de sauvegarde n'est pas applicable au cas d'espèce en ce que la loi de 2005 susmentionnée est entrée en vigueur postérieurement alors que, sur la base des éléments dont dispose la Commission, rien ne permet de conclure qu'un redressement judiciaire éventuel de la SNCM aurait échoué.

([153]) Aux termes des lois pertinentes, les entreprises publiques dotées d'un statut de droit privé relèvent du champ d'application des lois susvisées règlementant la liquidation judiciaire. En outre, la législation permet l'engagement de la responsabilité des personnes morales de droit public en qualité de dirigeant dans le cadre d'une action en comblement de passif.

([154]) La jurisprudence française exige du dirigeant de fait qu'il ait commis des «actes positifs de gestion ou de direction de façon récurrente».

([155]) Réaction des autorités françaises à certaines observations transmises par la SNCM (voir point 172 de la présente décision).

([156]) Il est intéressant de noter qu'en sus des créances salariales classiques, il existe des créances salariales judiciaires qui trouvent leur source dans une décision émise par les juridictions prud'homales. Dans ce cas d'espèce, le salarié saisit la juridiction prud'homale pour faire juger du bien fondé de sa demande et lorsque cette demande est accueillie, celle-ci est inscrite sur l'état des créances de la société.

([157]) Arrêt de la Cour de Cassation, 30 novembre 1993, n° 91-20 554, Bull. civ.IV, n° 440, p. 319.

([158]) Cette évaluation a été effectuée par Sorgem Évaluation Conseiller en investissements financiers. L'auteur de l'évaluation, Maurice Nussenbaum, est expert financier près la Cour d'appel de Paris et agréé par la Cour de Cassation.

([159]) Réaction des autorités françaises à certaines observations transmises par la SNCM (voir point 174 de la présente décision).

([160]) Réaction des autorités françaises à certaines observations transmises par la SNCM (voir points 175 et 176 de la présente décision).

([161]) Réaction des autorités françaises à certaines observations transmises par la SNCM (voir points 175 et 176 de la présente décision).

([162]) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

([163]) Voir par exemple l'arrêt de la Cour de Cassation du 6 février 2001 n° 98-15129.

([164]) Voir notamment les deux arrêts rendus par la Cour d'Appel de Rouen le 22 mars 2005 — arrêt n° RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj et arrêt n° RG 01/02667 — 04/02675.

([165]) Compte tenu du fait que les personnes accusées d'avoir fautivement suspendu ce plan se seraient probablement défendues vigoureusement pour ne pas engager leur propre responsabilité.

([166]) Cass. com., 19 avril 2005, Métaleurop.

([167]) Application des articles 92 and 93 du traité CE aux prises de participations des autorités publiques, Bulletin CE 9/1984, point 3.2. iii).

([168]) Arrêt du Tribunal du 12 décembre 2000, Alitalia/Commission (296/97, Rec., p. II-3871).

([169]) Voir par exemple l'arrêt du Tribunal du 12 décembre 1996, Air France/Commission (358/94, Rec. pp. II-2109, point 70).

([170]) Voir l'arrêt de la Cour du 14 février 1990, France/Commission (301/87, Rec., pp. I-307, point 40).

([171]) Voir la communication concernant une aide éventuelle contenue dans un projet d'apports de capitaux publics dans le capital de Klöckner Stahl, JO C 390, 31.12.1994, p. 1.

([172]) Arrêt de la Cour du 11 juillet 1996, SFEI (39/94, Rec., pp. I-3547, paragraphe 60).

([173]) Arrêt de la Cour du 14 février 1990, France/Commission (301/87, Rec., pp. I-307, paragraphe 41).

([174]) Arrêt du Tribunal du 29 septembre 2000, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)/Commission (55/1999, Rec., pp II-03207, paragraphe 82).

([175]) Arrêt de la Cour du 2 juillet 1974, Italie/Commission (173/73, Rec., 709, paragraphe 33).

([176]) Arrêt de la Cour du 20 septembre 2001, HJ Banks (390/98, Rec., p. I-6117, paragraphe 33).

([177]) Arrêt du Tribunal du 1er juillet 2004, Salzgitter/Commission (308/00, Rec. p. II-1933, paragraphe 79). Voir également communication de la Commission sur l'application des règles relatives aux aides d'État aux mesures relevant de la fiscalité directe des entreprises (JO C 384 du 10.12.1998, p. 3), point 16.

([178]) Arrêt de la Cour du 6 septembre 2006, Portugal/Commission (88/03, Rec., p. I-7115, paragraphe 56).

([179]) Arrêt de la Cour du 8 novembre 2001, Adria-Wien Pipeline GmbH (143/1999, Rec., p. I-8365, paragraphe 41).

([180]) Voir par exemple la décision de la Commission du 10 octobre 2007 concernant la réforme du financement des retraites dans le secteur bancaire en Grèce (JO C 308 du 19.12.2007, p. 9) et la décision de la Commission du 10 octobre 2007 concernant les aides d'État accordées par la France en ce qui concerne la réforme du mode de financement des retraites des fonctionnaires de l'État rattachés à La Poste (JO L 63 du 7.3.2008, p. 16).

([181]) Voir la décision de la Commission du 17 juillet 2002 concernant la Société française de production (JO C 71 du 25.3.2003, p. 3). «Le financement par l'État d'un plan de réduction des effectifs permettant à une entreprise de se libérer d'une partie de son personnel, sans en supporter pleinement le coût, est un avantage sélectif susceptible de tomber sous le coup de la prohibition des aides d'État. En revanche, la mise en œuvre grâce à des fonds publics de mesures sociales supplémentaires en faveur des personnes licenciées, sans que ces mesures allègent l'employeur de ses charges normales, relève de la politique sociale des États membres et ne constitue pas une aide au sens de l'article 87 (1) CE. […] La SFP assumera pleinement ce coût. Dès lors, les mesures sociales supplémentaires au profit du personnel licencié de la SFP qui seront mises en œuvre une fois que ce personnel aura quitté l'entreprise, ne libèrent nullement cette dernière de ses obligations et ne comportent pas d'aide d'État en faveur de la SFP.»

([182]) Ce montant résulte de la différence entre le montant effectivement notifié (76 millions d'euros) et le montant approuvé au titre de compensation de service public (53,48 millions d'euros).

([183]) JO C 288 du 9.10.1999, p. 2.

([184]) JO C 205 du 5.7.1997, p. 5.

([185]) Voir le point 30 des lignes directrices 2002.

([186]) Décision précitée.

([187]) Les provisions réglementées sont des charges passées en comptabilité en application de règles fiscales.

([188]) Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France/Commission (482/1999, Rec.2002, p. I-4397, paragraphe 71).

([189]) La première méthode alternative, basée sur les capitaux propres nécessaires pour assurer le financement de la flotte existante, apparaît inappropriée dans la mesure où les autorités françaises ont retenu dans ce calcul la valeur d'acquisition de la flotte et non sa valeur vénale en 2002. En effet, si une nouvelle société devait se constituer avec la même flotte que celle de la SNCM telle qu'elle est aujourd'hui, elle devrait trouver des capitaux propres proportionnels à la valeur d'achat de l'ensemble des navires et non à leur valeur de construction. Par ailleurs, une telle approche n'a pas tenu compte des autres actifs lourds comme le système informatique de réservation ou les immeubles du siège.
La seconde méthode alternative, basée sur les dépenses supportées par la SNCM, paraît plus appropriée à la Commission. La Commission souhaite pourtant revoir le chiffre de 41,7 millions d'euros relatif aux pertes antérieures, notamment pour tenir compte du résultat 2002 et des seules pertes liées à la desserte de la Corse avant 1999.

([190]) Il est à noter que l'expert indépendant de la Commission a quantifié à […] millions d'euros le coût réel du plan de restructuration de 2002 sur la base de la comptabilité de la SNCM.

([191]) Arrêt de la Cour du 16 mai 2002, France/Commission (482/1999, Rec.2002, p. I-4397, paragraphe 71).

([192]) Voir Tableau 2 de la présente décision. Ce montant inclut les cessions d'actifs réalisées au moment de la décision de 2003, à savoir les ventes des navires Napoléon, Monte Rotondo et Liberté ainsi que les cessions immobilières (ensemble immobilier Schuman et SCI Espace Schuman).

([193]) Voir le point 48 des lignes directrices.

([194]) Voir annexe 1.

([195]) Il est à noter que, le 11 décembre 2007, un compromis de vente concernant le *Jean Nicoli* a été signé entre VT et un tiers acquéreur pour un transfert de propriété qui s'est réalisé en avril 2008.

([196]) Notifié à la Commission par lettre du 23 juin 2004.

([197]) Ce montant tient compte de la vente de SCI Espace Schuman ([…] million d'euros) réalisée le 24 juin 2003, mais ne tient pas compte du produit net de cession négatif lié à la vente du navire Aliso ([…] million d'euros) réalisée le 30 septembre 2004.

([198]) Le navire Asco, la participation dans Sudcargos et le parc immobilier.

([199]) La Commission estime que, dans le cadre de l'appréciation du respect de l'article 4 de la décision de 2003, il faut tenir compte des prix affichés, c'est-à-dire des prix figurant sur tout support publicitaire ou dans toute communication de nature publique que la SNCM pourrait diffuser. Cette condition ne porte pas sur les prix issus du système de réservation informatique de la SNCM car ces tarifs sont, tant à la SNCM que chez ses concurrents, contingentés de façon dynamique par «yield management». Le paramétrage des systèmes ne permet pas de se rendre compte de la disponibilité des tarifs spéciaux des concurrents de la SNCM et, partant, de vérifier l'absence de *price leadership* dans le chef de la SNCM.

([200]) Il s'avère en effet que, sur la base des informations fournies par les autorités françaises, la SNCM n'a jamais affiché entre le 9 juillet 2003 et le 16 mars 2005 au travers de sa communication d'entreprise, de ses campagnes de publicité ou de tout document rendu public, des prix plus bas que ceux affichés par ses concurrents.

([201]) Ce montant est la différence entre le besoin net de trésorerie de la SNCM (soit 19,75 millions d'euros) et le produit net des cessions d'actifs résultant de la décision de 2003 (soit […] millions d'euros correspondant à la vente du navire Aliso et des participations dans Southern Trader, Someca et Amadeus). Il porte l'apport en capital total octroyé par l'État à la SNCM à 69,29 millions d'euros.

ANNEXE I

DISPOSITIF DE LA DÉCISION DE 2003

Article premier

L'aide à la restructuration que la France envisage de mettre à exécution en faveur de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) est compatible avec le marché commun, aux conditions prévues aux articles 2 à 5.

Article 2

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

La SNCM ne peut, à compter de la notification de la présente décision et jusqu'au 31 décembre 2006, opérer que les 11 navires que l'entreprise SNCM possède déjà, à savoir: le *Napoléon Bonaparte*, le *Danielle Casanova*, l'*Île de Beauté*, le *Corse*, le *Liamone*, l'*Aliso*, le *Méditerranée*, le *Pascal Paoli*, le *Paglia Orba*, le *Monte Cinto* et le *Monte d'Oro*.

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

Article 3

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

— *Amadeus France*,

— la *Compagnie Corse Méditerranée*,

— la société civile immobilière *Schuman*,

— la *Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations*,

— la Someca.

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

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

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

Article 4

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

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

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

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

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

Article 5

Conformément aux engagements pris par les autorités françaises dans le plan de restructuration, les nombres annuels de rotations de navires sur les différentes liaisons maritimes avec la Corse sont limités jusqu'au 31 décembre 2006 aux seuils prévus au tableau 3 de la présente décision [1], sauf pour des raisons exceptionnelles et non imputables à la SNCM, qui l'obligeraient à reporter certaines rotations sur d'autres ports et sauf changement des obligations de service public pesant sur l'entreprise.

Article 6

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

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

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

Article 7

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

Article 8

La République française est destinataire de la présente décision.

[1] Voir annexe II de la présente décision.

ANNEXE II

TABLEAU 3 DE LA DÉCISION DE 2003

Évolution de l'offre de la SNCM

	Nombre de traversées		Places offertes		Mètres linéaires offerts	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marseille-Corse	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Toulon-Corse	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golfe de Gênes	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Sous-total Europe	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[…]
Maghreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Total	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[…]