

## V

(Announcements)

PROCEDURES RELATING TO THE IMPLEMENTATION OF THE COMPETITION  
POLICY

EUROPEAN COMMISSION

STATE AID — FRANCE

**State Aid SA.26763 (2014/C) (ex 2012/NN) — Presumed aid granted to public transport undertakings  
by the Île-de-France region**

**Invitation to submit comments pursuant to Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the  
European Union**

(Text with EEA relevance)

(2014/C 141/05)

By letter dated 11 March 2014, reproduced in the authentic language on the pages following this summary, the Commission notified France of its decision to initiate the procedure laid down in Article 108(2) of the Treaty on the Functioning of the European Union in respect of the above-mentioned measures.

Interested parties may submit their comments on the measures in respect of which the Commission is initiating the procedure within one month of the date of publication of this summary and the following letter, to:

European Commission  
Directorate-General for Competition  
State Aid Registry  
1049 Brussels  
Belgium  
Fax No: + 32 22961242

The comments will be communicated to France. Confidential treatment of the identity of the interested party submitting the comments may be requested in writing, stating the reasons for the request.

TEXT OF THE SUMMARY

The Commission has received a complaint concerning a scheme of subsidies granted since 1994 to undertakings operating public transport services in the Île-de-France region.

The scheme was reportedly set up by a series of decisions by Île-de-France Regional Council providing for subsidies to local authorities to improve public transport services. The subsidies are transferred by the local authorities to the transport undertakings for the purchase of buses and equipment. The complainant alleges that the buses purchased with the help of the subsidies may then be used by their owners in other markets which are not subject to public-service obligations. The complainant further alleges that, from 2006 and following a national procedure that invalidated the existing system, the Île-de-France Transport Authority (*syndicat des transports d'Île-de-France* — STIF), controlled by the Île-de-France region, has continued to operate a system of similar subsidies.

According to France, the total amount of subsidies between 1994 and 2008 came to over EUR 200 million and there were more than 200 beneficiaries.

At this stage, the Commission has doubts about the nature of these measures and their compatibility with the state aid rules.

In accordance with Article 14 of Council Regulation (EC) No 659/1999, any unlawful aid may be subject to recovery from the beneficiary.

## TEXT OF LETTER

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

## 1. PROCÉDURE

- (1) Par courrier du 7 octobre 2008, reçu le 17 octobre 2008, un plaignant qui a souhaité garder l'anonymat (ci-après "le plaignant") a déposé une plainte auprès de la Commission contre la région Ile-de-France (ci-après "la région") pour avoir institué depuis 1994 un régime d'aides et de subventions à destination de certaines entreprises de transport dans cette région.
- (2) Par courrier du 25 novembre 2008, la Commission a envoyé aux autorités françaises une demande d'information relative à cette plainte.
- (3) Par courrier du 13 janvier 2009, les autorités françaises ont demandé à la Commission un délai supplémentaire afin de répondre aux questions de la Commission. Celle-ci a accepté par lettre du 14 janvier 2009. Le délai de réponse a alors été repoussé au 18 février 2009.
- (4) Les autorités françaises ont répondu à la demande d'information de la Commission le 26 février 2009.
- (5) Par courriers du 20 avril, du 2 septembre et du 17 novembre 2010, la plaignante a transmis à la Commission des informations supplémentaires concernant les mesures accordées par la région.
- (6) N'ayant reçu aucune demande d'information complémentaire, les autorités françaises, par lettre du 31 mai 2011, ont demandé à la Commission la confirmation écrite de la clôture de la procédure d'enquête.
- (7) Par lettre du 8 juin 2011, la Commission a demandé aux autorités françaises de commenter les informations supplémentaires transmises par le plaignant.
- (8) Malgré les lettres de rappel des 14 novembre 2011 et 29 février 2012 et les courriels des 22 septembre et 8 décembre 2011, la demande d'information de la Commission est restée sans réponse.
- (9) Une nouvelle demande d'information a été envoyée aux autorités françaises le 17 juillet 2012.
- (10) En l'absence de réponse des autorités françaises dans le délai imparti, une lettre de rappel leur a été envoyée le 25 septembre 2012. Celle-ci est également demeurée sans réponse.
- (11) La Commission a adopté une décision d'injonction de fournir des informations le 14 décembre 2012. La France a produit une réponse incomplète le 22 janvier 2013 et s'engageait dans la même réponse à revenir vers la Commission dans les meilleurs délais afin de répondre de manière plus exhaustive aux questions soulevées dans la décision d'injonction. A ce jour, la Commission n'a pas reçu ces informations complémentaires.

## 2. DESCRIPTION DE LA MESURE EN CAUSE ET CONTEXTE JURIDICTIONNEL NATIONAL

## 2.1. Description de la mesure mise en place par la région

- (12) En 1994 la région a adopté une délibération<sup>(1)</sup> qui met en place un ensemble de mesures en faveur des entreprises qui exploitent des services de transport en commun dans la région Ile-de-France. Le dispositif issu de la délibération du 20 octobre 1994 a été modifié et complété par deux délibérations: CR 44-98 du 1<sup>er</sup> octobre 1998 et CR 47-01 du 1<sup>er</sup> octobre 2001.
- (13) En application de ces délibérations, la région peut en effet accorder son aide financière aux collectivités publiques ayant conclu avec une entreprise privée un contrat d'exploitation de lignes régulières d'autobus ou qui les exploitent en étant organisées en régies. Les collectivités publiques reversent cette aide à l'entreprise de transport quand cette dernière est propriétaire des investissements subventionnés.
- (14) Les subventions proposées sont principalement destinées à favoriser l'acquisition de véhicules neufs en contrepartie de l'amélioration quantitative de l'offre (augmentation des fréquences ou de l'amplitude prolongement ou création de lignes nouvelles) ou qualitative du service (adhésion à une charte de qualité, autobus à plancher surbaissés), l'installation de nouveaux équipements à bord des véhicules (dispositifs d'annonce sonore ou visuelle des arrêts), la mise en place de systèmes d'émission et de validation de titre de transport, l'aménagement de points et de poteaux d'arrêts, ou la réalisation d'études.

---

(<sup>1</sup>) Délibération CR 34.94 du 20 octobre 1994 relative à l'aide pour l'amélioration des services de transports en commun routier exploités par des entreprises privées ou en régie.

- (15) Les collectivités doivent adresser à la région leur demande d'aide.
- (16) Le taux de subvention varie entre 25 et 60% des dépenses hors taxe. Le montant de la subvention est plafonné selon la nature des dépenses (en fonction de la catégorie de véhicules et de la catégorie d'équipement des véhicules).
- (17) Les bénéficiaires de l'aide doivent s'engager à maintenir les améliorations quantitatives et qualitatives de l'offre, les véhicules et les équipements, pendant au moins cinq ans à dater de leur mise en service. Les autobus et les autocars bénéficiant des subventions doivent circuler prioritairement essentiellement sur les lignes concernées.
- (18) Enfin les collectivités publiques maîtresses d'ouvrage et les entreprises sont également tenues de conclure un avenant à leur contrat d'exploitation contresigné par le président du Conseil régional, qui encadre l'utilisation de l'aide.
- (19) Le montant total des subventions entre 1994 et 2008 serait de 263 millions EUR selon la France, et concernerait 235 bénéficiaires.

## 2.2. Procédure devant la juridiction administrative nationale

- (20) En mai 2004, le syndicat autonome des transporteurs de voyageurs (ci-après "SAVT") a demandé au président du Conseil régional d'abroger les trois délibérations précitées. Face au refus de ce dernier le 17 juin 2004, le SAVT a saisi le Tribunal administratif de Paris d'un recours en annulation de la décision de rejet.
- (21) Dans son jugement du 10 juillet 2008 <sup>(1)</sup>, le Tribunal administratif a fait droit à la demande d'annulation du SAVT et a enjoint la région à soumettre au conseil régional une nouvelle délibération au motif que l'instauration de ce dispositif d'aides n'avait pas été précédée d'une notification à la Commission européenne et a enjoint la région de procéder à leur abrogation.
- (22) La région, tout en faisant appel de ce jugement, a abrogé les délibérations en litige par la délibération n° CR80-08 du 16 octobre 2008.
- (23) Le 12 juillet 2010 <sup>(2)</sup>, la Cour administrative d'appel de Paris a confirmé le jugement du Tribunal administratif. La région s'est pourvue en cassation contre cet arrêt devant le Conseil d'Etat qui a confirmé le jugement de première instance le 23 juillet 2012 <sup>(3)</sup>.
- (24) A la suite d'une nouvelle requête introduite par le SAVT le 27 octobre 2008, le tribunal administratif de Paris, par jugement du 4 juin 2013 <sup>(4)</sup>, a enjoint la région à émettre les titres exécutoires permettant la récupération des aides versées sur le fondement des délibérations annulées par le jugement n° 0417015 du 10 juillet 2008. La région a fait appel de ce jugement. Celui-ci est toujours pendant devant la Cour administrative d'appel de Paris.

## 2.3. Description de la mesure mise en place par le syndicat des transports d'Ile-de-France

- (25) A la suite de l'abrogation des délibérations litigieuses par la région, le syndicat des transports d'Ile-de-France (ci-après le "STIF") aurait, selon le plaignant, mis en place un dispositif équivalent à celui de la région au moment où celle-ci les abrogeait.
- (26) Le STIF est un établissement public administratif régi par le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005. Il organise, coordonne et finance les transports publics de voyageurs en Ile-de-France qui sont assurés par la RATP <sup>(5)</sup>, la SNCF <sup>(6)</sup> transilien et des entreprises de bus privées, regroupées dans le réseau OPTILE.
- (27) Par délibération n° 2006/1161 du 13 décembre 2006, le STIF a défini une nouvelle organisation contractuelle pour l'ensemble de ces lignes ayant notamment pour objectif de renforcer son rôle d'autorité organisatrice en matière de définition de l'offre et du niveau du service, ainsi qu'en matière de performance des entreprises de transport et de transparence financière.
- (28) Cette nouvelle organisation s'appuie dans un cahier de charges régional dont les principes s'inscrivent dans deux contrats successifs conclus pour une durée de dix ans:

— le premier (contrat de type 1) est conclu pour une période maximale de quatre ans (2007-2010 voire 2011 pour les derniers contrats);

<sup>(1)</sup> Jugement n° 0417015/7-1

<sup>(2)</sup> Arrêt n° 08PA04753

<sup>(3)</sup> Arrêt n° 343440

<sup>(4)</sup> Jugement n° 0817138/2-1

<sup>(5)</sup> Régie autonome des transports parisiens

<sup>(6)</sup> Société nationale des chemins de fer

- le second (contrat de type 2) est conclu au terme d'une négociation bilatérale avec chaque entreprise privée pour des réseaux de transport de bassin, pour la période restant à courir jusqu'au 31 décembre 2016.
- (29) Depuis avril 2012, tous les réseaux sont passés en contrat de type 2, soit 107 contrats conclus.
- (30) L'article 53 du contrat de type 2 prévoit l'ensemble des contributions qui sont versées par le STIF:
- une contribution C1 liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public;
  - une contribution forfaitaire C2 pour le financement des investissements et la couverture des frais financiers supportés à raison des investissements réalisés.
- (31) En application du contrat, l'investissement matériel roulant fait l'objet d'un plan de financement contractualisé entre le STIF et chaque entreprise notamment pour le renouvellement du parc de bus, qui permet de garantir un âge moyen du parc n'excédant pas sept ans. Le contrat prévoit également le retour au STIF au terme de la convention, des biens nécessaires à l'exploitation à titre gratuit ou avec une indemnisation de l'entreprise à la valeur nette comptable déduction faite des subventions reçues.
- (32) Les aides sont accordées aux transporteurs privés pour des autocars et autobus exclusivement dédiés à des lignes régulières de transports publics de voyageurs inscrites au plan de transport, appelé le service de référence. Il est prévu une obligation de reversement de la subvention si le bénéficiaire ne respecte pas l'affectation du matériel ou la durée d'attribution.
- (33) Cependant, par dérogation et dans le but d'optimiser et de valoriser l'ensemble des moyens dont elle dispose pour réaliser le service de référence, l'entreprise peut assurer des prestations pour le compte de tiers dans certaines conditions et limites. Ces prestations ne peuvent être assurées que d'une façon accessoire à l'activité principale du service public notamment.
- (34) Les autorités françaises n'ont pas indiqué le montant des aides versées au titre de ce dispositif.

### 3. APPRECIATION

#### 3.1. Délai de prescription

- (35) Selon l'article 15, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil du 22 mars 1999 portant modalités d'application de l'article 93 du traité CE <sup>(1)</sup>, "[l]es pouvoirs de la Commission en matière de récupération de l'aide sont soumis à un délai de prescription de dix ans." Le paragraphe 2 de ce même article précise que le délai de prescription est interrompu par toute mesure prise par la Commission à l'égard de l'aide illégale.
- (36) En l'espèce, la Commission a envoyé une demande d'information aux autorités françaises au sujet de ces mesures le 25 novembre 2008. La Commission considère par conséquent que cette demande d'information interrompt le délai de prescription. La période sous examen concernera donc les années écoulées à partir de 1998.

#### 3.2. Evaluation de la présence d'aide au sens au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE

- (37) Selon l'article 107, paragraphe 1, du TFUE, sont "incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État, sous quelque forme que ce soit, qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions".
- (38) Il ressort de cette disposition que pour être reconnues comme aides d'État, les mesures sous examen doivent (i) avoir une origine étatique c'est-à-dire engager des ressources d'État et être imputables à l'État (ii) procurer un avantage économique à leur bénéficiaire (iii) être sélectives, par opposition à une mesure de portée générale et (iv) être susceptibles de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres.

##### i. Ressources d'État et imputabilité

- (39) La Commission observe que les mesures sous examen ont été octroyées sur la base des délibérations du conseil régional à des collectivités publiques organisées en régies et à des entreprises privées avec lesquelles ces collectivités ont conclu une convention d'exploitation d'une ligne ou d'un réseau. En conséquence, la Commission conclut à ce stade de la procédure que les mesures impliquent des ressources d'État et sont imputables à l'État. Cette analyse est également transposable au dispositif mis en place par le STIF qui est un établissement public administratif.

<sup>(1)</sup> JO L 83 du 27.3.1999, p. 1

ii. *Avantage économique*

- (40) A titre liminaire, la Commission précise que les régies qui sont également bénéficiaires de ces dispositifs doivent être considérées comme des entreprises car, indépendamment de leur statut juridique, elles exercent une activité économique, à savoir l'offre de services de transport par route. Par conséquent, l'ensemble des bénéficiaires de ces mesures est engagé dans une activité économique, à savoir le transport de passagers en échange d'une rémunération. Ils doivent donc être considérés comme des entreprises au sens de l'article 107, paragraphe 1 du TFUE.
- (41) Les autorités françaises considèrent que la mesure mise en place par la région est conforme aux critères de la jurisprudence *Altmark* <sup>(1)</sup>. S'agissant de la mesure mise en place par le STIF, les autorités françaises n'ont pas produit d'analyse similaire.
- (42) A ce stade, la Commission s'interroge sur la nature de ces mesures, à savoir si elles sont assimilables à des subventions ou à des compensations liées à l'exécution d'obligations de service public.
- (43) La Commission constate en effet que, selon les éléments communiqués par les autorités françaises, ces mesures semblent facultatives. Pour obtenir ces subventions, chaque collectivité publique doit en faire la demande, si elle le souhaite. Par ailleurs, au moins à partir de 2006, les bénéficiaires ont déjà reçu une compensation liée aux charges d'exploitation couvrant les obligations de service public. Les sommes en l'espèce constitueraient des versements supplémentaires.
- (44) En tout état de cause, ces subventions constituent des avantages au profit des bénéficiaires en leur octroyant des moyens de financement dont ils n'auraient pas bénéficié en l'absence de ces mesures. Par ailleurs, cet avantage concurrentiel est renforcé par le fait qu'aucune disposition jusqu'en 2006 n'interdit aux entreprises bénéficiaires qui exploitent les lignes régulières de transports de voyageurs en Ile-de-France d'utiliser le matériel subventionné pour se porter candidates à l'attribution d'autres marchés de transport régulier ou occasionnel de voyageurs ouverts à la concurrence en France ou en Europe.
- (45) S'il s'agit des compensations représentant la contrepartie d'obligations de service public, il ressort de la jurisprudence *Altmark* que ne constitue pas une aide d'Etat une compensation remplissant quatre critères cumulatifs:
- l'entreprise a été expressément chargée d'obligations de service public clairement définies;
  - des paramètres objectifs de calcul de la compensation ont été établis avant son versement;
  - il n'y a pas de surcompensation;
  - la mission de service public a été confiée à l'entreprise à l'issue d'une procédure de marché public ou, en l'absence d'une telle procédure, le niveau de compensation repose sur une analyse des coûts que pourrait réaliser une "entreprise moyenne, bien gérée".
- (46) S'agissant du premier critère, la Commission considère qu'il ne ressort pas clairement des éléments en sa possession que le dispositif d'aide de la région représente la contrepartie de prestations effectuées par les entreprises bénéficiaires pour exécuter des obligations de service public. En effet le dispositif, qui est incitatif et facultatif, ne semblent avoir ni pour objet, ni pour effet d'imposer à des entreprises de transport des obligations d'exploiter, de transporter et des obligations tarifaires indispensables pour garantir une offre de service de transport assimilable à une obligation de service public. En ce qui concerne le dispositif du STIF, il semblerait que les obligations de service public soient définies de façon plus claire pour les charges d'exploitation couvrant les obligations de service public (contribution C1) mais ce n'est toujours pas le cas pour la contribution forfaitaire C2, c'est-à-dire celle couvrant le financement des investissements. C'est pourquoi la Commission souhaiterait disposer de plusieurs exemples de contrat passé avec une collectivité publique pour se prononcer définitivement. Elle invite également les tierces parties à présenter leurs observations sur ce point.
- (47) S'agissant du deuxième critère qui requiert que les paramètres pour calculer la compensation doivent être établis à l'avance de façon objective et transparente afin d'éviter qu'ils ne confèrent un avantage économique au bénéficiaire, la Commission considère que ce dernier n'est pas rempli. Si les délibérations de la région fixent de façon détaillée pour chaque type de véhicule et de matériel les taux de subvention ainsi que les plafonds de subvention correspondant, les autorités françaises n'ont pas démontré comment ces pourcentages et plafonds de subvention ont été calculés (études de marché, actualisation, etc.). En ce qui concerne le dispositif mis en place par le STIF, la Commission n'a pas d'éléments à ce stade lui permettant de valider le respect du deuxième critère *Altmark*, et notamment le critère de l'objectivité des paramètres retenus.

<sup>(1)</sup> Arrêt de la Cour du 24 juillet 2003, *Altmark Trans et Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, Rec. p. I-7747.

(48) S'agissant du troisième critère, la Commission constate que les montants alloués aux collectivités publiques sont fixés de manière forfaitaire par l'application d'un pourcentage déterminé à une catégorie de dépenses plafonnées. Or la Commission doute que ce mode de détermination des montants alloués garantisse que les montants en question soient équivalents aux surcoûts et charges supplémentaires que les entreprises bénéficiaires pourraient être conduites à supporter effectivement du fait de l'amélioration du service des transports dont il n'est pas établi à ce stade qu'elle constitue une obligation de service public. En d'autres termes, rien ne semble garantir l'absence d'un risque de surcompensation après prise en compte des recettes et bénéfices résultant de l'amélioration du service dont il n'est pas établi à ce stade qu'il constitue une obligation de service public. En ce qui concerne le dispositif mis en place par le STIF, la Commission ne dispose à ce stade d'aucune information lui permettant de valider le respect du troisième critère *Altmark*. La Commission souhaiterait par conséquent que les autorités françaises apportent des explications plus précises sur ce point.

(49) S'agissant du quatrième critère, la Commission ne dispose pas d'éléments suffisants pour analyser ce critère et souhaiterait que les autorités françaises produisent des informations permettant de vérifier si les dispositifs sous examen sont conformes au quatrième critère *Altmark*.

iii. *Sélectivité*

(50) Les mesures concernent uniquement les régies des collectivités publiques et les entreprises privées avec lesquelles ces collectivités ont conclu une convention d'exploitation d'une ligne ou d'un réseau en Ile-de-France. Par conséquent, le critère de la sélectivité est rempli car elles procurent un avantage à ces entreprises, à l'exclusion d'autres. La condition de sélectivité est également remplie dans le cadre du dispositif du STIF.

iv. *Affectation de la concurrence et des échanges entre les Etats membres*

(51) Il est nécessaire de vérifier que les mesures sont susceptibles de fausser la concurrence dans la mesure où elles peuvent affecter les échanges entre les Etats membres.

(52) La prise en charge par une autorité publique de coûts incombant normalement à une entreprise l'avantage par rapport à ses concurrents directs et fausse par conséquent la concurrence.

(53) Ainsi qu'il a été observé dans le jugement *Altmark*, depuis 1995, plusieurs Etats membres ont commencé à ouvrir certains marchés de transport à la concurrence d'entreprises établies dans d'autres Etats membres. A cet égard, la Cour de justice a jugé que la condition d'affectation des échanges entre Etats membres ne dépend pas de la nature locale ou régionale des services de transport fournis. En effet lorsqu'un Etat membre accorde une subvention publique à une entreprise, la fourniture de services de transport par cette entreprise peut s'en trouver maintenue ou augmentée, avec la conséquence que les chances des entreprises établies dans d'autres Etats membres de fournir leur services de transport sur le marché de cet Etat sont diminuées.

(54) Par conséquent, la Commission considère que les mesures mises en place par les dispositifs de la région et du STIF ont des impacts négatifs sur la capacité des entreprises de transport établies dans un autre Etat membre d'offrir des services en France et renforcent la position des bénéficiaires de ces dispositifs sur ces marchés, faussant ainsi la concurrence et les échanges entre les Etats membres sur ces mêmes marchés.

v. *Conclusion quant à la présence d'aide au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE*

(55) La Commission conclut que, à ce stade, les mesures sous examen semblent constituer des aides d'Etat au sens de l'article 107, paragraphe 1, du TFUE. La Commission invite cependant les parties tierces à lui communiquer leurs observations sur la question du respect des quatre critères *Altmark*.

### 3.3. **Evaluation de la compatibilité de l'aide**

(56) La Commission rappelle que, en raison de l'absence de réponse ou de réponses incomplètes des autorités françaises, la question de la base légale applicable pour l'analyse de la compatibilité des deux dispositifs n'a pas été abordée. Par ailleurs, en raison des doutes qui pèsent sur la qualification de la nature des aides octroyées (subventions/compensation), elle considère que le choix d'une base légale apparaît prématuré à ce stade.

(57) En effet, si la Commission devait considérer que les dispositifs devaient être qualifiés de subventions, l'analyse de leur compatibilité se ferait directement sur la base de l'article 107, paragraphe 3, du TFUE.

(58) Au contraire, si la Commission devait considérer que les mesures mises en place constituaient des compensations pour obligation de service public qui de surcroît ne remplissait pas les quatre critères *Altmark*, elle devrait analyser leur compatibilité avec le marché intérieur sur la base du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transports de voyageurs par chemin de fer et par route (ci-après "le règlement de 2007")<sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil; JO L 315 du 03/12/2007 p. 1.

- (59) En effet, avant le 3 décembre 2009, le règlement (CEE) n° 1169/69 du Conseil du 26 juin 1969 relatif à l'action des Etats membres en matière d'obligations inhérentes à la notion de service public dans le domaine des transports par chemin de fer, par route et par voie navigable (ci-après "le règlement de 1969")<sup>(1)</sup> énonçait des règles détaillées sur la façon dont devait être calculée la charge financière résultant de l'imposition d'obligations de service public dans le domaine des transports publics par rail, route et voie navigable. Le règlement de 2007, qui est entré en vigueur le 3 décembre 2009 et qui a abrogé le règlement de 1969, s'applique aux compensations pour obligations de service public concernant le transport public de passagers par rail et par route. La Commission considère que l'examen de la compatibilité des dispositifs en l'espèce devrait se faire selon le règlement de 2007 puisque il s'agit de la réglementation en vigueur à la date de l'adoption de la présente décision.
- (60) Selon les autorités françaises, le dispositif de la région s'analyserait davantage comme une compensation couvrant les obligations de service public. Par conséquent, et sans aborder de façon explicite la question de la compatibilité, elles considèrent qu'il est conforme au règlement de 1969. S'agissant du dispositif mis en place par le STIF, les autorités françaises considèrent qu'il est conforme au règlement de 2007.
- (61) La Commission rappelle que l'article 9 du règlement de 2007 précise que "[l]a compensation de service public au titre de l'exploitation de services publics de transport de voyageurs ou du respect des obligations tarifaires établies au travers de règles générales versée conformément au présent règlement est compatible avec le marché commun. Cette compensation est exonérée de l'obligation de la notification préalable visée à l'article [108], paragraphe 3, du traité."
- (62) En raison du peu d'informations communiquées par les autorités françaises, la Commission a des doutes sur la compatibilité des mesures par rapport au règlement de 2007, notamment ses articles 3, 4 et 6, et ne peut donc pas prononcer, à ce stade, sur la compatibilité de l'aide avec le marché intérieur sur la base de l'article 9 du règlement de 2007.
- (63) Selon l'article 3 du règlement de 2007, "*lorsqu'une autorité compétente décide d'octroyer à l'opérateur de son choix un droit exclusif et/ou une compensation, quelle qu'en soit la nature, en contrepartie de la réalisation d'obligations de service public, elle le fait dans le cadre d'un contrat de service public.*". Au cas présent, la Commission ne dispose pas de tels contrats notamment s'agissant du dispositif mis en place par la région.
- (64) L'article 4 du règlement de 2007 définit le contenu obligatoire des contrats de service public. Selon son paragraphe 1, point a), les contrats de service public "*définissent clairement les obligations de service public que l'opérateur de service public doit remplir, ainsi que les zones géographiques concernées.*" L'article 4, paragraphe 1, point b), prévoit que les contrats de service public "*établissent à l'avance, de façon objective et transparente: i) les paramètres sur la base desquels la compensation, s'il y a lieu, doit être calculée, et ii) la nature et l'ampleur de tous droits exclusifs accordés, de manière à éviter toute surcompensation.*" Enfin, l'article 4, paragraphe 1, point c), précise que les contrats de service public "*définissent les modalités de répartition des coûts liés à la fourniture des services. Ces coûts peuvent comprendre notamment les coûts de personnel, d'énergie, d'infrastructure, de maintenance et de réparation des véhicules de transport public, du matériel roulant et des installations nécessaires au fonctionnement des services de transport de voyageurs, des coûts fixes et une rémunération appropriée du capital.*"
- (65) L'article 6, paragraphe 1, du règlement de 2007 dispose que "*toute compensation liée à une règle générale ou à un contrat de service public respecte les dispositions de l'article 4, quelles que soient les modalités d'attribution du contrat. Toute compensation, quelle qu'en soit la nature, liée à un contrat de service public attribué directement conformément à l'article 5, paragraphes 2, 4, 5 ou 6, ou liée à une règle générale est conforme, en outre, aux dispositions prévues à l'annexe.*" Cette annexe précise que "*la compensation ne peut pas excéder un montant correspondant à l'incidence financière nette, équivalant à la somme des incidences, positives ou négatives, dues au respect de l'obligation de service public sur les coûts et les recettes de l'opérateur de service public.*" Cela signifie en substance que la Commission doit vérifier que les compensations contractuelles n'ont pas donné lieu à une surcompensation, en tenant compte d'un bénéfice raisonnable pour les bénéficiaires. En cela, elle s'appuie sur les critères définis dans l'annexe.
- (66) Par conséquent, la Commission demande aux autorités françaises de lui produire tout document et toute explication nécessaire et utile afin de rendre possible le choix pertinent de la base légale d'une part, et l'analyse de la compatibilité de ces dispositifs d'autre part.

#### 4. RESUME DES DOUTES DE LA COMMISSION

- (67) Les doutes de la Commission reposent tout d'abord sur la qualification de la nature des mesures octroyées depuis 1998. Par ailleurs, si les autorités françaises parvenaient à démontrer que les deux dispositifs pouvaient être assimilés à une compensation, la Commission aurait également des doutes sur le respect des quatre critères *Altmark* qui permettrait d'exclure la qualification d'aide et sur l'exemption ou non de l'obligation de notification. Enfin, s'agissant de l'analyse de la compatibilité, la Commission n'est pas en mesure de se prononcer sur le choix de la base légale d'une part et sur la compatibilité des mesures en l'espèce d'autre part.

<sup>(1)</sup> JO L 156 du 28.6.1969, p. 1.



Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission invite la France, dans le cadre de la procédure de l'article 108, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, à présenter ses observations et à fournir toute information utile pour l'évaluation des mesures dans un délai d'un mois à compter de la date de réception de la présente. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire potentiel de l'aide.

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

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

---