

CONCLUSIONS

REQUETE N° 15-312 et 15-1218.
Société RYANAIR Limited c/ CTC.

La Cie Ryanair Limited exploite, hors OSP (obligations de service public), une liaison aérienne entre l'aéroport de Paris-Beauvais et celui de Figari Sud-Corse. De son côté, l'assemblée de Corse a, par une délibération du 05/02/2015 (PJ 1 de la RII 15-312), approuvé des OSP pour l'exploitation des liaisons aériennes entre Paris-Orly, Marseille et Nice et les 4 aéroports Corse (soit Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari) ainsi que le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes concernées. Dans ce cadre, l'assemblée de Corse a, par une délibération en date du 02/10/2015, désigné le groupement Air France, Hop et Air Corsica comme délégataire du service public pour l'exploitation des lignes aériennes entre Paris-Orly, d'une part, et Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'autre part (PJ 3 de la RII 15-1218). Ainsi, le 22/10/2015, la convention de DSP tendant à l'exploitation par ledit groupement des liaisons aériennes entre Paris-Orly et Ajaccio ou Figari a été signée (PJ 1 de la RII 15-1218).

Dans les présentes requêtes, la société Ryanair demande l'annulation des délibérations de l'assemblée de Corse en date des 05/02 et 02/10/2015 ainsi que de la convention de DSP en date du 22/10/2015, assortie de conclusions au titre des frais irrépétibles. En défense et en intervention, outre le rejet des 2 requêtes, la CTC ainsi que les sociétés Air France, Hop et Air Corsica présentent des conclusions en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.

Sur la procédure contentieuse, en ce qui concerne la recevabilité, en défense et en intervention, la CTC et les sociétés délégataires soulèvent une fin de non recevoir à l'encontre de la requête n°15-1218 tirée de l'absence d'intérêt à agir de la société Ryanair dès lors que celle-ci n'a pas candidaté aux DSP contestées.

Vous savez que dans le régime *Tropic*, la qualité de concurrent évincé était reconnue à tout requérant qui aurait eu intérêt à conclure le contrat, alors même qu'il n'avait pas présenté sa candidature, qu'il n'avait pas été admis à présenter une offre ou qu'il avait présenté une offre inappropriée, irrégulière ou inacceptable. Il suffisait que son activité ait un lien suffisant avec l'objet du contrat (CE, 08/08/2008, *Région de Bourgogne*, n° 307 143, PJ 1). Toutefois, avec l'apport *Tarn-et-Garonne*, il faut se demander si l'exigence que le concurrent évincé, comme de tout tiers autre que le préfet et les élus locaux, soit « *susceptible d'être lésé dans ses intérêts de façon suffisamment directe et certaine* » conduirait à restreindre son intérêt pour agir tel qu'il était apprécié dans le cadre du recours *Tropic*.

A l'appui de sa requête, la société Ryanair soutient qu'elle exploite une liaison régulière entre Paris-Beauvais et Figari dont la rentabilité est affectée par l'existence d'une DSP qui a entraîné selon elle la perte de 2 256 passagers sur la période de mai à juillet 2016 pour une perte d'exploitation de 90 240 €.

D'une part, dès lors que pour la desserte Paris-Ajaccio, la société Ryanair n'est pas présente, elle n'est pas susceptible d'être lésée dans ses intérêts de façon

suffisamment directe et certaine pour avoir un intérêt à agir à l'encontre de la DSP de cette ligne.

D'autre part, s'agissant de la desserte Paris-Figari, il y a lieu de s'interroger.

1°, vous pouvez juger que lorsqu'une entreprise fait le choix de ne pas présenter d'offre à une procédure d'attribution, ce choix s'interpose entre le contrat et la lésion. Par définition, elle n'est jamais candidat évincé au sens de *Tarn-et-Garonne*. La seule voie qui s'ouvrirait à elle serait le référé précontractuel (CE, 29/04/2015, *Syndicat de valorisation des déchets de la Guadeloupe*, n° 386 748, PJ 2). En marché, cela nous semble assez bien fonctionner : même si le contrat est illégal et n'aurait jamais dû exister, par exemple un contrat passé dans le domaine de la police ou dans le domaine exclusif des avocats, nous ne voyons pas bien comment cela pourrait léser directement et certainement une société de gardiennage ou un avocat qui n'aurait pas candidaté. Cependant, dans notre hypothèse, c'est moins clair car il est vrai que coexistent une ligne aérienne non subventionnée et une ligne subventionnée. L'opérateur de la ligne non subventionnée pourrait se plaindre de l'existence de la ligne subventionnée en soutenant que la DSP n'aurait pas dû exister. Mais, en DSP, il y a l'étape de la délibération sur le principe de la DSP et, à ce stade, il n'y a aucun problème à admettre l'intérêt à agir du candidat.

2°, l'autre solution serait d'admettre l'intérêt pour agir de Ryanair en jugeant que le fait d'exploiter une ligne directement concurrente à celle exploitée en DSP lui donne ipso facto intérêt pour agir contre cette DSP.

En ce qui nous concerne, nous vous proposons de choisir la 1^{ère} solution qui nous semble plus orthodoxe et ne méconnaît pas les garanties des concurrents dès lors que ceux-ci peuvent, en amont, attaquer la délégation fixant le principe même d'une DSP. Ainsi, nous vous proposons de juger qu'en l'absence de candidature aux DSP contestées, la société Ryanair n'a pas intérêt à agir à l'encontre de la délibération désignant le groupement conjoint Air France, Hop et Air Corsica comme délégataire du service public pour l'exploitation des lignes aériennes entre Paris-Orly, d'une part, et Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'autre part, et à l'encontre de la convention de DSP tendant à l'exploitation par ledit groupement des liaisons aériennes entre Paris-Orly et Ajaccio ou Figari.

Par suite, nous vous proposons de faire droit à la fin de non recevoir soulevée et de rejeter la requête n° 15-1218 pour irrecevabilité.

A l'appui de sa demande en annulation de la délibération approuvant des OSP pour l'exploitation des liaisons aériennes entre Paris-Orly, Marseille et Nice et les 4 aéroports Corse et le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes concernées, la société Ryanair soulève plusieurs moyens tenant tant à la légalité externe qu'à la légalité interne et que nous allons examiner.

En ce qui concerne la légalité externe, en 1^{ère} lieu, elle conteste la régularité de la composition de l'assemblée de Corse.

Si nous devons regarder le moyen comme contestant en fait la régularité des pouvoirs accordés par les absents, la CTC a produit les délégations (PJ 3 du MED).

Toutefois, dans son dernier mémoire, la société Ryanair soutient que 5 de ces délégations seraient irrégulières comme concernant une séance de février 2014 au lieu de 2015. Mais, comme l'indique la CTC en défense, il s'agit là d'une erreur purement matérielle.

Enfin, la circonstance que 2 délégations (celles de Mmes Biancarelli et Risterucci) ne comportent pas d'indication précise de la séance mais seulement sa date

ne nous paraît pas de nature à entraîner leur invalidité. En tout état de cause, cette irrégularité ne serait pas, à elle seule, de nature à invalider la délibération attaquée.

Par suite, ce 1^{er} moyen manque en fait et pourra être écarté.

En 2^o lieu, la société Ryanair soutient que la délibération n'a pas été signée par le président de l'assemblée de Corse, M. Bucchini, en méconnaissance de l'article 4 de la loi du 12/04/2000.

A ce sujet, le Conseil d'Etat vient de juger que cet article n'était pas applicable aux délibérations des conseils municipaux auxquelles s'appliquent seules les dispositions spéciales de l'article L. 2121-23 du CGCT, qui prévoit la signature de tous les membres présents à la séance, lesquelles ne sont pas prescrites à peine de nullité de ces délibérations (CE, 22/07/2016, *Ville de Paris*, n° 389 056, PJ 3).

En ce qui concerne les conseils régionaux et l'assemblée de Corse qui leur sont assimilés, nous imaginons mal que tous les conseillers doivent signer la délibération. Mais, comme tous les actes administratifs, il faut bien une signature de la personne compétente, sans qu'il soit besoin d'un texte pour le prévoir.

Or, en l'espèce, la délibération a bien été signée par le président de l'assemblée d'alors, M. Bucchini, comme le montre la pièce produite en défense (PJ 4 du MED).

Ainsi, le moyen manque en tout état de cause en fait et sera mis à l'écart.

En 3^o lieu, la société Ryanair invoque le défaut d'information des membres de l'assemblée de Corse en soutenant que ceux-ci n'ont pu avoir connaissance de l'avis de la commission consultative des services locaux (CCSL), qui doit être obligatoirement consultée avant la délibération sur le principe de la DSP, puisque cette commission ne s'est réunie que le 04/02/2015, soit la veille de la séance.

En l'espèce, le rapport de présentation est du 05/01/2015 (PJ 7 du MED) et il est clair que c'est en séance que les membres de l'assemblée ont découvert la teneur de l'avis de la CCSL. A l'évidence, ce délai est insuffisant.

Toutefois, il nous semble que cet avis, dont les élus ont bien eu connaissance, était loin d'être déterminant dans la discussion et que ce délai insuffisant n'a eu aucune influence sur les votes des conseillers (CAA Marseille, 12/05/2011, *Association Fare Sud*, n° 10MA04368, PJ 4).

Ainsi, nous vous proposons de danthonyser ce moyen et de dire que, dans les circonstances de l'espèce et nonobstant le faible délai qui a séparé l'édiction de l'avis et le vote, les membres de l'assemblée de Corse n'ont pas vu leur droit à l'information méconnu dès lors qu'ils ont pu prendre connaissance de l'avis en séance.

Par suite, vous écarterez ce moyen comme non fondé.

En 4^o lieu, la société Ryanair soulève un vice de procédure tiré de la présence en séance de 2 conseillers, par ailleurs pour l'un président du conseil de surveillance de la société Air Corsica et pour l'autre salarié de la même compagnie.

S'agissant de M. Mosconi, il a été jugé qu'un élu exerçant les fonctions de président du conseil de surveillance d'une SEML ne peut pas participer aux commissions d'appel d'offres des marchés publics ou aux commissions d'attribution de délégations de service public mais qu'en revanche, il ne peut être regardé comme « intéressé », au sens de l'article L. 2131-11 du CGCT, du seul fait de ses fonctions, lorsqu'il délibère sur un projet de convention portant attribution à cette société d'un marché public, d'une délégation de service public ou d'une convention d'aménagement (CE, 10/12/2012, *M. Auclair*, n° 354 044, PJ 5).

En tout état de cause, il ressort des pièces du dossier que M. Mosconi n'a pas pris part au débat et au vote, ce dernier ayant seulement répondu à une question posée

par M. Simeoni (PJ 6 du MED). Il n'a donc exercé aucune influence particulière sur le sens de la décision de l'assemblée de Corse.

S'agissant de Mme Santoni-Brunelli, le CE apprécie l'intensité des liens économiques et l'importance de l'influence que la personne a été susceptible d'exercer sur l'issue de la procédure.

Il a ainsi été jugé que n'est pas dans une situation de conflit d'intérêts le membre du conseil municipal du pouvoir adjudicateur siège en tant que représentant des usagers au conseil d'administration de la société mère d'une filiale candidate à une délégation de service public de sa commune (CE, 22/10/2014, *Société EBM Thermique*, n° 382 495, PJ 6).

Par ailleurs, il est jugé que la circonstance qu'un conseiller municipal ait été intéressé du fait de liens familiaux et financiers avec une entreprise candidate n'était pas susceptible de faire naître un doute sur l'impartialité du pouvoir adjudicateur dès lors qu'il n'avait pas siégé à la commission d'appel d'offres, n'avait pris aucune part dans le choix de l'entreprise attributaire et n'avait pas exercé d'influence particulière sur la définition et le lancement des travaux, non plus d'ailleurs que sur la décision d'entreprendre des travaux courants et nécessaires (CE, 09/05/2012, *Commune de Saint-Maur des Fossés*, n° 355 756, PJ 7).

Ainsi, en l'espèce, s'il semble bien que Mme Santoni-Brunelli ait voté (PJ 6 du MED) mais sa qualité de simple salariée d'Air Corsica ne fait pas d'elle, en l'absence de toute circonstance particulière, un conseiller intéressé.

Dès lors, le moyen n'est pas fondé et pourra être écarté.

En 5° lieu, la société Ryanair soutient que le rapport au vue duquel l'assemblée s'est prononcée était insuffisant dès lors qu'il ne comportait pas le nombre de DSP conclues, les tarifs qui seront imposés et les dispositifs de sanction.

En droit, l'article L. 1411-4 du CGCT dispose que les assemblées délibérantes : « *statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire* ».

Dans l'arrêt *Fare Sud* précité (PJ 4), la CAA a jugé que le rapport doit contenir les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire et doit, notamment, comporter les caractéristiques quantitatives et qualitatives des prestations ainsi que, s'il y a lieu, les conditions de tarification du service rendu comme en dispose l'article L.1411-1 du même code.

Toutefois, en l'espèce, il suffit de se reporter aux pages 32 et suivantes du rapport (PJ 7 du MED) ainsi qu'à ses annexes pour voir que les caractéristiques principales des DSP sont suffisamment développées : la mention de 2 DSP au minimum est suffisante, de même que les sanctions que se réserve le délégant. En outre, en ce qui concerne le tarif « résident », seul concerné par l'OSP, il est bien décrit en pages 31 et 32.

Ainsi, le moyen manque clairement en fait et pourra être mis à l'écart.

En ce qui concerne la légalité interne, d'une part, la société Ryanair invoque l'erreur de l'appréciation juridique des faits quant à l'absence d'intérêt local et de l'insuffisance de l'initiative privée.

A l'appui de ce moyen, elle soutient que, d'une part, la ligne Orly-Figari est desservie par 3 compagnies aériennes, Air Corsica, XL Airways et elle-même, la CTC mentionnant également une liaison Roissy-Figari par Easyjet en saison, et, d'autre part, qu'elle assure 3 liaisons par semaine entre Paris et Figari de mars à octobre, à des prix particulièrement attractifs et même inférieurs à ceux proposés dans le cadre de l'OSP.

En droit, aux termes des articles L. 4424-18 et suivants du CGCT dont la rédaction est partiellement issue de la loi du 22/01/2002 relative à la Corse, il revient à

la Collectivité territoriale de Corse de définir, « sur la base du principe de continuité territoriale (...) les modalités d'organisation des transports maritimes et aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs ». La collectivité peut imposer sur certaines liaisons aériennes ou maritimes des obligations ayant pour objet « de fournir des services passagers ou fret suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité ». En ce cas, elle peut, « dans le respect des procédures de publicité et de mise en concurrence applicables, désigner pour l'exploitation de ces liaisons des compagnies aériennes titulaires d'une licence d'exploitation de transporteur aérien délivré par un Etat membre de l'Union européenne ou partie à l'Espace économique européen ».

De son côté, le Règlement du Parlement européen et du Conseil du 24/09/2008 établissant des règles communes pour l'exploitation des services aériens dans la Communauté a pour objet d'harmoniser le marché intérieur de l'aviation. Les articles 16 à 18 de ce Règlement concernent les principes généraux applicables aux obligations de service public, la procédure d'appel d'offres à suivre pour l'instauration d'obligations de service public et l'examen des obligations de service public par la Commission européenne, en particulier au regard des règles relatives aux aides d'Etat s'agissant de la compensation octroyée. Ainsi, l'article 16 dudit Règlement dispose que : « 1. Un État membre peut, à la suite de consultations avec les autres États membres concernés et après en avoir informé la Commission, les aéroports concernés et les transporteurs aériens qui exploitent la liaison, imposer une obligation de service public au titre de services aériens réguliers entre un aéroport situé dans la Communauté et un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement située sur son territoire ou sur une liaison à faible trafic à destination d'un aéroport situé sur son territoire, si cette liaison est considérée comme vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport. Cette obligation n'est imposée que dans la mesure nécessaire pour assurer sur cette liaison une prestation minimale de services aériens réguliers répondant à des normes fixes en matière de continuité, de régularité, de prix ou de capacité minimale, auxquelles le transporteur aérien ne satisferait pas s'il ne devait considérer que son seul intérêt commercial. [...] 2. Au cas où d'autres modes de transport ne peuvent assurer un service continu avec au moins deux fréquences quotidiennes, les États membres concernés peuvent prévoir, dans le cadre de l'obligation de service public, que tout transporteur aérien communautaire qui compte exploiter la liaison doit garantir qu'il l'exploitera pendant une certaine période, à fixer, conformément aux autres conditions de l'obligation de service public ».

Enfin, la Cour de Justice de l'Union européenne a énoncé, à propos de dispositions similaires à l'article 16 du Règlement du 24/09/2008, que l'instauration d'obligations de service public « permet à tout État membre (...) de garantir la prestation de services aériens adéquats sur certaines liaisons à faible trafic ou vers des aéroports desservant des régions périphériques ou de développement, dans le respect de conditions relatives, notamment, à la fréquence, aux horaires, à la capacité offerte ou au prix demandé » (CJUE (6^e chambre), 09/07/2002, *Flightline Ltd c. Secretário de Estado dos Transportes e Comunicações et Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)*, aff. C-181/00, rec. 2002, I-06139, point 31).

En la matière aérienne, nous ne voyons pas d'obstacle à avoir pour ces dispositions le même raisonnement que celui du CE pour la desserte maritime pour laquelle il a été jugé que, d'une part, la conclusion d'un contrat de service public ayant pour objet l'attribution à un opérateur économique de prestations de transport maritime est subordonnée à l'existence d'un besoin réel de service public résultant de l'insuffisance des services de transport régulier, besoin qui doit être apprécié et constaté pour chaque ligne ou trajet, d'autre part, les dispositions du règlement susmentionné ne

font pas obstacle à ce que le besoin réel de service public soit apprécié globalement pour chaque ligne ou trajet sur l'ensemble de la période d'exécution du contrat ou sur les périodes qu'il distingue, sans qu'il y ait lieu de rechercher si ce besoin est justifié en permanence au cours de cette période ou de ces périodes (CE, 13/07/2012, *Compagnie méridionale de navigation et société nationale Corse Méditerranée*, n° 355 616, PJ 8).

Or, en l'espèce, il n'est pas trop difficile de constater l'existence d'un besoin réel de service public entre Figari et Paris, la ligne de Ryanair et de ses concurrentes n'étant que saisonnière et, en outre, pour Ryanair cette ligne n'arrive pas à Orly mais à Beauvais, soit à une distance de 106 kms plus au Nord.

Ainsi, cet avant-dernier moyen n'est pas fondé et devra être mis de côté.

D'autre part, la société Ryanair soutient que la délibération contestée porte atteinte aux principes de liberté du commerce et de l'industrie et de libre prestation de service.

Toutefois, rien n'interdisant par ailleurs à la société Ryanair de se porter candidate à une ou plusieurs DSP, pour les mêmes motifs invoqués lors de l'examen du moyen précédent, contrairement à ce que soutient la société Ryanair, la délibération ne porte pas une atteinte injustifiée au principe de la liberté du commerce et de l'industrie.

Aussi, cet ultime moyen, sera-t-il, comme les précédents mis à l'écart.

Ainsi, en l'absence de moyen fondé, vous pourrez rejeter les conclusions en annulation présentées par la société Ryanair.

Sur les conclusions au titre des frais irrépétibles, la CTC n'étant pas la partie perdante au cas d'espèce, vous ne pourrez faire droit aux conclusions en ce sens présentées par la société Ryanair. Par contre, celle-ci étant la partie perdante en l'espèce, nous proposons au tribunal de faire droit aux demandes à ce titre de la CTC en lui octroyant une somme de 3 000 €, soit 1 500 € par requête. Enfin, les sociétés Air Corsica, Air France et Hop étant intervenantes spontanées aux présentes espèces, vous ne pourrez faire droit à leurs demandes à ce titre.

PCMNC :

- au rejet des 2 requêtes ;
- à la condamnation de la société Ryanair à verser à la CTC une somme de 3 000 € en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative ;
- et au rejet des conclusions présentées par les sociétés Air France, Hop et Air Corsica en application des dispositions de l'article L. 761-1 du code de justice administrative.