



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 05-03-2003
C(2003)663fin

Objet : **Aide d'Etat N 26/2003 – France**
 Régime d'aides individuelles à caractère social concernant la desserte
 aérienne entre Paris et la Corse

Monsieur le Ministre,

I. PROCÉDURE

1. Par courrier daté du 17 janvier 2003, reçu le 20 janvier (SG(2003) A653), les autorités françaises ont notifié à la Commission européenne un régime d'aides individuelles à caractère social entre Paris et la Corse dans le secteur aérien.

II. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE L'AIDE

Contexte de la mise en place du régime

2. Les liaisons aériennes entre Paris (Orly) d'une part, et Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari d'autre part, sont soumises à des obligations de service public depuis le 3 août 1995. Celles-ci ont ensuite été révisées à plusieurs reprises. Des délégataires de service public ont été choisis après appel d'offres pour l'exploitation de ces quatre liaisons du 1er janvier 2000 au 26 octobre 2002 (Air France pour les liaisons vers Ajaccio, Bastia, Calvi, et Air Lib vers Figari).
3. En prévision de l'arrivée à échéance des conventions de délégation de service public, la collectivité territoriale de Corse a procédé en janvier 2002 à une révision des obligations de service public (OSP)¹. Elle a lancé une procédure d'appels d'offres² pour l'exploitation des lignes à partir du 27 octobre 2002, et retenu, le 26

¹ Publication au JOCE C 85 du 09 avril 2002

² Publication au JOCE C 86 du 10 avril 2002.

Son Excellence Monsieur Dominique GALOUZEAU de VILLEPIN
Ministre des Affaires étrangères
Quai d'Orsay 37
F - 75007 - PARIS

septembre, les offres d'un groupement Air France/CCM pour les liaisons entre Paris d'une part et Ajaccio et Bastia d'autre part ainsi que celle d'Air Lib sur la liaison Paris-Figari. Air France ayant proposé d'exploiter la liaison Paris-Calvi sans subvention si ses offres relatives à Ajaccio et Bastia étaient retenues, l'appel d'offres sur cette liaison est devenue sans objet.

4. La compagnie Air Littoral, dont les offres n'avaient pas été retenues, a demandé et obtenu du juge administratif l'annulation de la délibération de l'Assemblée de Corse, le 28 octobre 2002. La collectivité de Corse s'est pourvue en cassation auprès du Conseil d'Etat.
5. Les autorités françaises ont expliqué que la collectivité territoriale de Corse était fondée à prendre les mesures s'imposant pour combler le vide juridique créé par le tribunal administratif, et assurer ainsi la mise en œuvre du principe de continuité territoriale avec effet au 27 octobre 2002 tout en évitant que les compagnies aériennes soient lésées. Dans le souci de ne pas interrompre les quatre liaisons entre Paris et la Corse, les transporteurs aériens sélectionnés le 26 septembre ont donc débuté leur exploitation le 27 octobre, en conformité avec les obligations de service public entrées en vigueur à cette date, dont l'application reste indépendante du processus de sélection des délégataires de service public. Ces compagnies subissent des pertes d'exploitation d'un niveau élevé sur ces liaisons.

Objectif de l'aide

6. Les transporteurs souhaitant opérer sur les liaisons entre Paris et la Corse doivent respecter les obligations de service public en vigueur, publiées au journal officiel du 9 avril 2002. Contrairement au système qui avait été envisagé par les autorités françaises avant l'arrêt du tribunal administratif, l'exploitation de chaque ligne n'est pas réservée à une seule compagnie aérienne qui bénéficierait de compensation de service public. L'exploitation de chaque ligne est ouverte à toutes les compagnies et ne fait pas l'objet de versement de compensation de service public pour les pertes encourues.
7. Parmi les obligations de service public publiées le 9 avril 2002 qui s'imposent aux compagnies aériennes, figure celle d'accorder une réduction de 41 euros à certaines catégories de passagers. Les transporteurs doivent donc accorder cette réduction à certains passagers.
8. Lors de sa séance du 29 novembre 2002, l'Assemblée de Corse a décidé d'instaurer, jusqu'à la décision du Conseil d'Etat, un dispositif d'aides à caractère social au bénéfice de certaines catégories de passagers des liaisons entre Paris (Orly) d'une part et Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari avec effet au 27 octobre 2002.
9. Ce régime prévoit le versement d'une compensation financière de 41 euros par personne et par trajet au profit des catégories de passagers suivantes:
 - les résidents à titre principal de la Corse,
 - les jeunes de moins de 25 ans,
 - les personnes de plus de 60 ans révolus,
 - les étudiants de moins de 27 ans,
 - les personnes voyageant en famille (un ou deux parents voyageant avec au moins un de leurs enfants mineurs),
 - les personnes handicapées ou invalides.

10. L'aide sera versée par l'Office des Transports de Corse aux transporteurs pour chaque passager bénéficiaire, sur production d'un justificatif. Les prix hors taxes payés par les voyageurs seront donc ceux figurant pour ces catégories de passagers au point 2.2 des OSP ayant fait l'objet de la publication C 85/02 du 9 avril 2002.
11. Une convention entre l'Office des Transports de la Corse et la/les compagnies concernées définira les conditions et modalités d'octroi des aides, et notamment les justificatifs qui pourront être demandés. Deux types de contrôles sont prévus :
 - Un contrôle a priori, les compagnies procédant, lors de l'enregistrement, à un contrôle afin de vérifier les droits à l'aide individuelle des éventuels bénéficiaires³;
 - Un contrôle a posteriori sur les compagnies, qui tiendront une image électronique des titres de transport des bénéficiaires à la disposition de l'Office des Transports de la Corse pendant cinq ans.

En outre, la compensation versée aux compagnies pour chacune des liaisons sera plafonnée à un montant correspondant à un nombre de bénéficiaires égal à 65% du nombre de passagers payants transportés, sans que cela n'affecte en rien le droit des passagers bénéficiaires des aides.

Budget, base juridique et durée

12. Selon les estimations des autorités françaises, 625 000 passagers par an devraient bénéficier de ce régime. Le coût annuel de la mesure est évalué à 25.6 millions d'euros.
13. Le régime notifié a fait l'objet de la délibération n°02/369 AC de l'Assemblée de Corse adoptée le 29 novembre 2002, prise en vertu des pouvoirs lui ayant été conférés par l'art. L. 4429-19 du Code général des Collectivités territoriales dans sa rédaction issue de la loi n°20002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse.
14. Ce dispositif n'est conçu que de manière transitoire dans la mesure où l'Assemblée de Corse considère que le maintien du système de délégation de service public dans le cadre des dispositions de l'article 4, paragraphe 1, point d) du règlement 2408/92 du 23 juillet 1992 est indispensable à la pérennité du réseau permanent et fiable de transport aérien entre Paris et la Corse⁴.

³ L'OCT pourra également procéder à des contrôles supplémentaires par sondage à l'enregistrement

⁴ Si le Conseil d'Etat casse le jugement du tribunal administratif, les autorités françaises envisagent de revenir au système des délégations de service public au 27 octobre 2002. Dans cette hypothèse, les aides à caractère social versées aux compagnies seront déduites des compensations financières dues.

Non discrimination quant à l'origine des produits

15. Les autorités françaises ont précisé que les aides seront accordées sans discrimination quant à l'origine des produits. Les passagers de toutes les compagnies aériennes qui exploiteront les services aériens sur les lignes concernées conformément aux OSP imposées, en bénéficieront. Les liaisons en cause entre la Corse et le continent n'étant pas exploitées dans le cadre d'une concession de service public accordées en application de l'article 4, paragraphe 1 d) du règlement (CE) n° 2408/92 du Conseil, les transporteurs desservant ces liaisons ne bénéficieront d'aucune exclusivité d'exploitation.

III. APPRÉCIATION DE L'AIDE

A. Evaluation de la présence d'aide au sens de l'article 87, paragraphe 1, du traité CE

16. Aux termes de l'article 87 paragraphe 1 du traité CE: "*Sauf dérogations prévues par le présent traité, sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre Etats membres, les aides accordées par les Etats ou au moyen de ressources d'Etat sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions*".
17. La Commission est d'avis que la mesure en cause constitue un régime d'aides d'Etat au sens de l'article 87 paragraphe 1 du traité CE.
18. En premier lieu, elle implique des ressources publiques dès lors que les compensations financières sont versées par l'Office des Transports de la Corse. En second lieu, bien que les compensations financières soient accordées au profit de certaines catégories de passagers, elles octroient un avantage aux transporteurs aériens en favorisant la production de services aériens vers la Corse, ce qui génère une demande supplémentaire à celle qui serait constatée en leur absence. En troisième lieu, cette demande supplémentaire est susceptible d'affecter le commerce entre les Etats membres compte tenu du caractère international inhérent au transport aérien intra-communautaire, particulièrement depuis l'entrée en vigueur du troisième «paquet» aérien de libéralisation le 1er janvier 1993⁵. En quatrième lieu, la mesure menace de fausser la concurrence puisqu'elle bénéficie indirectement aux seuls transporteurs aériens exploitant des services réguliers sur les quatre liaisons en cause conformément aux obligations de service public imposées.

⁵ JO n° L 240 du 24.8.1992, p. 1.

B. Base juridique de l'appréciation

19. Il importe en conséquence de vérifier la compatibilité de la mesure en question au regard des autres dispositions de l'article 87 du traité CE. A cet égard, les autorités françaises font valoir que le régime d'aides sociales notifié est compatible avec le marché commun en application des dispositions de l'article 87 paragraphe 2 point a) selon lesquelles: "*Sont compatibles avec le marché commun les aides à caractère social octroyées aux consommateurs individuels, à condition qu'elles soient accordées sans discrimination liée à l'origine des produits*".

C. Evaluation de la compatibilité de l'aide à la lumière de cette base juridique et par référence aux dérogations appliquées.

20. La communication sur les aides d'Etat dans le secteur du transport aérien⁶, dispose, en ce qui concerne les aides sociales et l'application de la dérogation de l'article 87 paragraphe 2 point a), que:

- le bénéfice de l'aide doit aller effectivement aux consommateurs finaux;
- l'aide doit avoir un caractère social, c'est-à-dire qu'elle ne doit en principe couvrir que certaines catégories de passagers tels que les enfants, les handicapés, les personnes à faibles ressources etc.. Toutefois, dans le cas d'une liaison desservant une région insulaire, l'aide peut couvrir la totalité de la population de la région;
- l'aide doit être accordée sans discrimination quant à l'origine des services, c'est-à-dire quels que soient les transporteurs aériens de l'Espace économique européen exploitant la liaison aérienne concernée. Cela implique en particulier l'absence de tout obstacle à l'accès à cette liaison pour les transporteurs aériens communautaires.

21. En l'espèce, il ressort tout d'abord des informations fournies par les autorités françaises que les compensations financières en question bénéficieront effectivement aux consommateurs finaux. Certes, les aides ne seront pas en fait versées directement par les pouvoirs publics à chacun des passagers bénéficiaires. Les compagnies aériennes exploitant les liaisons concernées serviront d'intermédiaires et se verront rembourser par la collectivité territoriale de Corse, sur production de justificatifs, les rabais égaux aux compensations financières prévues qu'elles auront effectivement octroyées à chacun de leurs passagers entrant dans les catégories bénéficiaires. Il s'agit là cependant d'une simple modalité pratique d'organisation du système, qui ne met pas en cause son fondement.

22. Il apparaît ensuite que les compensations accordées présentent bien un caractère social puisqu'elles sont réservées à des catégories particulières de passagers dont la situation peut justifier une aide sur le plan social : personnes âgées de moins de 25

⁶ Communication 94/C 350/07 de la Commission relative à l'application des ex-articles 92 et 93 du traité dans le secteur de l'aviation. JO C 350 du 10.12.1994, page 5.

ans ou de plus de 60 ans, étudiants de moins de 27 ans, personnes voyageant en famille définie comme un ou deux parents accompagnés d'au moins un de leurs enfants mineurs, personnes handicapées ou invalides. S'agissant des résidents à titre principal de la Corse, la Commission a déjà admis dans sa communication précitée et dans plusieurs décisions concernant des régimes d'aides similaires⁷, que le fait de résider dans une île éloignée du continent pouvait être considéré comme un handicap social justifiant l'octroi d'une aide au transport. En effet, les personnes habitant dans une île telle que la Corse souffrent d'un désavantage permanent en termes de transport dans la mesure où les coûts de déplacement par kilomètre pour quitter une région insulaire ou y rentrer sont beaucoup plus élevés que ceux constatés pour voyager à l'intérieur du continent. A cela s'ajoute dans le cas de la Corse et compte tenu de sa faible population, la nécessité de se rendre souvent sur le continent pour des raisons commerciales, familiales ou autres.

23. Enfin, le régime est ouvert sans aucune discrimination aux passagers de toutes les compagnies aériennes communautaires qui décideront d'exploiter des services aériens sur toutes ou partie des quatre lignes concernées en conformité avec les obligations de service public qui y sont imposées. Il convient à cet égard de rappeler que, depuis le 1er avril 1997, en application des dispositions de l'article 3 paragraphes 2 et 4 du règlement n° 2408/92, l'exploitation des liaisons aériennes intérieures aux Etats membres, dites de cabotage, est entièrement ouverte à la libre concurrence de toutes les compagnies intra-communautaires. Par ailleurs, l'existence sur les quatre liaisons en cause, d'obligations de service public imposées au titre des dispositions de l'article 4 paragraphe 1 point a) du même règlement, ne saurait être regardée comme une barrière à l'entrée susceptible d'entraîner des discriminations dans la mesure où ces obligations s'appliquent de façon identique à tous les transporteurs communautaires désireux d'exploiter les liaisons en question.
24. Il résulte de l'ensemble de ce qui précède que les conditions posées par les dispositions de l'article 87 paragraphe 2 point a) du traité CE sont satisfaites dans le cas présent.

⁷ Décisions N 24/2000 du 3 mars 2000 relatives aux liaisons entre Marseille, Nice et la Corse; N 638/2000 du 2 mars 2001 entre Montpellier et la Corse; N 639/2000 du 2 mars 2001 entre Lyon et la Corse. Voir également les décisions du 17 juillet 1998 concernant les liaisons intérieures aux archipels des Canaries (N 387/98) et des Baléares (N/386/98); du 27 août 1998 concernant les liaisons entre la région de Madère et le reste du Portugal (N 414/98) et du 3 septembre 1999 concernant les liaisons desservant les îles mineures de la Sicile (N 399/99).

IV. DÉCISION

La Commission a donc décidé de considérer l'aide comme compatible avec le marché commun.

Dans le cas où cette lettre contiendrait des éléments confidentiels qui ne doivent pas être divulgués à des tiers, vous êtes invités à en informer la Commission, dans un délai de quinze jours ouvrables à compter de la date de réception de la présente. Si la Commission ne reçoit pas une demande motivée à cet effet dans le délai prescrit, elle considérera que vous êtes d'accord avec la communication à des tiers et avec la publication du texte intégral de la lettre, dans la langue faisant foi, sur le site Internet http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/. Cette demande devra être envoyée par lettre recommandée ou par télécopie à :

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des Transports
Direction A – Unité A4
DM 28 5/55
B-1049 BRUXELLES
Fax : + 32 2 296 41 04

Veillez croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

Par la Commission

Loyola de Palacio
Vice Présidente