



COMMISSION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 02.07.2002
C(2001)2436fin

Objet: Aide d'Etat n° N 781/2001 – FRANCE
Régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse

Monsieur le Ministre,

1. PROCEDURE

Par lettre de la représentation permanente du 21 novembre 2001 enregistré par le Secrétariat général le 22 novembre 2001 (SG(2001) A/12769), les autorités françaises ont notifié à la Commission un régime d'aides individuelles à caractère social pour la desserte maritime de la Corse. Par lettre du 6 mars 2001 enregistré par le Secrétariat général le 11 mars 2002 (TREN(2002) A/54573) les autorités françaises ont fait parvenir à la Commission des informations supplémentaires.

Le projet d'aides a été enregistrée au Secrétariat Général de la Commission sous le numéro N 718/2001.

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

2. DESCRIPTION DETAILLEE DE L'AIDE:

2.1. Régime d'aide et titre

Depuis le 1 janvier 1999¹, il n'y a normalement plus de restriction à l'accès au marché du transport maritime pour les navires battant pavillon d'un Etat membre de l'espace économique européen. La législation communautaire permettait une transition jusqu'à l'expiration des contrats de concessions.²

La fin des concessions de service public au 31 décembre 2001³ a conduit les autorités corses à réviser le dispositif actuel de concession de service public pour l'ensemble de la desserte maritime de l'île. Depuis le 1^{er} janvier 2002, seules les lignes au départ de Marseille sont desservies dans le cadre d'un contrat de délégation de service public. Ces nouvelles concessions de service public ont fait l'objet d'un appel d'offres européen⁴ et elles ne font pas partie de l'actuelle notification.

En dehors du service assuré à Marseille, les autorités corses ont décidé de faire bénéficier les résidents de l'île, mais aussi certaines catégories socialement bien identifiées d'un régime d'aide sociale intitulé « Régime d'aides individuelles à caractère social sur la base de l'article 87.2 du Traité » pour les lignes reliant la Corse aux ports de Toulon et de Nice qui a ainsi été instauré par l'Assemblée territoriale de Corse lors de ses délibérations des 24 novembre 2000⁵ et 1^{er} février 2001⁶. Ce régime d'aide sociale se compose

- des modalités d'une aide sociale versée à certaines catégories de passagers et
- des conditions de l'aide sociale concernant la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiques et l'équipage du navire s'appliquant à l'ensemble des transporteurs et indiquant notamment les tarifs sociaux maximum.

1 Règlement du Conseil (CEE) 3577/92 du 7 décembre 1992, concernant l'application du principe de la libre circulation des services aux transports maritimes à l'intérieur des Etats membres (cabotage maritime), JO L 364 du 12.12.1992, page 7

2 L'article 4 paragraphe 3 du règlement du Conseil (CEE) 3577/92 qui stipule que « *les contrats peuvent rester en vigueur jusqu'à leur date d'expiration* ».

3 Jusqu'au 31 décembre 2001 la continuité territoriale entre le continent français et la Corse reposait sur les concessions de service public conclues entre l'Etat et les compagnies maritimes à la « Société nationale maritime Corse – Méditerranée » et à la « Compagnie méridionale de navigation » en 1976 pour une durée de 25 ans. La loi n° 1991/428 du 13 mai 1991 portant statut de la collectivité territoriale de Corse a substitué l'Assemblée territoriale de Corse à l'Etat en tant qu'autorité délégante organisatrice des transports. La convention de délégation s'applique à la période allant du 1er janvier 1976 au 31 décembre 2001.

4 JO du 16 janvier 2001

5 n° 2000/158 AC

6 n° 2001/02 AC

2.2. Budget et durée

Le coût annuel du régime d'aide sociale est estimé à 1,52 millions d'euros. Le Parlement national autorise chaque année la dotation de continuité territoriale inscrite au budget de l'Etat.

2.3. Bénéficiaires de l'aide

La mesure d'aide est appliquée d'une façon non discriminatoire. Toutes les compagnies maritimes qui décideront d'exploiter des services transport de passagers entre les ports de Toulon et Nice, et la Corse, conformément aux dispositifs du régime d'aides sociales en vigueur à partir du 1er janvier 2002, peuvent y souscrire au bénéfice de leurs passagers. La perte de recettes quant au prix des tickets normaux sera remboursée sur présentation de justificatifs à toutes compagnies maritimes, prestataires des services sur ces lignes selon les conditions exigées.

Le remboursement sera effectué par l'Office des transports de la Corse dans le cadre de conventions types conclues avec chaque compagnie maritime intéressée, sur présentation de rapports d'activités et des justificatifs afférents. Les sommes nécessaires seront prélevées sur la dotation de continuité territoriale, et versées aux compagnies par l'Office des transports de la Corse.

2.4. Objectifs du régime d'aide

L'objectif du régime est de contribuer au désenclavement et au développement économique de la Corse en instaurant au profit de certaines catégories de passagers et aux résidents de l'île un système d'aides individuelles à caractère social et de lutter ainsi contre le handicap que représente l'insularité conformément au principe de la continuité territoriale. Elles ajoutent que les régimes d'aides dont il s'agit favoriseront le développement économique de la Corse et la création d'emplois dans l'île.

2.5. Effet possible de l'aide

Le régime d'aide favorisant des catégories de passagers appartenant à l'une des catégories sociales définies, sans aucune discrimination quant à l'origine des services, est ouvert à toutes les compagnies maritimes, actuelles et futurs prestataires de services maritimes conformément aux dispositifs du régime d'aides sociales en vigueur à partir du 1er janvier 2002.

Selon les estimations des autorités françaises, le nombre annuel de passagers pouvant bénéficier de l'aide sociale sera d'environ 750 000, y compris les mêmes bénéficiaires effectuant plusieurs passages.

2.6. Description

2.6.1. Modalités de l'aide sociale

1) L'aide est attribuée par bénéficiaire et par trajet. Les catégories bénéficiaires sont

- les résidents corses (passagers qui, ayant leur résidence, principale en Corse effectuent l'aller et le retour à partir de la Corse au moyen de billets achetés en Corse)
- les personnes âgées de moins de 25 ans ou plus de 60 ans
- les étudiants âgés 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.

2) Le montant pour les passagers embarqués ou débarqués appartenant à l'une des catégories sociales définies et transportée à titre onéreux sera pour l'année 2002 de

- 15 Euros par trajet pour les liaisons entre Toulon et la Corse d'une part, et entre Nice et les ports de Bastia et de Balagne d'autre part, et
- 20 Euros par trajet entre Nice, d'une part, Ajaccio, Propriano et Porto-Vecchio, d'autre part.

Les maxima à la charge du passager appartenant à l'une des catégories sociales sont définis en relation avec chaque liaison et ils s'entendent hors taxes et redevances *per capita* perçues par l'Etat, la Collectivité territoriale et les autorités portuaires. Le montant de l'aide pourra être révisé annuellement. En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère aux transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons maritimes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée, ce qui sera notifié aux transporteurs exploitant les services, et seront applicables dans un délai adapté aux circonstances.

L'aide sociale ne sera pas, pour les bénéficiaires, cumulable avec d'autres régimes sociaux en vigueur.

2.6.2. Les conditions de l'aide sociale concernant la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiques et l'équipage du navire⁷

Les transporteurs devront fournir toute justification sur leur capacité à assurer le service et être en règle vis-à-vis des obligations fiscales et sociales.

Les règles d'équipage sont les règles édictées par l'Etat français (règles de l'Etat d'accueil, Décret 99-195 du 16 mars 1999).

Quant à la régularité, la continuité, la fréquence, et les tarifs pratiqués, les conditions ont été établies :

⁷ L'article 4 du règlement du Conseil (CEE) 3577/92

Les liaisons avec Toulon

Les transporteurs doivent déposer chaque année pour la période courant du 1^{er} avril au 31 octobre, et deux mois avant le début de la période, un programme d'exploitation comportant au moins une liaison par semaine entre Toulon et la Corse.

La part maximum à la charge du passager appartenant à l'une des catégories sociales visées est, par trajet de 35 Euros, à l'exception des onze semaines d'été de la fin du mois de juin au début du mois de septembre où cette part maximum est portée à 40 Euros. Cette augmentation d'été ne s'applique pas aux résidents de la Corse. Cette part maximum est limitée à 25 Euros par trajet pour les enfants de moins de 12 ans, et gratuite pour les enfants de moins de 4 ans.

Les liaisons avec Nice

Les transporteurs doivent assurer au moins une liaison par semaine toute l'année entre Nice et un des ports corses selon un programme déposé deux mois au moins avant le début de chaque période d'exploitation; chaque période d'exploitation de douze mois consécutifs débutant le 1 avril, étant partagée en une période allant du 1 avril au 31 octobre et une période allant du 1 novembre au 31 mars suivant.

Sur chacune des lignes reliant Nice à Ajaccio, à Bastia et à la Balagne, les fréquences minimales suivantes doivent être globalement assurées sur l'ensemble de la période d'exploitation :

- une rotation par semaine du mois de novembre au mois de mars;
- trois rotations par semaine du 1 avril au 31 octobre (à l'exception des onze semaines d'été)
- six rotations par semaine pendant les onze semaines d'été de la fin du mois de juin au début du mois de septembre.

Pour la liaison Nice - Ajaccio, et dans la limite d'un tiers de ces rotations hebdomadaires, les liaisons effectuées sur Porto - Vecchio et Propriano pourront être prises en compte.

La part maximum à la charge des passagers appartenant à l'une des catégories sociales est, par trajet, de 30 Euros toute l'année Cette part maximum est limitée à 20 Euros pour les enfants de moins de 12 ans, et gratuite pour les enfants de moins de 4 ans. Un supplément de 5 Euros maximum par voyage est possible pour les trajets effectués sur des navires dont la vitesse de croisière en pleine mer est supérieure à 33 nœuds, et peut être porté à 10 Euros au maximum, pour 30 % au plus des sièges bénéficiant d'un confort amélioré.

Administration du remboursement

La mise en œuvre et le contrôle de l'aide sociale est un facteur de complexité et de coûts pour les opérateurs⁸. Il sera donc proposé à chaque opérateur, selon ses profils de trafic et ses modes de gestion, deux types de convention pour la mise en œuvre de l'aide sociale.

L'expérience du passé et des estimations de l'Office des transports de la Corse correspondant ont montré que le nombre total des bénéficiaires arrive à environ 60% du total des passages assurés par chaque opérateur.

1. Une première convention, **avec plafonnement**, prévoyant :

- la production d'un rapport d'activité mensuel permettant le versement chaque mois d'un acompte d'environ 90% de l'aide à rembourser,
- la production chaque trimestre d'un état indiquant le nombre des passagers ayant bénéficié de l'aide sociale et leur répartition par catégories,
- la production d'un rapport d'activité récapitulatif à la fin de chaque période d'exploitation (1^{er} novembre au 31 mars – 1^{er} avril au 31 octobre) permettant la régularisation, positive ou négative, des versements effectués.

Dans cette première convention, le montant total des remboursements effectués pour chaque période ne pourra excéder celui obtenu par la formule suivante : (montant unitaire de l'aide) x (nombre de passagers transportés à titre onéreux pendant la période) x 0,60. En contrepartie du plafonnement de l'aide, les contrôles seront principalement exercés de façon statistique et comptable et complétés par des vérifications approfondies par sondage.

Dans ce cas, le traitement commercial des passagers est simplifié (celui-ci ne doit présenter que la pièce justifiant de son droit à l'aide sociale lors de l'achat de son billet et de l'embarquement). Le traitement des remboursements est également simplifié pour l'opérateur et pour la collectivité chargée de verser l'aide. Le plafonnement de l'aide sociale sera régulièrement revu pour être adapté au nombre réel de passagers bénéficiaires de l'aide transportés.

2. Une seconde convention, **sans plafonnement**, prévoyant :

- la production d'un rapport d'activité mensuel ainsi que la production, de façon exhaustive pour chaque voyage, des documents justificatifs de l'aide sociale octroyée aux passagers (photocopie du document attestant de sa qualité d'ayant-droit), permettant le versement chaque mois d'un acompte de 90% de l'aide à rembourser. Cet acompte sera calculé selon la formule suivante : (montant unitaire de l'aide) x (nombre de passagers bénéficiaires de l'aide sociale pendant le mois) x 0,90.

⁸ par exemple, le contrôle a priori des ayant-droit exercé par les compagnies maritimes lors de l'enregistrement des passagers, collecte des justificatifs, production de rapports d'activité, contrôle a posteriori par l'Office des transports de la Corse, contrôle par sondage.

- la production d'un rapport d'activité récapitulatif à la fin de chaque période d'exploitation (1^{er} novembre au 31 mars – 1^{er} avril au 31 octobre) permettant la régularisation, positive ou négative, des versements effectués.

Dans cette seconde convention, le montant total des remboursements effectués pour chaque période d'exploitation n'est pas plafonné. Cette absence de plafonnement de l'aide versée a pour contrepartie un contrôle beaucoup plus strict de son attribution.

Cette mise en œuvre différenciée de l'aide sociale, adaptée aux pratiques et aux modes de desserte des opérateurs intéressés permet de mieux répondre à la réalité du marché et aux besoins des usagers.

3. APPRECIATION

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* ». Par ailleurs, selon les dispositions de l'article 2 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil portant modalités d'application de l'(ex-)article 93 du traité CE⁹, « *tout projet d'octroi d'une aide nouvelle est notifié en temps utile à la Commission par l'Etat membre concerné* ». Une telle notification est nécessaire même lorsque l'Etat membre à l'origine d'une mesure d'aide estime que celle-ci est compatible avec le marché commun en application des dispositions de l'article 87 paragraphe 2 du traité CE¹⁰. Il appartient ensuite à la Commission d'adopter une décision formelle à l'égard de la mesure en cause après avoir vérifié, le cas échéant, sa compatibilité avec le marché commun.

En informant la Commission du projet du régime d'aides à caractère social dont il s'agit, les autorités françaises ont satisfait à l'exigence de notification imposée par les dispositions précitées.

La Commission est d'avis que le régime d'aide sociale en cause constitue un régime d'aides d'Etat au sens de l'article 87 paragraphe 1 du traité CE. En premier lieu, elles impliquent des ressources d'Etat dès lors que les compensations financières sont versées par la collectivité territoriale de Corse et que, par aides d'Etat, il faut entendre les aides accordées par les autorités centrales, régionales ou locales d'un Etat membre ou par « *les organismes publics ou privés qu'il institue ou désigne en vue de gérer*

⁹ JO n° L 83 du 27.3.1999, p. 4.

¹⁰ Cf. la Communication de la Commission publiée au Journal officiel du 24.11.1983 (JO n° C 318) et le point 14 de la Communication concernant la coopération entre les juridictions nationales et la Commission en matière d'aide d'Etat (J.O.C.E. n° C 312 du 23.11.1995).

l'aide »¹¹. En second lieu, bien que les compensations financières soient accordées au profit de certaines catégories de passagers et non pas aux compagnies maritimes, elles favorisent néanmoins la production de services maritimes vers la Corse et génèrent 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 maritime intra-communautaire, particulièrement depuis l'entrée en vigueur du règlement du Conseil (CEE) 3577/92 du 7 décembre 1992 sur le cabotage maritime. En quatrième lieu, la mesure menace de fausser la concurrence puisqu'elle bénéficie indirectement aux seuls transporteurs maritimes exploitant des services réguliers sur les liaisons en cause conformément aux conditions imposées.

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* ».

Dans sa pratique légale, en relation avec des cas similaires d'aides d'Etat dans le secteur du transport aérien, la Commission a reconnu la pertinence que ces dispositions présentaient en matière de transport. Elle y a également explicité que leur application était soumise au respect des trois conditions suivantes:

- le bénéficiaire 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 pourrait 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.

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 la collectivité territoriale de Corse à chacun des passagers bénéficiaires. Les compagnies maritimes exploitant les liaisons concernées serviront d'intermédiaires et se verront rembourser pour la collectivité territoriale de Corse, sur production de justificatifs, les rabais égaux aux compensations financières prévues qu'elles auront

¹¹ Arrêt de la Cour de Justice du 22 mars 1977, affaire 78/76, Recueil 1977, page 595, point 21 des motifs.

effectivement octroyés 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.

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 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 plusieurs décisions concernant des régimes d'aides similaires¹², que le fait de résider dans une île éloignée du continent pouvait être regardé 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 (250 000 habitants), la nécessité de se rendre souvent sur le continent pour des raisons commerciales, familiales ou autres.

Enfin, le régime est ouvert sans aucune discrimination aux passagers de toutes les compagnies maritimes communautaires qui décideront d'exploiter des services maritimes sur toutes ou partie des 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 janvier 1999, en application des dispositions de l'article premier en relation avec l'article 6 paragraphes 1 et 2 du Règlement du Conseil (CEE) 3577/92 du 7 décembre 1992, l'exploitation des liaisons maritimes intérieures aux Etats membres, dites de cabotage, est entièrement ouverte à la libre concurrence de toutes les compagnies intra-communautaires. Sauf celle dont bénéficient encore les liaisons insulaires en Grèce, l'exploitation des liaisons maritimes à la mer Méditerranéenne profitaient de dérogations jusqu'au 31 décembre 1998.

Conformément à l'article 4 du règlement du Conseil 3577/92/CE du 7 décembre 1992, les obligations de service public concernent les ports à desservir, la régularité, la continuité, la fréquence, la capacité à prester le service, les tarifs pratiqués et l'équipage du navire.

12 Décision de la Commission du 2 mars 2001 concernant les liaisons aériennes entre la Corse et le continent. Décisions de la Commission du 29 juillet 1998 concernant les liaisons intérieures aux archipels des Canaries et des Baléares, du 27 août 1998 concernant les liaisons entre la région de Madère et le reste du Portugal, du 3 septembre 1999 concernant les liaisons desservant les îles mineures de la Sicile. Décision de la Commission du 1 mars 2000 concernant les liaisons entre Marseille et Nice, d'une part, Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'autre part. Un régime comparable qui, considéré comme une aide existante compatible, n'a jamais fait l'objet d'une décision de la Commission, existe également sur les liaisons entre l'archipel des Canaries et l'Espagne continentale.

Par ailleurs, l'existence sur les 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. Celles-ci resteront ouvertes à tous les transporteurs puisque, contrairement à la situation qui prévalait jusqu'alors, les autorités françaises ont décidé de ne plus restreindre l'accès à un seul transporteur choisi par appel d'offres.

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 sont satisfaites dans les cas présents. La Commission considère l'aide comme compatible avec le traité CE.

4. DECISION

En conséquence, la Commission décide, sur la base des dispositions de l'article 4 (3) du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil, que le régime d'aides à caractère social institué par les délibérations n° 2000/158 AC en date du 24 novembre 2000 et n° 2001/02 AC du 1^{er} février 2001 de l'Assemblée territoriale de Corse, au profit de certaines catégories de passagers sur les liaisons maritimes entre la Corse et les ports de Toulon et de Nice, sont compatibles avec le traité CE.

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 d'Energie et Transports
Direction A Unité 2
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