

CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE L'ÉTABLISSEMENT PUBLIC
DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE DE CORSE

MERCREDI 27 MAI 2026

DELIBÉRATION

N°12/27-05-2026/56

OBJET :

AÉROPORTS DE CORSE

APPROBATION ET TRANSMISSION D'UNE CONTRIBUTION DE L'EPCI DE CORSE À LA COMMISSION EUROPÉENNE DANS LE CADRE DE LA CONSULTATION PUBLIQUE RELATIVE AU PROJET DE RÉVISION DU RÈGLEMENT GÉNÉRAL D'EXEMPTION PAR CATÉGORIE (RGEC) – DISPOSITIONS APPLICABLES AUX AÉROPORTS (ARTICLE 79)

Nombre total de Membres Titulaires	:	50
Nombre de Membres Titulaires en exercice	:	48
Quorum	:	25
Nombre de Membres Elus Titulaires présents	:	26
Nombre de Membres Elus Titulaires ayant donné pouvoir	:	16
Nombre total de Membres Elus Titulaires présents et représentés	:	42
Nombre total de votants	:	42
Adoption	:	42

Membres Elus Titulaires présents :

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Angèle BASTIANI, Jean-Marc BORRI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Christelle COMBETTE, Jean-Charles GIABICONI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Louis POZZO DI BORGO, Gilles SIMEONI, Hyacinthe VANNI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Jean-Louis ALBERTINI, José BENZONI, Jean DOMINICI, Dominique DI MENZA, Jeanne FRASSATI, Auguste GIOVANNI, Michel IENCO, Pierre NEGRETTI, Pierre ORSINI, Jean-François PAOLI, Antoine ROSSI, Paul TROJANI, Olivier VALERY, Stefanu VENTURINI, Nathalie VOLPI.

Membres Elus Titulaires absents ayant donné pouvoir :

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Danielle ANTONINI à Paula MOSCA, Véronique ARRIGHI à Jean-Marc BORRI, Paul-Félix BENEDETTI à Hyacinthe VANNI, Angèle CHIAPPINI à Christelle COMBETTE, Romain COLONNA à Louis POZZO DI BORGO, Eveline GALLONI D'ISTRIA à Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Gilles GIOVANNANGELI à Gilles SIMEONI, Pierre GUIDONI à Jean-Martin MONDOLONI, Dominique LIVRELLI à Jean-Charles GIABICONI, Julien PAOLINI à Angèle BASTIANI, Charlotte TERRIGHI à Cathy COGNETTI-TURCHINI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Dominique ANDREANI à Pierre NEGRETTI, Jean-François CASTELLI à Olivier VALERY, Gilles CIONI à Stefanu VENTURINI, Karina GOFFI à Jean DOMINICI, Jean-André MAURIZI à Auguste GIOVANNI.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-12_27-05-26_56-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

VU la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse ;

VU le décret n°2025-1248 du 19 décembre 2025 pris pour l'application de la loi n°2025-640 portant création de l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse, et notamment l'article R. 4424-45 du Code général des collectivités territoriales ;

VU l'arrêté du 19 décembre 2025 relatif à l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse ;

VU les Statuts de l'EPCI de Corse, adoptés par délibération n°25/182 AC de l'Assemblée de Corse du 27 novembre 2025, modifiés par délibération n°26/032 CP de la Commission permanente délibérante de l'Assemblée de Corse du 25 mars 2026 ;

VU le Règlement intérieur de l'EPCI de Corse, adopté par délibération n°01/22-12-2025/1 du Conseil d'administration du 22 décembre 2025 ratifiée par délibération n°02/02-01-2026/19 du 2 janvier 2026, modifié par délibération n°04/26-03-2026/29 du 26 mars 2026 ;

VU les contrats de concession des aéroports d'Ajaccio Napoléon Bonaparte, Bastia-Poretta, Calvi Sainte-Catherine et Figari Sud Corse confiés par la Collectivité de Corse à l'EPCI de Corse, approuvés respectivement par délibérations n°13/22-12-2025/13, n°14/22-12-2025/14, n°15/22-12-2025/15, n°16/22-12-2025/16 du Conseil d'administration de l'EPCI de Corse du 22 décembre 2025, ratifiées par délibérations n°04/02-01-2026/21, n°05/02-01-2026/22, n°06/02-01-2026/23, n°07/02-01-2026/24 du 2 janvier 2026 ;

VU le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 107, 108 et 174 ;

VU le règlement (UE) n° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité ;

VU la consultation publique de la Commission européenne sur le projet de nouveau Règlement général d'exemption par catégorie, ouverte du 25 février 2026 au 23 avril 2026, accessible aux autorités publiques, entreprises et autres parties prenantes ;

VU le projet de règlement mis en consultation publique, et notamment son article 79 relatif aux aides en faveur des aéroports ;

VU le projet de contribution intitulé « *Consultation publique sur le projet de révision du Règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) – Dispositions applicables aux aéroports (article 79) – Observations présentées par l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse* » ;

VU les contrats de concession des aéroports d'Ajaccio Napoléon Bonaparte, Bastia-Poretta, Calvi Sainte-Catherine et Figari Sud Corse confiés par la Collectivité de Corse à l'EPCI de Corse ;

CONSIDÉRANT que l'EPCI de Corse, créé au 1^{er} janvier 2026, s'est substitué à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse et assure, pour le compte de la Collectivité de Corse, l'exploitation des quatre aéroports commerciaux corses : Ajaccio Napoléon Bonaparte, Bastia Poretta, Calvi Sainte-Catherine et Figari Sud Corse ;

CONSIDÉRANT que ces quatre plateformes constituent la trame essentielle de la connectivité d'un territoire insulaire, montagneux et faiblement dense, et qu'elles remplissent une fonction décisive de continuité territoriale, notamment au regard des liaisons avec le continent ;

Adressé en récitation, Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-12_27-05-26_56-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

CONSIDÉRANT qu'en 2025, les quatre aéroports corses ont accueilli 4 439 607 passagers (mouvements embarqués et débarqués, toutes liaisons confondues). L'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte demeure la première plateforme de l'île avec 1 594 181 passagers, suivi de l'Aéroport Bastia-Poretta avec 1 532 265 passagers, de l'Aéroport Figari Sud Corse avec 913 812 passagers et de l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine avec 399 349 passagers ;

CONSIDÉRANT que le projet de contribution de l'EPCI de Corse rappelle que les liaisons entre la Corse et Paris-Orly, Marseille et Nice font l'objet d'obligations de service public pour la période 2024-2027 et que le transport aérien constitue, pour la Corse, un vecteur indispensable de continuité territoriale ;

CONSIDÉRANT que l'article 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne impose à l'Union de porter une attention particulière aux régions souffrant de handicaps naturels ou démographiques graves et permanents, en particulier les régions insulaires et de montagne ;

CONSIDÉRANT que le projet de contribution fait valoir que la Corse cumule précisément plusieurs handicaps structurels au sens de cet article, tenant à son insularité, à son relief et à sa faible densité démographique ;

CONSIDÉRANT que la Commission européenne a lancé, le 25 février 2026, une consultation publique sur un projet de nouveau RGEC destiné à remplacer le règlement actuel avant son expiration au 31 décembre 2026, afin d'assurer une entrée en vigueur du nouveau cadre au 1er janvier 2027 ;

CONSIDÉRANT que, dans le projet soumis à consultation, les dispositions applicables aux aéroports figurent désormais à l'article 79 ; que cet article prévoit l'exemption de notification pour certaines aides aux aéroports sous conditions, avec notamment :

- Un plafond de 3 millions de passagers pour certaines aides à l'investissement ;
- Une règle de proximité fondée sur l'existence d'un autre aéroport situé à 150 ou 200 km, sauf si le temps de trajet par route ou par rail excède 90 ou 120 minutes ;
- Une prise en compte spécifique des aéroports jusqu'à 500 000 passagers dans certaines hypothèses ;
- L'intégration de la cybersécurité aéroportuaire dans la définition de l'infrastructure aéroportuaire ;

CONSIDÉRANT que le projet de contribution préparé par l'EPCI de Corse met en évidence que l'application uniforme des nouveaux seuils de distance et de temps de trajet, pensés pour des territoires continentaux, risque de produire en Corse des effets manifestement inadaptés à la réalité géographique et fonctionnelle des plateformes ;

CONSIDÉRANT qu'il ressort du projet de contribution que les quatre aéroports corses ne sont pas effectivement substituables entre eux, chacun desservant un bassin territorial spécifique : le Grand Ajaccio et le centre-ouest pour Ajaccio, la plaine orientale et le Cap Corse pour Bastia, la Balagne pour Calvi, et l'extrême sud pour Figari comme l'ont d'ailleurs relevé les juridictions financières : Cour des Comptes, Chambre Régionale des Comptes ;

CONSIDÉRANT qu'il ressort également de ce document que les temps de trajet internes à la Corse sont particulièrement élevés au regard des distances, avec notamment environ 2h08 entre Ajaccio et Bastia, 2h36 entre Ajaccio et Calvi, 2h03 entre Ajaccio et Figari, 1h32 entre Bastia et Calvi, 2h23 entre Bastia et Figari et 3h30 entre Calvi et Figari ;

CONSIDÉRANT que ces temps de parcours s'expliquent par la topographie de l'île, la dorsale montagneuse, la sinuosité du réseau routier et l'absence de réseau ferré performant, de sorte que le seul critère kilométrique ne traduit pas correctement la réalité des zones d'attraction aéroportuaires corses ;

Accusé de réception : Ministère de l'Intérieur
024 999024067-20260527-12-27-05-26_56-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

CONSIDÉRANT que le maintien de conditions adaptées pour l'application du futur RGEC en Corse présente un enjeu direct de cohésion territoriale, de continuité de service, d'accessibilité du territoire, de développement touristique et de maintien des capacités d'investissement aéroportuaire ;

CONSIDÉRANT qu'il est, dès lors, dans l'intérêt de l'EPCI de Corse et du territoire insulaire de formaliser une contribution institutionnelle demandant à la Commission européenne :

- À titre principal, de retenir le seuil bas de 90 minutes pour le temps de trajet ;
- À titre subsidiaire, de maintenir le seuil historique de 100 kilomètres ;
- À titre infiniment subsidiaire, d'introduire une dérogation spécifique pour les aéroports insulaires non substituables, et en particulier pour les îles présentant des contraintes géographiques et topographiques structurelles ;

CONSIDÉRANT qu'il convient également d'autoriser la transmission de cette contribution à la Collectivité de Corse, afin de favoriser une position convergente des acteurs publics corses dans le cadre de la consultation européenne ;

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

À l'unanimité,

Ont voté POUR : 42

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Angèle BASTIANI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean-Marc BORRI, Angèle CHIAPPINI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Gilles GIOVANNANGELI, Pierre GUIDONI, Dominique LIVRELLI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Julien PAOLINI, Louis POZZO DI BORGO, Gilles SIMEONI, Charlotte TERRIGHI, Hyacinthe VANNI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Dominique ANDREANI, José BENZONI, Jean-François CASTELLI, Gilles CIONI, Jean DOMINICI, Dominique DI MENZA, Jeanne FRASSATI, Auguste GIOVANNI, Karina GOFFI, Michel IENCO, Jean-André MAURIZI, Pierre NEGRETTI, Pierre ORSINI, Jean-François PAOLI, Antoine ROSSI, Paul TROJANI, Olivier VALERY, Stefanu VENTURINI, Nathalie VOLPI.

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION :

- **APPROUVE :**

ARTICLE PREMIER - Approbation du principe de la contribution

Le Conseil d'administration approuve le principe d'une contribution de l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse à la consultation publique organisée par la Commission européenne sur le projet de révision du Règlement général d'exemption par catégorie, pour ce qui concerne les dispositions applicables aux aéroports figurant à l'article 79 du projet de règlement.

ARTICLE 2 - Approbation du contenu et des orientations défendues

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

Le Conseil d'administration approuve le contenu du projet de contribution annexé à la présente délibération et valide les orientations suivantes :

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

.../...

1. Demander, à titre principal, que le seuil de temps de trajet mentionné dans le projet d'article 79 soit fixé à 90 minutes ;
2. Demander, à titre subsidiaire, le maintien du seuil de distance à 100 kilomètres pour l'appréciation de la zone d'attraction des aéroports ;
3. Demander, à titre infiniment subsidiaire, l'introduction d'une clause dérogatoire spécifique au bénéfice des aéroports situés sur un territoire insulaire, lorsque la réalité géographique, topographique et fonctionnelle exclut toute substituabilité effective entre plateformes ;
4. Faire valoir que l'appréciation des zones d'attraction aéroportuaires doit tenir compte, pour la Corse, non seulement des distances théoriques, mais aussi des temps réels d'accès, de la configuration montagneuse du territoire, de l'absence d'infrastructures alternatives performantes et de la répartition spatiale des bassins de population ;
5. Rappeler que la Corse relève d'une situation objective justifiant une prise en compte spécifique au regard de l'article 174 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et des impératifs de cohésion économique, sociale et territoriale.

ARTICLE 3 - Autorisation donnée au Président

Le Conseil d'administration autorise le Président de l'EPCI de Corse :

- À finaliser la rédaction de la contribution approuvée par la présente délibération ;
- À y apporter toute adaptation non substantielle, rédactionnelle, technique, de coordination ou de mise en conformité formelle qui s'avérerait utile avant transmission ;
- À signer et transmettre cette contribution à la Commission européenne, dans le délai de la consultation publique en cours ;
- À la transmettre également à sa tutelle la Collectivité de Corse, ainsi qu'à tout service de l'État, autorité administrative, organisme représentatif ou partenaire institutionnel dont l'appui serait utile à la promotion de cette position.

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de l'EPCI de Corse.

Bastia, le 27 mai 2026

En l'absence du Secrétaire et du Secrétaire adjoint,

**Le Secrétaire de séance
désigné par le Président,
Le 1^{er} Vice-Président,**

Jean DOMINICI



**Le Président de l'Établissement Public
du Commerce et de l'Industrie de Corse,**

Gilles SIMEONI



Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-12_27-05-26_56-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

Bastia, le [DATE]

Consultation publique sur le projet de révision du Règlement général d'exemption par catégorie (RGEC) (Règlement (UE) n ° 651/2014 de la Commission du 17 juin 2014 déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité)

Dispositions applicables aux aéroports (article 79)

Observations présentées par l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse

1. Les présentes observations font suite à l'organisation par la Commission européenne d'une consultation publique relative au projet de nouveau règlement général d'exemption par catégorie. Elle porte exclusivement sur les dispositions de l'article 79 du projet, relatives aux aides en faveur des aéroports.
2. Les présentes observations sont adressées par l'Établissement public du commerce et de l'industrie de Corse (ci-après l'« EPCI de Corse ») qui, en application de la loi n° 2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'établissement public du commerce et de l'industrie de la collectivité de Corse, a été créé au 1^{er} janvier 2026 et s'est substitué à la Chambre de commerce et d'industrie de Corse.
3. En sa qualité de gestionnaire des quatre aéroports commerciaux de la Corse, l'EPCI de Corse est affecté par certaines des modifications envisagées.
4. Il souhaite porter à l'attention de la Commission les conséquences concrètes que ces modifications auraient pour la connectivité de son territoire, et formuler des propositions alternatives de rédaction s'agissant uniquement des aides à l'investissement.

Accusé de réception - Ministère de l'Intérieur

02A-999021967-20260527-12_27-05-26_56-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

I. PRESENTATION DU CONTEXTE TERRITORIAL

5. L'EPCI de Corse est le gestionnaire des quatre aéroports commerciaux de la Corse : l'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte (AJA/LFKJ), l'Aéroport Bastia Poretta (BIA/LFKB), l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine (CLY/LFKC) et l'Aéroport Figari Sud Corse (FSC/LFKF). Ces quatre plateformes aéroportuaires constituent la colonne vertébrale de la connectivité d'un territoire insulaire de 8 680 km² et peuplé d'environ 355 486 habitants¹.
6. En 2024, ces quatre aéroports corses ont accueilli environ 4,37 millions de passagers (mouvements embarqués et débarqués, toutes liaisons confondues), dont environ 3,78 millions sur les liaisons avec la France continentale. L'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte demeure la première plateforme de l'île avec environ 1,6 million de passagers, suivi de l'Aéroport Bastia Poretta (environ 1,5 million de passagers), l'Aéroport Figari Sud Corse (environ 877 000 passagers) et l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine (environ 400 000 passagers).
7. Les liaisons entre la Corse et Paris-Orly, Marseille et Nice font l'objet d'obligations de service public (OSP) imposées par la Collectivité de Corse pour la période 2024-2027, en conformité avec le Règlement (CE) n°1008/2008. Le transport aérien constitue en effet le vecteur indispensable de continuité territoriale pour la Corse, en l'absence de toute liaison ferroviaire ou routière avec le continent.
8. La situation socio-économique de la Corse justifie ainsi une attention particulière de la part de la Commission.
9. L'article 174 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne dispose d'ailleurs que l'Union « développe. et. poursuit. son. action. tendant. au. renforcement.de.sa.cohésion.économique?sociale.et.territoriale » et qu'elle accorde « une. attention. particulière [...] aux. zones. rurales? aux. zones. où. s'opère.une.transition.industrielle.et.aux.régions.qui.souffrent.de.handicaps. naturels.ou.démographiques.graves.et.permanents.telles.que.les.régions.les. plus. septentrionales. à. très. faible. densité. de. population. et. les. régions. insulaires?transfrontalières.et.de.montagne ».
10. La Corse cumule trois de ces handicaps : région insulaire, de montagne et à faible densité démographique (41 habitants/km²).

11. Ces handicaps sont structurels et non conjoncturels, n'étant pas amenés à se modifier dans les prochaines années.
12. Le produit intérieur brut (PIB) par habitant de la région s'élève à 30 300 euros en 2023. Ce chiffre est le plus faible de toutes les régions de France métropolitaine. Il est inférieur de 15 % à la moyenne des régions françaises hors Île-de-France². Rapporté à la moyenne européenne, il confirme le retard de développement structurel de l'île. Ce retard se traduit juridiquement par le classement de la totalité du territoire corse en zone d'aide à finalité régionale (AFR) au titre de l'article 107, paragraphe 3, point c), du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne³.
13. La Corse est, à ce titre, la seule région de France métropolitaine dont l'intégralité de la population est éligible au zonage AFR de manière permanente.
14. De même, les Lignes directrices du 4 avril 2014 sur les aides aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03) (point 72) reconnaissent que « certains.aéroports.jouent.un.rôle.important.dans.la.connectivité.des.régions.isolées.éloignées.ou.périphériques.de.l'Union » et que « [u]ne.telle.situation.peut.se.produire.notamment.pour.[...]des.îles ».
15. La Corse se trouve précisément dans une telle situation.
16. De surcroît, le poids du tourisme dans l'économie corse rend la connectivité encore plus vitale. Le secteur du tourisme représente en effet une composante essentielle de l'activité économique de l'île, avec une forte saisonnalité.
17. Les ressources générées par le tourisme et donc indirectement par le transport aérien participent grandement au développement économique de la Corse.
18. Partant, les quatre aéroports de Corse apparaissent clairement comme des outils indispensables au développement économique local et la limitation du bénéfice de l'exemption pour ces aéroports aurait des conséquences néfastes très concrètes sur la santé économique de l'île.

² Source : INSEE

³ Décision de la Commission en date du 21 janvier 2022 approuvant la carte de la France pour l'octroi des aides à finalité régionale, valable du 1^{er} janvier 2022 au 31 décembre 2027, dans le cadre des lignes directrices révisées du Ministère de l'Intérieur.

02A-999021967-20260527-12_27-05-26_56-DE

Accusé certifié exécutoire

Réception par le préfet : 01/06/2026

19. Cette nécessaire protection de chacun des quatre aéroports de Corse est en outre renforcée par leur caractère non substituable en raison de l'absence de concurrence effective entre chacun d'entre eux.
20. En effet, en raison de la spécificité du territoire corse, les zones d'attraction des quatre aéroports de Corse sont bien distinctes et ne se recoupent pas.
21. La notion de zone d'attraction d'un aéroport (« catchment.area ») est un outil central de l'analyse de la Commission elle-même. Les Lignes directrices du 4 avril 2014 sur les aides aux aéroports et aux compagnies aériennes (2014/C 99/03) en donnent une définition précise à leur point 25, paragraphe 12, selon lequel la « zone d'attraction d'un aéroport » correspond à « un marché géographique situé en principe dans un rayon de quelque 766 kilomètres ou nécessitant un temps de trajet de 26 minutes environ en voiture, bus, train ou train à grande vitesse; »
22. La Commission prend soin d'ajouter que cette zone « peut être différente et doit tenir compte des spécificités de chaque aéroport particulier » et que « les dimensions et la configuration de la zone d'attraction varient d'un aéroport à l'autre et sont fonction de diverses caractéristiques de l'aéroport, parmi lesquelles son modèle d'exploitation, sa localisation et les destinations qu'il dessert ».
23. En d'autres termes, la Commission reconnaît elle-même qu'un critère de distance ou de temps de trajet apprécié de manière stricte ne suffit pas et qu'il doit être corrigé par les réalités géographiques et économiques propres à chaque aéroport.
24. Or, chacun des quatre aéroports de Corse dessert un bassin géographique distinct et non substituable : l'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte dessert le Grand Ajaccio et le centre-ouest de l'île ; l'Aéroport Bastia Poretta dessert la plaine orientale et le Cap Corse ; l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine dessert la Balagne (nord-ouest) ; l'Aéroport Figari Sud Corse dessert l'extrême sud de l'île.
25. Au surplus, les temps de trajet entre les quatre aéroports de Corse sont disproportionnés par rapport aux distances :
- 2h08 pour 127 kilomètres entre l'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte et l'Aéroport Bastia Poretta ;
 - 2h36 pour 159 kilomètres entre l'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte et l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine ;

- 2h03 pour 117 kilomètres entre l'Aéroport Ajaccio Napoléon Bonaparte et l'Aéroport Figari Sud Corse ;
 - 1h32 pour 94 kilomètres entre l'Aéroport Bastia Poretta et l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine ;
 - 2h23 pour 149 kilomètres entre l'Aéroport Bastia Poretta et l'Aéroport Figari Sud Corse ;
 - 3h30 pour 223 kilomètres entre l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine et l'Aéroport Figari Sud Corse.
26. Ces temps de trajet s'expliquent par la dorsale montagneuse de l'île (plus de 120 sommets dépassant 2 000 mètres), un réseau routier exclusivement composé de routes nationales et départementales sinueuses et l'absence totale d'autoroute et de ligne ferroviaire performante.
27. Pour toutes ces raisons, les quatre aéroports de Corse doivent conserver le bénéfice de l'exemption prévue par le RGEC.
28. Or, dans sa rédaction envisagée et selon le seuil de temps de trajet qui serait retenu par la Commission, l'article 79 du projet de nouveau RGEC pourrait conduire à priver l'Aéroport Bastia Poretta et l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine du bénéfice de l'exemption.
29. En conséquence, l'EPCI de Corse formule ci-après des propositions alternatives de rédaction de l'article 79 du projet de RGEC s'agissant uniquement des aides à l'investissement.

II. PROPOSITIONS ALTERNATIVES DE REDACTION

30. L'article 56 bis, paragraphe 6, du RGEC en vigueur exclut du bénéfice de l'exemption de notification les aides à l'investissement pour un aéroport situé « dans un rayon de 766 kilomètres ou à 26 minutes » d'un aéroport existant exploitant des services aériens réguliers.
31. Il suffit qu'une seule de ces deux conditions de distance ou de temps de trajet soit remplie pour que l'exemption soit exclue. Un aéroport ne peut donc bénéficier de l'exemption que s'il est à la fois distant de plus de 100 kilomètres et éloigné de plus de 60 minutes de trajet de tout autre aéroport exploitant des services aériens réguliers.
32. Le projet d'article 79, paragraphe 7, modifie ce dispositif. L'exclusion du bénéfice de l'exemption repose désormais sur un critère unique : la distance, portée à [150-200] kilomètres.
33. Le temps de trajet n'est plus un critère autonome d'exclusion de l'exemption. Il intervient uniquement comme clause dérogatoire. Ainsi, un aéroport situé dans le rayon de [150-200] kilomètres d'un autre aéroport pourrait néanmoins bénéficier de l'exemption par catégorie pour une aide à l'investissement si le temps de trajet par route et rail excède [90-120] minutes.
34. Le nouveau mécanisme est sur ce point plus souple que le mécanisme actuellement en vigueur.
35. Toutefois, cette amélioration structurelle risquerait d'être neutralisée par le choix d'une durée de temps de trajet trop élevée et/ou par le relèvement du seuil de distance de 100 kilomètres à [150-200] kilomètres. L'EPCI de Corse formule à ce titre des propositions alternatives de modification du projet de nouveau RGEC.

A. Sur la fixation de la durée de temps de trajet

36. La détermination du seuil de temps de trajet est décisive pour la Corse. En effet, si ce seuil était fixé à 90 minutes, les quatre aéroports de Corse bénéficieraient de l'exemption, quel que soit le seuil de distance retenu.
37. En effet, le temps de trajet séparant chacun des quatre aéroports de Corse de celui qui en est le plus proche est toujours supérieur à 90 minutes.

38. En revanche, si le seuil était fixé à une valeur supérieure à 90 minutes, les Aéroports Bastia Poretta et Calvi Sainte-Catherine pourraient ne pas bénéficier de l'exemption.

i. S'agissant de l'Aéroport Bastia Poretta

39. Au regard de la distance qui le sépare de l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine, l'Aéroport Bastia Poretta est en deçà du seuil de distance de [150-200] kilomètres et le temps de trajet entre ces deux aéroports est d'environ 92 minutes. Par ailleurs, l'Aéroport Bastia Poretta dépasse largement les 500 000 passagers annuels et ne peut donc bénéficier du dispositif dérogatoire prévu par le projet d'article 79, paragraphe 9, pour les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est inférieur ou égal à 500 000 passagers. Son maintien dans le champ de l'exemption repose donc entièrement sur un seuil de temps de trajet fixé à 90 minutes.

En effet, si la Commission retenait un seuil de temps de trajet supérieur à 90 minutes, l'Aéroport Bastia Poretta, deuxième plateforme aéroportuaire de Corse avec 1,5 million de passagers et infrastructure essentielle à la desserte et au développement économique de toute la moitié nord de l'île, serait exclu du bénéfice de l'exemption par catégorie pour les aides à l'investissement.

40. L'EPCI de Corse insiste donc sur la nécessité de retenir la borne basse de 90 minutes prévue pour le seuil de temps de trajet au paragraphe 7 du projet d'article 79, afin que cette clause remplisse effectivement sa finalité dérogatoire pour les territoires à la fois insulaires et montagneux.

41. A cet égard, nous rappelons une nouvelle fois qu'aucun des quatre aéroports de Corse n'est substituable à un autre.

ii. S'agissant de l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine

42. Certes, l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine pourrait dans un premier temps, quels que soient les seuils retenus, invoquer le dispositif dérogatoire prévu par le projet d'article 79, paragraphe 9, pour les aéroports dont le trafic annuel moyen de passagers est inférieur ou égal à 500 000 passagers, et ainsi ne pas être soumis au seuil de temps de trajet (ni au seuil de distance). Mais cette protection pourrait n'être que temporaire.

43. En effet, avec une croissance en 2024 de 10 % par rapport à 2023 et de 16 % par rapport à 2019, le franchissement du seuil de 500 000 passagers ne peut être exclu voire est prévisible à brève échéance. Une fois ce seuil franchi, l'aéroport ne disposerait plus d'aucun mécanisme d'exemption si le seuil de temps de trajet était fixé à une valeur supérieure à 90 minutes (le temps de trajet entre l'Aéroport Bastia Poretta et l'Aéroport Calvi Sainte-Catherine étant d'environ 92 minutes) et que le seuil de distance était porté à [150-200] kilomètres.
44. En conséquence, l'EPCI de Corse formule la proposition suivante.
45. Proposition 1 : proposition de rédaction de l'article 79, paragraphe 7 du projet de RGEC :

« Investment.aid.shall.not.be.granted.to.an.airport.located.within.[766_866].kilometres.of.an.existing.airport.from.which.scheduled.air.services? within. the. meaning. of. Article. 8? point. (7)? of. Regulation. (EC). No. 766-866?are.operated?unless.travelling.time.from.that.existing.airport. to.the.airport.receiving.the.aid?by.road.and.rail.exceeds.66.minutes; »

B. Sur la fixation du seuil de distance

46. Dans l'hypothèse où la Commission déciderait de ne pas suivre la première proposition formulée par l'EPCI de Corse, il est proposé de manière alternative que le nouveau RGEC maintienne le seuil de distance de 100 kilomètres actuellement en vigueur.
47. Les quatre aéroports de Corse sont en effet tous situés à moins de 150 kilomètres d'un autre aéroport. Ils tomberaient donc tous dans le périmètre d'exclusion défini par le projet de nouvel article 79, paragraphe 7. Leur maintien dans le champ de l'exemption par catégorie dépendrait alors entièrement d'un seuil de distance maintenu à 100 kilomètres.
48. En conséquence, l'EPCI de Corse formule la proposition suivante, alternative à sa proposition 1 :
49. Proposition 2 : proposition de rédaction de l'article 79, paragraphe 7 du projet de RGEC :

« Investment.aid.shall.not.be.granted.to.an.airport.located.within.766.kilometres.of.an.existing.airport.from.which.scheduled.air.services?

within. the. meaning. of. Article. 8? point. (7?) of. Regulation. (EC). No. 766-866 are operated unless travelling time from that existing airport. to. the. airport. receiving. the. aid? by. road. and. rail. exceeds. [66_786]. minutes; »

C. Sur l'introduction d'une clause dérogatoire pour certains aéroports situés sur un territoire insulaire

50. L'article 79, paragraphes 7 et 8, du projet de RGEC repose sur une logique de proximité géographique conçue pour les territoires continentaux, où la distance kilométrique et le temps de trajet entre aéroports constituent des indicateurs fiables du degré de substituabilité entre plateformes aéroportuaires. Cette logique ne semble pas adaptée aux territoires à la fois insulaires et montagneux comme la Corse.
51. Les quatre aéroports de Corse desservent des bassins de population distincts et non substituables, séparés par un relief montagneux qui rend les temps de trajet sans rapport avec les distances.
52. Dans l'hypothèse où aucune des deux propositions ci-avant formulées par l'EPCI de Corse ne serait retenue, l'introduction d'une dérogation spécifique permettrait de rétablir la cohérence avec les objectifs de cohésion territoriale poursuivis par le Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, en évitant que des critères de distance et de temps de trajet appliqués de manière stricte n'excluent automatiquement de l'exemption par catégorie des aéroports qui, en réalité, n'entretiennent aucun rapport de substituabilité.
53. En conséquence, l'EPCI de Corse formule la proposition suivante, alternative à ses propositions 1 et 2 :
54. Proposition 3: proposition d'ajout d'un paragraphe à la suite du paragraphe 10 de l'article 79 du projet de RGEC :

« Paragraph. shall not apply if the investment aid is granted to an airport. located on an island of a Member State and more than 66 minutes by road and rail from an existing airport located on the same island and from which scheduled air services within the meaning of Article 8? point (7?) of Regulation (EC) No. 766-866 are operated; »