



**RAPPORT DE L'ARTICLE L. 1411-4 DU CODE GENERAL
DES COLLECTIVITES TERRITORIALES RELATIF A
L'ORGANISATION DE LA DESSERTE AERIENNE DE LA CORSE**

[• NOVEMBRE] 2018

I. L'ORGANISATION ACTUELLE DE LA DESSERTE AERIENNE

La desserte aérienne de la Collectivité de Corse est actuellement assurée par un système mixte :

- **d'une part**, une exploitation est réalisée dans le cadre d'obligations de service public donnant lieu à quatre conventions de délégation de service public conclues par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC), regroupant différents groupes de liaisons entre les quatre aéroports de Corse, Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari d'une part, et Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part, à savoir :
 - une convention dite bord à bord pour le Pumont et concernant les liaisons : Ajaccio - Marseille, Ajaccio Nice, Figari - Marseille et Figari - Nice conclue avec la société Air Corsica ;
 - une convention dite bord à bord pour le Cimonte et concernant les liaisons : Bastia - Marseille, Bastia - Nice, Calvi - Marseille et Calvi - Nice conclue avec la société Air Corsica ;
 - une convention relative aux liaisons entre le Pumont et Paris Orly, concernant les liaisons : Ajaccio - Paris Orly et Figari - Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica, Air France et Hop ! ;
 - une convention relative aux liaisons entre le Cimonte et Paris Orly, concernant les liaisons : Bastia - Paris Orly et Calvi - Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica, Air France et Hop !.

Ces quatre conventions de délégation de service public ont été conclues pour une durée de 4 ans courant à compter du 25 mars 2016 et viendront donc à échéance le 24 mars 2020.

- **d'autre part**, des compagnies aériennes exploitent des liaisons aériennes sans convention particulière avec la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse.

Le présent rapport est établi sur le fondement de l'article L. 1411-4 du Code général des collectivités territoriales (CGCT) selon lequel :

« Les assemblées délibérantes des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics se prononcent sur le principe de toute délégation de service public local après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux prévue à l'article L. 1413-1. Elles statuent au vu d'un rapport présentant le document contenant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire ».

Il a donc vocation à traiter de la seule desserte aérienne actuellement assurée dans le cadre des obligations de service public et délégations de service public susvisées, puisqu'en l'absence de telles obligations de service public, aucune convention

particulière n'est conclue entre la Collectivité de Corse et la compagnie aérienne assurant l'exploitation de liaisons aériennes entre la Corse et le continent.

Les engagements des délégataires, tels qu'ils résultent des conventions de DSP susvisées, portent principalement sur :

- le respect des OSP par liaison lesquelles portent principalement sur des fréquences minimales, des capacités offertes minimales et des tarifs maximum ;
- le dépôt du programme d'exploitation au moins 45 jours avant le début de sa mise en œuvre pour validation auprès de l'OTC, selon un modèle prévisionnel, examiné en comité technique deux fois par an, ainsi que d'une grille tarifaire détaillée ;
- la remise de rapports mensuels examinés trimestriellement en comité de suivi,
- la remise d'un rapport annuel examiné en comité d'analyse de la DSP ;
- des sanctions pécuniaires appliquées en cas de non-respect des conventions de DSP (capacités offertes inférieures aux capacités requises par les OSP, annulation d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les OSP...).

En contrepartie du respect des OSP, les délégataires perçoivent une compensation financière définie par période annuelle d'exploitation versée sous forme d'acomptes mensuels à hauteur de 95% du montant de la compensation mensuelle et de solde à l'issue de chaque année d'exploitation.

L'étude réalisée à l'initiative de l'OTC relative à l'état des lieux de la desserte entre les quatre aéroports corses et Paris Orly, Marseille et Nice entre 2013 et 2017 a mis en évidence les éléments suivants :

- l'offre aérienne se diversifie de plus en plus sur la Corse mais quatre opérateurs assurent toujours 89 % de l'offre totale ce qui peut apparaître comme une sorte d'oligopole pouvant générer de fortes attentes de la part des usagers du transport aérien ;
- en matière de respect des critères d'OSP, on constate des dépassements sur le nombre de sièges mais aussi certains écarts sur le respect des horaires et quelques légères non-conformités sur les fréquences ;
- les usagers des lignes OSP sont impliqués sur le sujet puisqu'une enquête en ligne, sur 1 mois, a mobilisé plus de 1000 personnes qui se sont exprimées sur leur niveau de satisfaction sur les horaires, les tarifs ou le service global délivré sur les 12 lignes OSP. Les résultats montrent de fortes attentes et confirment sur certains points précis les entretiens effectués dans le cadre de l'étude menée auprès des acteurs locaux ;
- les services de l'Etat demeurent un maillon indispensable du processus d'amélioration de la qualité de service.

Pour chacune des 12 lignes étudiées reliant la Corse au continent français, après recensement de toutes les OSP et contrôle de leur conformité sur la période allant d'avril 2015 à mars 2018, les éléments suivants ont pu être, en synthèse, constatés :

- la grande majorité des OSP sont respectées avec une notation supérieure à 95 % ;

- toutefois, quelques écarts - qui concernent essentiellement le respect des horaires mais **qui ne sont pas toutes imputables aux délégataires** - sont observés :
 - l'OSP « *vol en milieu de journée* », n'est pas respectée sur les lignes AJA-MRS (87 % départ MRS, 4 % départ AJA) et BIA-MRS (0 % dans chaque sens) malgré un critère retenu large (décollage entre 10 et 16 heures) ;
 - l'OSP « *durée minimum sur le continent* » est partiellement respectée sur les lignes AJA-ORY (91 %), BIA-ORY (94 %), CLY-MRS (80 %) ;
 - l'OSP « *5 fréquences aller-retour par semaine au minimum en hiver* » est peu respectée sur CLY-ORY (83 %) et FSC-ORY (83 %).

Ligne	Offres en sièges	Fréquences et capacités	Horaires
AJA-MRS	100 %	99 %	72 %
AJA-NCE	98 %	98 %	98 %
AJA-ORY	100 %	99 %	93 %
BIA-MRS	100 %	98 %	49 %
BIA-NCE	98 %	97 %	96 %
BIA-ORY	100 %	99 %	95 %
CLY-MRS	98 %	98 %	80 %
CLY-NCE	98 %	99 %	N/A
CLY-ORY	99 %	95 %	96 %
FSC-MRS	98 %	98 %	97 %
FSC-NCE	99 %	98 %	N/A
FSC-ORY	99 %	95 %	N/A
Moyenne	99 %	98 %	80 %

L'analyse du contrôle des conventions de DSP entre 2013 et 2017 a mis en exergue, en synthèse, les éléments suivants :

- les rapports d'exécution prévus par les conventions sont bien produits et communiqués par les Délégués ;
- leur présentation est assez complète, mais disponible plus de 6 mois après la date de clôture des comptes du transporteur. En outre le format de présentation des comptes par ligne est différent du modèle utilisé dans la réponse aux appels d'offres, ce qui rend les rapprochements plus difficiles ;
- l'un des rapport d'audit réalisé dans le cadre de l'exécution du service rendu témoigne d'une difficulté à appréhender les résultats réels des dessertes en raison notamment de l'absence de communication des éléments de coûts des vols réalisés, de périodes d'analyse non exactement comparables, certains éléments produits par les transporteurs différents de ceux décrits dans les conventions ;
- aussi, si d'une manière générale, le rapport d'audit présente un état très détaillé du trafic et de ses évolutions et permet de vérifier le respect des DSP en matière d'offre, d'amplitude et de qualité de services, il est moins précis sur la partie des résultats, car le défaut de production d'éléments de la part de certains transporteurs et le décalage de période ne permet pas d'avoir une vérification exhaustive des données communiquées ;
- de plus, ce rapport analyse les données globales par ligne, et vérifie l'application des clés de répartition. Par contre, il ne permet pas d'avoir une comparaison et une évolution (historique et par rapport aux éléments prévisionnels présentés par le Délégué) des coûts unitaires de chaque ligne et donc de se prononcer sur le bien-fondé des répartitions, et sur la performance de chaque ligne au regard de ses coûts ;
- s'agissant de la compensation financière, dans les DSP, comme dans les rapports d'exécution, les compensations financières sont déterminées par regroupement de lignes par contrat, selon le schéma suivant : Paris - Pumont (Ajaccio et Figari) ; Paris – Cimonte (Bastia et Calvi) ; Bord à Bord – Pumont ; Bord à Bord – Cimonte. Or, ces regroupements permettent au transporteur de faire une péréquation entre lignes des compensations financières. Une attribution des compensations financière par ligne permettrait d'éviter ces péréquations, sauf hypothèse particulière dans laquelle un regroupement de ligne serait justifié par des motifs d'efficacité opérationnelle, ce qui est le cas des liaisons Figari – Marseille et Figari – Nice d'une part et des liaisons Calvi – Marseille et Calvi – Nice d'autre part.

Enfin, dans le cadre de l'étude susvisée, relative à l'état des lieux de la desserte entre les quatre aéroports corses et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice, une analyse de la qualité du service public auprès des différentes administrations de l'Etat en lien avec le domaine aéroportuaire a également été réalisée et a mis en évidence, en synthèse, les éléments suivants :

- comme sur de nombreux territoires, les effectifs des administrations de l'Etat sont en tension ; cette situation est particulièrement préoccupante sur l'aéroport de Figari tant au niveau du contrôle aérien que des contrôles de police. L'aéroport de Figari est d'ailleurs soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017.

- cette situation génère une perte sèche importante en sièges mais aussi en notoriété pour la destination ;
- il apparaît un sous-effectif structurel des autorités délégantes et délégataires qui ne favorise pas l'évolution de la situation ;
- en outre, l'absence de vision et de documents d'anticipation et de planification nuisent à un développement maîtrisé des activités que ce soit dans le court, moyen et long terme. Cette situation dépasse d'ailleurs largement le cadre des OSP vers le continent mais celles-ci peuvent pâtir de la situation en particulier dans les périodes de pointe avec des retards et des difficultés de mise en œuvre pour certains vols supplémentaires.

Conformément au Règlement CE n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, la situation a fait l'objet d'un réexamen des obligations de service public, en vue de déterminer si celles-ci étaient toujours nécessaires.

II. REEXAMEN DES OSP ET DETERMINATION DU MODE DE GESTION POUR L'ORGANISATION DES DESSERTES AERIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT

II.1 Rappel du cadre réglementaire applicable à l'exploitation de services aériens

L'exploitation de services aériens est régie par un cadre réglementaire à la fois européen et interne.

Au plan européen, le Règlement CE n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté pose les conditions dans lesquelles les Etats membres peuvent imposer des obligations de service public (OSP) sur les liaisons vitales pour le développement économique de certaines régions de leur territoire.

Ce Règlement a été, plus récemment, complété par une Communication de la Commission européenne publiée le 17 juin 2017, portant lignes directrices relatives audit Règlement et plus particulièrement aux OSP. Ces lignes directrices explicitent la manière dont la Commission interprète les critères posés par le Règlement et décrivent les procédures applicables pour imposer une OSP et confier l'exclusivité de l'exploitation d'une desserte aérienne sous OSP.

Il est, en revanche, à noter que la Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession n'est pas applicable « *aux concessions relatives à des services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil* » (Cf. article 10 § 3 de ladite Directive).

En droit interne, rappelons que si le Code des transports (Cf. article L. 6412-4) et le Code de l'aviation civile (Cf. article R. 330-7) prévoient la compétence de l'Etat pour imposer des OSP sur des services aériens réguliers, ces dispositions précisent que cela est sous réserve des compétences attribuées à certaines collectivités territoriales.

Or, en ce qui concerne la Collectivité de Corse, celle-ci est compétente, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, pour définir les modalités d'organisation des transports aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs (Cf. article L. 4418 du CGCT). Elle est également compétente pour imposer des OSP sur certaines liaisons pour assurer le principe de continuité territoriale (Cf. article L. 4424-19 du CGCT).

L'OTC est compétent pour conclure avec les compagnies désignées pour l'exploitation des liaisons aériennes sous OSP des « *conventions de DSP qui définissent les tarifs, les conditions d'exécution et la qualité du service ainsi que les modalités de contrôle* » (Cf. article L. 4424-20 du CGCT).

Concernant la passation de telles conventions de DSP, l'ordonnance n° 016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession n'est pas applicable aux concessions relatives à des services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens du règlement précité n°1008/2008 (Cf. art. 13 § 11° de ladite ordonnance).

Pour autant, il apparaît, en application de la jurisprudence administrative la plus récente, qu'il convient de distinguer la notion de concession du champ d'application de l'ordonnance susvisée. En effet, le Conseil d'Etat a eu l'occasion de juger que dès lors qu'un contrat répond à la définition du contrat de concession, il constitue un contrat de concession (au sens de la Directive et de l'Ordonnance Concessions)

Or, dès lors qu'il est conclu par une personne morale de droit public relevant du CGCT, telles que la Collectivité de Corse et l'OTC, il est qualifié de DSP au sens des dispositions des articles L. 1411-1 et s. de ce Code (Cf. CE, 15 déc. 2017, *Synd. Mixte de l'aéroport de Lannion, Côte de granit*, req. n°413193).

Aussi, nonobstant l'inapplication de l'ordonnance concessions susvisées, la convention de DSP conclue par l'OTC en application de l'article L. 4424-20 du CGCT susvisé, serait conclue à la fois en application du Règlement n°1008/2008 et des lignes directrices prises pour son application et des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT, lesquels renvoient au décret n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relatif aux contrats de concession.

En effet, l'article R. 1411-1 du CGCT prévoit explicitement que :

*« les délégations de service public des collectivités territoriales, de leurs groupements et de leurs établissements publics sont **passées et exécutées** conformément aux dispositions du décret n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relatif aux contrats de concession ».*

II.2 Présentation des modes de gestion envisageables

Dans l'absolu, il existe une distinction classique concernant les modes de gestion, entre la gestion directe du service par la personne publique d'une part, et son externalisation vers un tiers (gestion déléguée) d'autre part.

S'agissant de la gestion directe :

- **la régie** permet notamment à une collectivité territoriale ou l'un de ses établissements publics l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial relevant de leur compétence (Cf. art. L. 1412-1 et s. et L. 2221-1 et s. du CGCT). A cet égard, l'on distingue, au sein de la catégorie de la régie, des régies autonomes dotées de la seule autonomie financière et des régies personnalisées dotées de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (sous la forme d'un établissement public local) ;
- le **marché public** est régi par l'ordonnance et le décret Marchés publics, il s'agit d'un contrat conclu à titre onéreux avec un ou plusieurs opérateurs économiques en vue, pour la personne publique, de répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services : la personne publique mobilise donc un partenaire qu'elle rémunère directement; le prix couvrant toutes ses dépenses et le partenaire ne supportant aucun risque lié au résultat de l'exploitation

S'agissant de la gestion déléguée, elle recouvre les hypothèses dans lesquelles la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité, qui se rattachent à la définition de la DSP :

« un contrat de concession au sens de l'ordonnance n° 2016-65 du 29 janvier 2016 relative aux contrats de concession, conclu par écrit, par lequel une autorité délégante confie la gestion d'un service public à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix » (Cf. art. L. 1411-1 du CGCT).

Dans ce cas, un risque est donc transféré au délégataire, lequel doit impliquer une *« réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement nominale ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service » (Cf. art. L. 1411-1 du CGCT).*

Il convient de rappeler que le Règlement n°1008/2008 (Cf. articles 3 et suivants) conditionne l'exercice de l'activité de transport aérien (de passagers, de courrier et/ou de fret) à l'obtention d'une licence d'exploitation (permettant d'être qualifié de *« transporteur aérien communautaire »*), laquelle est elle-même conditionnée notamment par les éléments suivants :

- être titulaire d'un CTA (certificat de transporteur aérien) attestant que le transporteur aérien possède les capacités professionnelles et l'organisation nécessaires pour assurer la sécurité des types d'exploitation mentionnés dans le certificat ;
- disposer d'un ou plusieurs aéronefs en propriété ou dans le cadre d'un contrat de location coque nue ;
- l'activité principale doit être l'exploitation de services aériens (exclusivement ou en combinaison avec toute autre exploitation commerciale d'aéronefs ou avec la réparation et l'entretien d'aéronefs).

Aussi, les moyens humains, techniques et financiers seraient difficilement réunis par la Collectivité de Corse et l'OTC seuls (sans le savoir faire des compagnies aériennes) pour permettre l'exercice de l'activité de transport aérien dans le cadre d'une régie, de sorte que la gestion déléguée apparaît comme étant le mode de gestion le plus appropriée de ce type de service.

De même, le recours au marché public de service s'il apparaît dans l'absolu et en théorie, envisageable, nous semble devoir être écarté en l'occurrence, compte tenu de l'article L. 4424-20 du CGCT. En toute hypothèse, ce type de contrat présente des inconvénients notables en ce qui concerne les services aériens puisque la Collectivité de Corse et l'OTC ne pourraient confier aucun risque d'exploitation à la compagnie aérienne et assumeraient seuls le financement du service.

En outre, le Code général des collectivités territoriales impose à l'OTC la conclusion de DSP avec les compagnies aériennes désignées dès lors que des OSP seraient imposées par la Collectivité de Corse (Cf. article L. 4424-20 du CGCT).

Or, au présent cas, et ainsi que cela sera développé ci-après, il apparaît nécessaire après réexamen des OSP de maintenir de telles obligations.

Dès lors que la gestion déléguée serait à envisager, la possibilité de recours au dispositif de la société d'économie mixte à opération unique (SEMOP), sur le fondement de l'article L. 1541-1 du CGCT, doit être analysée.

Dans le cadre de ses compétences autres que l'exercice de missions de souveraineté, une collectivité territoriale peut créer, avec au moins un actionnaire opérateur économique, sélectionné après une mise en concurrence dans les conditions définies à l'article L. 1541-2 du CGCT, une société d'économie mixte à opération unique.

Cette société est constituée pour une durée limitée, à titre exclusif en vue de la conclusion et de l'exécution d'un contrat avec la collectivité territoriale dont l'objet unique peut notamment être la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service.

Les statuts de la société d'économie mixte à opération unique fixent le nombre de sièges d'administrateur ou de membre du conseil de surveillance dont dispose chaque actionnaire. Ils sont attribués en proportion du capital détenu (ce nombre étant, le cas échéant, arrondi à l'unité supérieure). Le président du conseil d'administration ou du conseil de surveillance est un représentant de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales.

Le capital de la SEMOP est réparti de la manière suivante : entre 34 et 85 % sont détenus par la collectivité et au minimum 15 % sont détenus par l'ensemble des opérateurs économiques.

La Collectivité de Corse et l'OTC pourraient donc faire le choix de recourir à une procédure de mise en concurrence en vue de sélectionner le transporteur aérien avec lequel serait créée une SEMOP qui aurait pour objet d'exécuter le contrat de DSP relatif à l'exploitation des lignes aériennes.

Toutefois, il s'agit d'un mode de gestion peu utilisé dans le secteur aérien, qui pourrait présenter une difficulté quant au point de savoir si une unique SEMOP pourrait être créée pour l'ensemble des lignes sous OSP ou si une SEMOP serait créée par ligne,

ce qui complexifierait le processus et compte tenu de la durée limitée des OSP et de leur réexamen tous les 4 ans. Compte tenu du fait que le Règlement n°1008/2008 susvisé pose le principe d'une mise en concurrence par ligne, une SEMOP devrait être créée par ligne, sauf regroupement puisque des opérateurs différents pourraient être sélectionnés pour exploiter les différentes lignes.

Des inconvénients seraient également liés aux règles de capital social minimum et de sa répartition au sein de la société.

Les avantages d'un tel mode de gestion sont notamment liés au fait de bénéficier du savoir-faire d'un opérateur économique tout en étant associé étroitement à la gouvernance de la société en charge de l'exécution du contrat de DSP.

En conclusion : dès lors que le maintien d'OSP apparaît justifié (Cf. § II. 3 ci-après), le contrat de DSP apparaît être le mode de gestion le plus approprié pour les raisons suivantes :

- les dispositions du CGCT imposent la conclusion d'un tel type de contrat dès lors que des OSP seraient imposées,
- les moyens techniques, humains et matériels nécessaires à l'activité de transporteur aérien semblent mal se prêter à son exercice en régie,
- le recours au marché public n'apparaît pas être le plus adapté compte tenu de l'absence de tout risque étant transféré au transporteur aérien et des charges induites pour la Collectivité de Corse et l'OTC de ce fait en recourant à un tel contrat,
- le recours à la SEMOP n'apparaît pas davantage opportun notamment en cas d'OSP dans la mesure où une telle société aurait une durée limitée à 4 ans.

II.3 La justification du maintien des OSP et du principe de la DSP

Réexamen des OSP :

Un réexamen des OSP a été effectué conformément aux dispositions de l'article 16 § 9 du Règlement CE n°1008/2008 et des lignes directrices relatives aux OSP.

Des études préalables ont notamment été réalisées, ainsi qu'une enquête clients, des entretiens avec les acteurs locaux et un test de marché sous la forme d'une consultation publique menée entre le 19 septembre et le 4 octobre 2018. L'ensemble de ces démarches a montré la nécessité de maintenir le principe des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre Paris Orly, Marseille et Nice d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, d'autre part, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse.

Les entretiens menés avec les acteurs locaux ainsi que l'enquête d'opinion réalisée ont mis en évidence différents besoins de la région Corse en termes de continuité, de transport de fret, de régularité, de tarifs, de capacité minimale, économiques, non assurés par la seule initiative privée.

La consultation publique menée entre le 19 septembre et le 4 octobre 2018 par la Collectivité de Corse afin de configurer, à compter du 25 mars 2020, l'organisation de la desserte aérienne de son territoire en vue d'assurer la continuité territoriale et son développement économique et social, a fait ressortir qu'aucune compagnie aérienne

opérant sur le marché libre ne s'est prononcée sur le périmètre du service public actuel ni fait part de sa volonté de réaliser spontanément tout ou partie de ce service sur une ou plusieurs liaisons, en-dehors des obligations de service public ou d'un contrat de service public.

Aussi, et dès lors que le principe du maintien d'obligations de service public apparaît nécessaire, le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes entre Paris Orly, Marseille et Nice d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, doit être acté (Cf. § II.2 ci-dessus).

Il convient toutefois de rappeler que le maintien des OSP et le principe de la DSP ne pourra être effectif, conformément au Règlement CE n°1008/2008, que sous réserve qu'au plus tard le 8 novembre 2019, aucun transporteur n'ait commencé ou ne puisse démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur ces liaisons en-dehors des obligations de service public ou d'un contrat de service public. Conformément à ce que prévoit le droit européen, la date du 8 novembre 2019, qui correspond à la date prévisionnelle de signature du contrat, a été choisie comme date maximale à laquelle un transporteur pourrait se manifester dans ces conditions.

Révision des OSP :

Le projet de texte en vue de la publication des OSP au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE) figure en annexe au présent rapport.

Les tableaux ci-après récapitulent ces OSP telles que révisées pour la période comprise entre le 25 mars 2020 et le 31 décembre 2023.

- Obligations de service public relatives à l'offre de transport aérien proposées pour le Pumonté :

Ligne	Période	W	S	P	Total des sièges	Détail de l'offre
ORY-AJA	Base*	7 080	7 080	7 080	368 160	Fréquences : 3 A/R tous les jours sauf 4 A/R J1 et J5 (sf j férié) // cumul 6 A/R sur J6 et J7 // 2 A/R jours fériés Présence mini : J1 à J5 : ORY 11h et AJA 7h
	Total** (dont base)	168 180	303 000	108 820	580 000	Avion : Jet / capa > 140
ORY-FSC	Base*	1 200	3 000	3 000	118 200	Fréquences : 10 A/R / sem S+P // 6 A/R / sem en W Présence mini : N/A
	Total** (dont base)	29 000	117 000	49 500	195 500	Avion : S+P : Jet / capa > 140 // W : Jet / Capa > 100
MRS-AJA	Base*	5 700	5 700	5 700	296 400	Fréquences : 3 A/R J1 à J5 (1 en milieu de jour) // 2 A/R J6 à J7 et j férié (régulièrement répartis) Présence mini : J1 à J5 : MRS 11h et AJA 8h
	Sup** (hors base)	2 100	10 000	10 200	318 700	Avion : J1 à J5 3 vols capa >140 // J6 à J7 >750 sièges (deux sens cumulés) / j
MRS-FSC	Base*	1 500	1 500	1 500	78 000	Fréquences : 2 A/R J1 à J5 // 1 A/R J6 à J7 Présence mini : J1 à J5 : MRS > 7h et < 10h
	Sup** (hors base)	3 000	14 000	10 000	105 000	Avion : NC
NCE-AJA	Base*	2 300	2 300	2 300	119 600	Fréquences : 2 A/R (sf j férié) J1 à J7 // min 17 A/R / sem Présence mini : J1 à J5 : NCE 11h et AJA 8h
	Sup** (hors base)	1 000	4 000	2 000	126 600	Avion : NC

NCE-FSC	Base*	800	800	800	41 600	Fréquences : 1 A/R J1 à J7 Présence mini : N/A Avion : NC
	Sup** (hors base)	500	8 000	9 000	17 500	
					59 100	

- Obligations de service public relatives à l'offre de transport aérien proposées pour le Cimonte :

ORY-BIA	Base*	7 200	7 500	7 500	383 700	Fréquences : 4 A/R J145 et 3 A/R J23 (sf j férié) // cumul 6 A/R (W) et 7 A/R (S+P) sur J6+J7 // 2 A/R j fériés
	Total** (dont base)	165 904	294 500	119 596	580 000	Présence mini : J1 à J5 : ORY 11h et BIA 7h Avion : Jet / capa > 140
ORY-CLY	Base*	1 400	2 000	2 000	91 400	Fréquences : 1 A/R / jour (dont min 1 J5+1 J7 dans l'après midi en S+P)
	Total** (dont base)	29 400	106 600	51 600	187 600	Présence mini : N/A Avion : S+P : Jet / capa > 140 // W : Jet / Capa > 100
MRS-BIA	Base*	5 700	5 700	5 700	296 400	Fréquences : 3 A/R J1 à J5 (1 en milieu de jour) // 2 A/R J6 à J7 et j férié (régulièrement répartis)
	Sup** (hors base)	2 100	10 000	10 200	22 300	Présence mini : J1 à J5 : MRS 11h et BIA 8h Avion : J1 à J5 3 vols capa >140 // J6 à J7 >750 sièges (deux sens cumulés) / j
MRS-CLY	Base*	950	950	950	49 400	Fréquences : 1 A/R (2 A/R sf j férié mai à sept, 23 sem./an) J1 à J5 // 1 A/R J6 à J7 et j férié (3/WE, 8 sem./an)
	Sup** (hors base)	600	5 000	6 000	11 600	Présence mini : J1 à J5 : MRS > 7h et < 10h Avion : NC
NCE-BIA	Base*	2 600	2 600	2 600	135 200	Fréquences : 3 A/R (sf j férié) J1 à J5 // 2 A/R J67 et j fériés // min 19 A/R / sem
	Sup** (hors base)	1 000	4 200	2 000	7 200	Présence mini : J1 à J5 : NCE 11h et BIA 8h Avion : NC
NCE-CLY	Base*	800	800	800	41 600	Fréquences : 1 A/R J1 à J7
	Sup** (hors base)	500	2 300	1 000	3 800	Présence mini : N/A Avion : NC
					45 400	

W Saison IATA hiver
S Saison IATA été sauf P
P Du 15 juillet au 31 août

* : offre de base mini en sièges (cumul sur les deux sens par semaine)

** : cumul sur les deux sens des sièges proposés par saison, offre de base incluse (si "total") ou non incluse (si "sup")

Conditions tarifaires
Tarifs spéciaux :
Tarif résident (100% de la capacité maxi) :
- Frais de service <10 €
- ORY-AJA/BIA et ORY-FSC/CLY 61 € (hors taxes et redevances)
- AJA/BIA-MRS et FSC/CLY-MRS 21 € (hors taxes et redevances)
- AJA/BIA-NCE et FSC/CLY-NCE 21 € (hors taxes et redevances)
- modifiable et remboursable
Continuité de service
- 99% de régularité minimum
- interruption des services avec un préavis de 6 mois minimum

Les éléments surlignés en jaune correspondent aux valeurs modifiées par rapport aux OSP de la période 2016-2020.

III. LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

III.1 Révision du périmètre des délégations de service public au stade de la mise en concurrence

A la différence des précédentes conventions, qui avaient distingué, dès le stade de l'avis de publicité, les lignes du Cimonte de celles du Pumonte, un allotissement de principe par ligne a été retenu, sauf regroupement des lignes bord à bord s'agissant des aéroports de Figari et Calvi.

En conséquence, la procédure de mise en concurrence est menée dans le cadre de 10 lots : lot n°1 Aiacciu – Paris Orly, lot n°2 Aiacciu – Marseille, lot n°3 Aiacciu – Nice, lot n°4 Bastia – Paris Orly, lot n°5 Bastia – Marseille, lot n°6 Bastia – Nice, lot n°7 Calvi – Paris Orly, lot n°8 Figari – Paris Orly, lot n°9 Calvi – Marseille et Calvi – Nice, lot n°10 Figari – Marseille et Figari – Nice.

En effet, la suppression des départements Corse ne justifie pas nécessairement un allotissement entre le Cimonte et le Pumonte.

Par ailleurs, l'article 7-II du Décret Concessions ouvre la possibilité à l'autorité concédante d'allotir. La jurisprudence administrative a eu l'occasion de préciser que si « aucune disposition législative ni aucun principe général n'impose à la collectivité publique qui entend confier à un opérateur économique la gestion de services dont elle a la responsabilité de conclure autant de conventions qu'il y a de services distincts », « elle ne saurait toutefois, sans méconnaître les impératifs de bonne administration ou les obligations générales de mise en concurrence qui s'imposent à elle, donner à une délégation un **périmètre manifestement excessif** ni réunir au sein de la même convention des services qui n'auraient manifestement aucun lien entre eux » (CE, 21 septembre 2016, Communauté urbaine du Grand Dijon, req. n°399656).

Au niveau européen, l'article 16 § 10 du Règlement n°1008/2008 prévoit que le droit d'exploiter les services est concédé après appels d'offres, « soit pour une seule liaison, soit, **dans les cas où des raisons d'efficacité opérationnelles le justifient**, pour un groupe de liaisons (...). **Pour des raisons d'efficacité administrative, un Etat membre peut lancer un appel d'offre unique couvrant différentes liaisons** ».

Le § 6.6 des lignes directrices OSP prévoit quant à lui qu'« en principe, les Etats membres devraient procéder à des appels d'offres publics pour chaque liaison. Néanmoins, le règlement les autorise à lancer un appel d'offres public pour un groupe de liaisons soumises à une OSP, **mais uniquement lorsque des motifs d'efficacité opérationnelle le justifient. En pratique, cela revient à accorder à un seul transporteur aérien l'exclusivité de l'exploitation d'un groupe de liaison soumise à une OSP.** (...) Le regroupement de liaisons dans le cadre d'un appel d'offres, tel que décrit ici, ne doit pas être confondu avec le regroupement de liaisons pour les soumettre à des OSP. Comme expliqué au point 28 du présent document, l'accès à une liaison donnée ne peut pas être subordonné à l'exploitation d'autres liaisons. De même, il se peut que certaines liaisons ne répondent pas aux critères de regroupement en vue d'un appel d'offres, auquel cas il est néanmoins possible de les traiter

conjointement dans un seul appel d'offres, si des raisons d'efficacité administrative le justifient ».

Il faut donc bien distinguer deux mécanismes :

- Le fait de lancer un appel d'offre unique couvrant différentes liaisons, ce qui est possible pour des raisons d'efficacité administrative : en l'occurrence, dès lors qu'il existe un lot par ligne et que chaque candidat peut répondre au nombre de lot(s) de son choix, et que les offres sont bien comparées et notées lot par lot, la libre concurrence ainsi que les principes fondamentaux de la commande publique sont respectés.
- Le fait de prévoir un regroupement de lignes, lorsque « *plusieurs liaisons à faible trafic présentent d'importantes complémentarités opérationnelles (par exemple, les liaisons à destination/au sein d'un archipel isolé ou d'une région éloignée et faiblement peuplée). Les motifs qui président à ce regroupement doivent être de nature opérationnelle (par exemple, nécessité d'établir une base opérationnelle dans une région reculée). Le regroupement ne peut avoir comme objectif principal de réduire l'impact budgétaire sur l'Etat membre. En ce sens, le regroupement de liaisons rentables et non rentables sans points communs opérationnel n'est pas possible* ». En l'occurrence, sur la base de ces règles, des motifs justifient le regroupement des lignes bord à bord au départ de Calvi d'une part, et de Figari d'autre part.

III.2 Axes d'amélioration par rapport aux précédentes conventions - caractéristiques communes aux futures conventions de DSP

Au vu des différentes études préalables menées, les principaux axes d'améliorations par rapport aux précédentes conventions de DSP s'articulent autour des points suivants :

1. Les délais d'obtention des informations de la part du transporteur et la pénalisation renforcée :

- aujourd'hui 95 % des subventions sont perçues au cours de l'année d'exploitation et les 5 % restants sont soldés à la remise des rapports d'audit ce qui ne constitue pas un facteur suffisant pour accélérer les délais de production des rapports par les délégataires ;
- les projets de nouvelles DSP prévoient des délais précis de remise des rapports, ainsi qu'une pénalisation significative minimale pouvant être améliorée par les soumissionnaires dans leur offre, en cas de retard de production des documents.

2. La fiabilisation des résultats avec une amélioration de la qualité des informations, des éléments présentés sur les mêmes périodes et un rapport d'audit intégrant davantage d'analyse de performance :

- l'obtention de données distinctes de la part des co-délégataires et l'accès des auditeurs à ces informations. Ces éléments permettront une meilleure analyse des résultats ;

- l'alignement des périodes de références (année civile ou autre avec une clôture en fin de mois) entre données transporteur et rapport d'audit devrait fiabiliser l'analyse, avec l'abandon de la présentation des données par saison IATA ;
- l'homogénéisation des formats de présentation des comptes de résultats par ligne, facilitera également les analyses d'écart entre les DSP et le réel ;
- la réorientation de l'analyse de coûts vers davantage de comparaisons de coûts unitaires entre lignes et explications de ces écarts et également analyse entre prévisions DSP et réelles devrait permettre de mieux cerner l'activité.

3. Une détermination des compensations financières par lignes permettant d'éviter les péréquations entre ligne et réseau :

En vue de favoriser le respect des conditions de mise en concurrence conformément à ce que prévoit d'ailleurs le Règlement précité n°1008/2008, étant précisé qu'un regroupement de lignes a toutefois été opéré après analyse dans la mesure où motifs d'efficacité opérationnelle le justifient.

Le principe retenu est donc celui d'un lot par ligne à l'exception de deux lots particuliers qui concerneront deux liaisons chacun :

- les deux liaisons Figari – Marseille et Figari – Nice feront l'objet d'un lot particulier ;
- de même, les deux liaisons Calvi – Marseille et Calvi – Nice feront l'objet d'un lot unique.

La durée des conventions est fixée à 3 ans et 9 mois : celles-ci recevraient en effet un début d'exécution fixé au 25 mars 2020 et viendraient à échéance le 31 décembre 2023.

Il est également prévu de renforcer les sanctions financières en cas de non-respect des obligations posées en fixant des seuils minimums de pénalités, les soumissionnaires étant invités à proposer, s'ils le souhaitent un montant de pénalité plus important pour montrer leur engagement en termes de bonne exécution des conventions. Un critère de notation a été introduit afin de tenir compte de telles propositions.

Le tableau ci-après récapitule les propositions de pénalités retenues :

Nature du manquement	Montant de la pénalité	Modalité d'application de la modalité
Capacité inférieure à la capacité requise	Réduction de la compensation de l'année au prorata de la capacité non fournie	<i>Réduction des mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité</i>
Nombres de vols annulés > 1 % hors cas de force majeure	Réduction de la compensation de l'année au prorata des fréquences non assurées	
Non-respect contrainte tarif résident	Réduction de la compensation mensuelle au prorata du nombre de jours pendant lesquels le tarif résident n'était pas disponible	<i>Réduction de la mensualité suivante du montant de la pénalité</i>
Non-respect contrainte présence sur place	Réduction de la compensation mensuelle au prorata du nombre	

	de jours pendant lesquels l'obligation de durée minimum sur site n'a pas été respectée	
Non envoi des documents demandé	Réduction de la compensation d'un montant de 10 000 €/jour de retard	
En cas d'interruption de service sans respecter les délais	1/6ème de la compensation de l'année par mois de carence	<i>A la fin du contrat</i>

IV. LE CALENDRIER PREVISIONNEL DE LA PROCEDURE

Le calendrier prévisionnel de la procédure est annexé au présent rapport.

Il convient de préciser qu'en application de l'article 17 § 4 du Règlement CE n°1008/2008, le délai de soumission des offres n'est pas inférieur à 2 mois après le jour de publication de l'avis de publicité.

En droit interne, le délai de réception des candidatures peut être de 30 jours minimum (Cf. article 18-I du Décret Concessions qui peut être appliqué dès lors que le Règlement CE n°1008/2008 ne semble réglementer que la date de réception des offres et non celles des candidatures).

Pour autant, les candidatures et les offres ne sont pas nécessairement reçues dans le même délai, deux procédures étant classiquement envisageables en matière de contrats de DSP :

- la procédure restreinte, hypothèse dans laquelle une présélection des candidats est faite, le DCE n'étant adressé qu'aux candidats sélectionnés ;
- la procédure ouverte permettant la réception des candidatures et des offres dans un même temps, laquelle permet de faire gagner du temps sur le déroulement de la procédure.

Les dispositions de l'article 18-I du Décret Concession confirment la possibilité d'organiser une procédure ouverte ainsi que l'admettait déjà la jurisprudence antérieure (CE, 15 décembre 2006, *Société Corsica Ferries*, req. n°298618).

Au présent cas, une ouverte est organisée est privilégiée, laquelle permet donc recevoir à la fois les candidatures et les offres dans un délai minimum de deux mois en application du Règlement susvisé, ce qui permet de gagner du temps sur le déroulement de la procédure de passation.

LISTE DES ANNEXES

1. Projet de texte en vue de la publication des OSP au Journal officiel de l'Union européenne (JOUE)
2. Calendrier de la procédure
3. Un projet de communication de la Commission conformément à l'article 17, paragraphe 5, du règlement CE n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, correspondant à l'avis de publicité simplifié pour l'appel

- d'offres portant sur l'exploitation de services aériens réguliers conformément aux obligations de service public ;
4. un projet d'avis de concession à publier par la Collectivité de Corse en suite de la publication effectuée par la Commission européenne selon l'avis visé au 3. ci-dessus ;