

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2019

REUNION DES 26 ET 27 SEPTEMBRE 2019

**RAPPORT DE MONSIEUR**  
**LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**DELEGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR  
L'EXPLOITATION, A COMPTER DU 25 MARS 2020, DE  
SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE LES QUATRE  
AEROPORTS DE CORSE, AIACCIU, BASTIA, FIGARI ET  
CALVI D'UNE PART, ET LES AEROPORTS DE PARIS ORLY,  
MARSEILLE ET NICE D'AUTRE PART EN CONFORMITE  
AVEC LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSEES  
PAR DELIBERATION N° 18/491 AC DU 20 DECEMBRE 2018  
DE L'ASSEMBLEE DE CORSE**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de  
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**Délégations de service public pour l'exploitation, à compter du 25 mars 2020, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi d'une part, et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° 18/491 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2018**

**Rapport du Président du Conseil  
Exécutif de Corse  
relatif au choix des délégataires**

## Table des matières

|       |   |    |
|-------|---|----|
| I.    | Déroulement de la procédure de délégation de service public.....  | 5  |
| I.1.  | Lancement de la délégation de service public.....   | 5  |
| I.2.  | Caractéristiques de la procédure.....   | 5  |
| I.3.  | Déroulement de la procédure.....  | 8  |
| II.   | Analyse des offres finales lot par lot / Résultat des négociations.....   | 11 |
| II.1. | Lot n° 1 : Liaison Ajaccio - Paris Orly.....  | 11 |
| •     | Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....   | 11 |
| •     | Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....   | 11 |
| •     | Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat..... | 12 |
| II.2. | Lot n° 2 : Liaison Ajaccio - Marseille.....   | 14 |
| •     | Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....   | 14 |
| •     | Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....   | 14 |
| •     | Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat..... | 15 |
| II.3. | Lot n° 3 : Liaison Ajaccio - Nice.....  | 16 |
| •     | Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....   | 16 |
| •     | Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....   | 17 |
| •     | Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat..... | 17 |
| II.4. | Lot n° 4 : Liaison Bastia - Paris Orly.....   | 18 |
| •     | Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....   | 18 |
| •     | Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....   | 19 |
| •     | Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat..... | 19 |
| II.5. | Lot n° 5 : Liaison Bastia - Marseille.....  | 22 |
| •     | Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....   | 22 |
| •     | Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....   | 22 |
| •     | Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat..... | 23 |
| II.6. | Lot n° 6 : Liaison Bastia - Nice.....   | 24 |
| •     | Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....   | 24 |
| •     | Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....   | 25 |

|        |  |           |
|--------|--|-----------|
| •      | <u>Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat.....</u> | <u>25</u> |
| II.7.  | <u>Lot n° 7 : Liaison Calvi - Paris Orly.....</u>  | <u>27</u> |
| •      | <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>   | <u>27</u> |
| •      | <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>   | <u>27</u> |
| •      | <u>Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat.....</u> | <u>28</u> |
| II.8.  | <u>Lot n° 8 : Liaison Figari - Paris Orly.....</u>   | <u>30</u> |
| •      | <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>   | <u>30</u> |
| •      | <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>   | <u>30</u> |
| •      | <u>Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat.....</u> | <u>31</u> |
| II.9.  | <u>Lot n° 9 : Liaisons Calvi - Marseille et Calvi - Nice.....</u>  | <u>33</u> |
| •      | <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>   | <u>33</u> |
| •      | <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>   | <u>33</u> |
| •      | <u>Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat.....</u> | <u>34</u> |
| II.10. | <u>Lot n° 10 : Liaisons Figari - Marseille et Figari - Nice.....</u>   | <u>36</u> |
| •      | <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>   | <u>36</u> |
| •      | <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>   | <u>36</u> |
| •      | <u>Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat.....</u> | <u>37</u> |
| III.   | <u>Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public.....</u>   | <u>39</u> |
| •      | <u>Déléguataire.....</u>   | <u>48</u> |
| •      | <u>Dispositions financières.....</u>   | <u>50</u> |
| •      | <u>Tarifs.....</u>   | <u>51</u> |
| •      | <u>Contrôle du Déléguataire.....</u>   | <u>53</u> |
| •      | <u>Modifications des conventions.....</u>  | <u>53</u> |
| •      | <u>Dispositions de fin de conventions.....</u>   | <u>54</u> |
| •      | <u>Sort des biens au terme des conventions.....</u>  | <u>54</u> |
| •      | <u>Résiliation par la Collectivité de Corse.....</u>   | <u>54</u> |

## **I. Déroulement de la procédure de délégation de service public**

### **I.1. Lancement de la délégation de service public**

La Collectivité de Corse a lancé une procédure de consultation pour la désignation des titulaires des conventions de délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 25 mars 2020, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi d'une part, et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part, en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° 18/491 AC de l'Assemblée de Corse du 20 décembre 2018.

La procédure a fait l'objet d'un allotissement.

Le présent rapport présente :

- les caractéristiques et le déroulement de la procédure
- l'analyse des offres finales et du résultat des négociations
- les caractéristiques essentielles des conventions de délégation de service public

### **I.2. Caractéristiques de la procédure**

- Allotissement

La procédure de consultation porte sur les liaisons suivantes, faisant chacune l'objet d'un lot :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
- Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille
- Lot n° 3 : Ajaccio - 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. *La ligne aérienne Calvi-Marseille a fait l'objet d'un rectificatif par la délibération n° 19/006 AC de l'Assemblée de Corse du 21 février 2019.*
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice.

- Critères de choix des offres

Le règlement de la consultation, à l'article 6.2 a fixé comme critère de sélection des offres, les trois critères suivants :

| Critères et sous-critères :                                     | Eléments d'analyse par critère : | Pondération |
|---|----------------------------------|-------------|
| <b>Critère n° 1 :<br/>Montant de la compensation sollicitée</b> |                                  | <b>60 %</b> |

|  |   |             |
|--|---|-------------|
| <b>Critère n° 2 :<br/>Qualité du service</b> | Adéquation du service et notamment des prix et conditions qui peuvent être proposées aux usagers, analysée au regard des sous-critères suivants :   | <b>35 %</b> |
| Sous-critère n° 1                            | Adéquation des moyens de production propres (avions, équipage, navigabilité et maintenance en ligne) de l'opérateur pour répondre aux OSP appréciée au regard des éléments suivants :   | 40 %        |
| Sous-critère n° 2                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants)</li> <li>- Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement</li> <li>- Contrat d'affrètement le cas échéant</li> <li>- Navigabilité générale des aéronefs</li> <li>- Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses</li> <li>- Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs</li> <li>- Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses</li> <li>- Politique détaillée de maintenance en ligne</li> <li>- Politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.</li> </ul> | 30 %        |
| Sous-critère n° 3                            | <p>Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Garanties apportées en matière de mise à disposition des créneaux nécessaires par rapport au programme de vol proposé, étant précisé que les aéroports d'Orly et de Nice sont des aéroports dits Coordonnés et que l'aéroport de Figari est soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017</li> <li>- Adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée</li> <li>- Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ;</li> </ul>   | 30 %        |

|                       |  |            |
|-----------------------|--|------------|
| <b>Critère n° 3 :</b> | Proposition des Délégués concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat au regard des modifications apportées au projet de contrat, en particulier des pénalités proposées en cas de non-respect des OSP ou des autres engagements contractuels. | <b>5 %</b> |
|-----------------------|--|------------|

### I.3. Déroulement de la procédure

Un avis de concession a été publié :

- Au Journal Officiel de l'Union Européenne : Avis n° 2019/S 025-056807, publié le 5 février 2019 ;
- Au Bulletin officiel des annonces des marchés publics : Avis n°19-16996, annonce diffusée le 5 février 2019 ;
- Dans la revue Air & Cosmos, n°2624, publié le 8 février 2019 ;
- Dans la revue Les Echos, publié le mardi 5 février 2019.

Un avis de concession rectificatif n° 1 a été publié concernant la modification de la ligne aérienne Marseille-Calvi par la délibération n° 19/006 AC de l'Assemblée de Corse du 21 février 2019 et le report de la date limite de remise des candidatures et des offres au 29 avril 2019 (12h00) :

- Au Journal Officiel de l'Union Européenne : Avis n° 2019/S 053-123422, publié le 15 mars 2019 ;
- Au Bulletin officiel des annonces des marchés publics : Avis n°19-37623, annonce diffusée le 15 mars 2019 ;
- Dans la revue Air & Cosmos, n° 2632, publié le 15 mars 2019 ;
- Dans la revue Les Echos, publié le mercredi 13 mars 2019.

Un avis de concession rectificatif n° 2 a été publié pour reporter la date limite de remise des candidatures et des offres au 6 mai 2019 (12h00) :

- Au Journal Officiel de l'Union Européenne : Avis n° 2019/S 081-194261, publié le 25 avril 2019 ;
- Au Bulletin officiel des annonces des marchés publics : Avis n°19-39040, annonce diffusée le 25 avril 2019 ;
- Dans la revue Air & Cosmos, n°2638, publié le vendredi 26 avril 2019 ;
- Dans la revue Les Echos, publié le vendredi 26 avril 2019.

Le dossier de consultation a été mis à disposition des candidats gratuitement sur la plateforme de l'acheteur suivante :

[https://www.achatpublic.com/sdm/ent/gen/ent\\_detail.do?PCSLID=CSL\\_2019\\_CYHdk7Z7pk](https://www.achatpublic.com/sdm/ent/gen/ent_detail.do?PCSLID=CSL_2019_CYHdk7Z7pk)

Les date et heure limites de réception des candidatures et des offres ont été fixées au 6 mai 2019 à 12h00 (avis rectificatif n°2).

**Réception des plis :**



- Pour les lots n° 1, 4, 7 et 8, la société Air Corsica, société anonyme d'économie mixte, s'est portée candidate en tant que mandataire du groupement.

Elle s'est présentée avec un cotraitant : la société Air France.

| <b>Mandataire</b>  | <b>Identification du mandataire</b>   |
|--------------------|---|
| <b>Air Corsica</b> | Aéroport Napoléon-Bonaparte<br>BP 505 - 20186 AJACCIO CEDEX 2<br>SIRET : 349 638 395 000 21<br><a href="mailto:phdandrieux@aircorsica.com">phdandrieux@aircorsica.com</a><br>tel : 04.95.29.05.16<br>fax : 04.95.29.07.45 |

Le groupement a produit les documents dans les délais.

- Pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10, la Société anonyme d'économie mixte, Air Corsica s'est portée candidate. Elle s'est présentée seule.

| <b>Candidat</b>    | <b>Identification</b>  |
|--------------------|--|
| <b>Air Corsica</b> | Aéroport Napoléon-Bonaparte<br>BP 505<br>20186 AJACCIO CEDEX 2<br>SIRET : 349 638 395 000 21<br><a href="mailto:phdandrieux@aircorsica.com">phdandrieux@aircorsica.com</a><br>tel : 04.95.29.05.16<br>fax : 04.95.29.07.45 |

#### **Recevabilité de la candidature :**

Conformément à l'article 6.1 du règlement de la consultation et en application de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, lors de la séance du 9 mai 2019, la Commission de Délégation de service public a examiné les candidatures au vu :

- Des garanties professionnelles et financières des candidats ;
- Du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du Code du travail.
- De l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La Commission, ayant constaté que les pièces fournies par les candidats étaient complètes et conformes aux critères, a admis le groupement Air Corsica/Air France a présenter une offre pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 et la société Air Corsica pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 .

#### **Ouverture des offres :**

Conformément à l'article 5.4 du règlement de consultation, lors de la séance du 24 mai 2019, la Commission de Délégation de service public a constaté que les offres remises par les candidats concernant l'ensemble des lots étaient complètes.

#### **Analyse des offres initiales et admission aux négociations :**

Au regard des critères d'analyses énoncés à l'article 6.2 du Règlement de la consultation, lors de la séance du 20 juin 2019, la Commission de Délégation de service public a analysé les offres initiales et a admis le groupement Air Corsica/Air France à participer aux négociations pour les lots n°1,4,7 et 8 et la société Air Corsica pour les lots 2,3,5,6,9 et 10.

#### **Déroulement des négociations :**

- 1<sup>er</sup> tour de négociation : \_

Le 1<sup>er</sup> juillet 2019, une réunion de négociation s'est déroulée en présence des représentants du pouvoir adjudicateur et de la société Air Corsica pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10.

Le 2 juillet 2019, une réunion de négociation s'est déroulée en présence des représentants du pouvoir adjudicateur et du Groupement pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.

La Collectivité de Corse a formulé un certain nombre de demandes retracé dans un relevé de décisions qui a été dressé.

Il a été demandé au Groupement et à la société de prendre en compte ces demandes dans le cadre d'une offre améliorée à adresser avant le 15 juillet 2019 à 16H00.

Le Groupement et la société ont déposé une offre améliorée dans les délais.

- 2<sup>ème</sup> tour de négociation :

Le 22 juillet 2019, une seconde réunion de négociation s'est déroulée en présence des représentants du pouvoir adjudicateur et de la société Air Corsica pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10.

Le 23 juillet 2019, une seconde réunion de négociation s'est déroulée en présence des représentants du pouvoir adjudicateur et du Groupement pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.

La Collectivité de Corse a formulé un certain nombre de demandes retracé dans un relevé de décisions qui a été dressé.

Il a été demandé au Groupement et à la société de prendre en compte ces demandes dans le cadre d'une offre finale à adresser avant le 29 juillet 2019 à 12H00 pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 et avant le 30 juillet 2019 à 12H00 pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.

Le Groupement et la société ont déposé une offre finale dans les délais.

## II. Analyse des offres finales lot par lot / Résultat des négociations

Il sera présenté lot par lot l'analyse des offres finales présentant les résultats des négociations par critère de sélection :

- Critère 1 : Analyse du montant de la compensation sollicitée
- Critère 2 : Analyse de la qualité du service
- Critère 3 : Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

### II.1. Lot n° 1 : Liaison Ajaccio - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|   |
|---|
| <b>Points forts de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Vision transparente de la répartition de l'activité et des compensations financières par transporteur.</li><li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveaux toujours élevés des coûts d'escale et du personnel navigant</li></ul>   |
| <b>Enjeux financiers</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 62,8 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 15,7 M€ par an.</li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 7,8 M€ représentant une baisse de 11 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (Faible productivité du réseau, forte saisonnalité) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant, à l'exception des coûts d'escalas qui restent très élevés malgré l'amélioration obtenue lors des phases de négociation.</li></ul> |
| <b>Le montant de compensation financière présenté par le candidat est satisfaisant.</b>   |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

|   |
|---|
| <b>Points forts de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens</li><li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes opérant en Europe</li><li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li></ul> |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Programmation horaire de certaines fréquences milieu de journée pouvant être amélioré en basse et moyenne saison

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants.**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

### **Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Déléguataire pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- en cas de liquidation / redressement judiciaire d'un membre du Groupement, il pourra être décidé d'un commun accord que l'autre membre du groupement continue à exécuter la convention (nouvel article 22.2)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

### **Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la notion de retrait d'un des membres du groupement est précisée mais ce retrait est soumis à un préavis préalable de 6 mois et la continuité du service public opéré par le second membre du groupement est garantie. Le Membre retrayant pourra continuer de mettre à disposition du Délégué des avions et équipages par contrats d'affrètement mais il ne sera pas tenu aux obligations futures de la convention (article 7.2)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (0,5 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 1 à 0,5 %, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

## II.2. Lot n° 2 : Liaison Ajaccio - Marseille

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

| <b>Points forts de l'offre</b>  |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>  |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveau toujours élevé des coûts de personnel navigant</li></ul>   |
| <b>Enjeux financiers</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 40,1 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 10,0 M€ par an.</li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 2,5 M€ représentant une baisse de 6 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (faible productivité du réseau, forte saisonnalité et vols courts) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.</li></ul> |
| <b>La compensation financière demandée par le candidat pour ce lot est satisfaisante.</b>   |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

| <b>Points forts de l'offre</b>   |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens</li><li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle</li><li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li></ul> |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations</li><li>➤ Programme de fidélité peu développé mais qui reste satisfaisant</li></ul>                                |
| <b>Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants</b>   |

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Délégué pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien art. 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 2 à 1 %, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

### II.3. Lot n° 3 : Liaison Ajaccio - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|   |
|---|
| <b>Points forts de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li> <li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li> <li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li> </ul>  |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recettes prévisionnelles en-dessous des attentes <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Pas de prise en compte de la dynamique du marché observée depuis 2017</li> <li>❖ Faiblesse de recette unitaire prévisionnelle en juillet et en août</li> </ul> </li> <li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li> <li>➤ Niveau toujours élevé des coûts de personnel navigant</li> </ul> |
| <b>Enjeux financiers</b>  |



- Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 19,1 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 4,8 M€ par an.
- Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 0,6 M€ représentant une baisse de 3 % de la compensation financière.
- Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (faible productivité du réseau, forte saisonnalité et vols courts) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.

**La compensation financière demandée par le candidat pour ce lot est satisfaisante.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

#### **Points forts de l'offre**

- Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;
- Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;
- Nombreux accords commerciaux et réseau national important

#### **Points faibles de l'offre**

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Programme de fidélité peu développé mais qui reste satisfaisant

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants.**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Délégué pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 2 à 1 %, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

#### **II.4. Lot n° 4 : Liaison Bastia - Paris Orly**

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|  |
|--|
| <b>Points forts de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li> <li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li> <li>➤ Vision transparente de la répartition de l'activité et des compensations financières par transporteur.</li> <li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li> </ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li> <li>➤ Niveaux toujours élevés des coûts d'escale et du personnel navigant</li> </ul>   |
| <b>Enjeux financiers</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 82,9 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 20,7 M€ par an.</li> <li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 5,5 M€ représentant une baisse de près de 7 % de la compensation financière.</li> <li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (Faible productivité du réseau, forte saisonnalité) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant, à l'exception des coûts d'escales qui restent très élevés malgré l'amélioration obtenue lors des phases de négociation.</li> </ul> |
| <b>Le montant de compensation présenté par le candidat est satisfaisant.</b>   |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

|  |
|--|
| <b>Points forts de l'offre</b>   |
| <p><b>Les points forts de l'offre sont les suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;</li> <li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;</li> <li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li> </ul>                                   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations</li> <li>➤ Programmation horaire de certaines fréquences milieu de journée pouvant être améliorée en basse et moyenne saison</li> </ul> <p><b>Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants</b></p> |

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle a priori mis en place par le Délégué pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- en cas de liquidation / redressement judiciaire d'un membre du Groupement, la conclusion d'un avenant, qui ne peut pas conduire à modifier le périmètre des OSP ou à modifier, à la hausse, le montant de la compensation financière versée par la Collectivité de Corse (nouvel article 22.2)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, a priori, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la notion de retrait d'un des membres du groupement est précisée mais ce retrait est soumis à un préavis préalable de 6 mois et la continuité du service public opéré par le second membre du groupement est garantie. Le Membre retrayant pourra continuer de mettre à disposition du Délégué des avions et équipages par contrats d'affrètement mais il ne sera pas tenu aux obligations futures de la convention (article 7.2)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (0,5 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 1 à 0,5 %, la formule de calcul des dépenses inclut le loyer coques et carburant (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (art. 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

## II.5. Lot n° 5 : Liaison Bastia - Marseille

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|  |
|--|
| <b>Points forts de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Recettes prévisionnelles en-dessous des attentes<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Trafic de référence (2017) inférieur à celui des rapports d'exécution (2016-2017 et 2017-2018)</li><li>❖ Pas de prise en compte de la dynamique du marché observée depuis 2017</li></ul></li><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveau toujours élevé des coûts de personnel navigant</li></ul> |
| <b>Enjeux financiers</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 44,3 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 11,1 M€ par an.</li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 2,5 M€ représentant une baisse de 6 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (faible productivité du réseau, forte saisonnalité et vols courts) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.</li></ul>                      |
| <b>La compensation financière demandée par le candidat pour ce lot est satisfaisante.</b>  |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

|  |
|--|
| <b>Points forts de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;</li><li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;</li><li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li></ul> |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Programme de fidélité peu développé mais qui reste satisfaisant

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Déléguataire pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (art. 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 2 à 1 %, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (art. 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

## II.6. Lot n° 6 : Liaison Bastia - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|   |
|---|
| <b>Points forts de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li> <li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li> <li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li> </ul>  |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>➤ Recettes prévisionnelles en-dessous des attentes <ul style="list-style-type: none"> <li>❖ Pas de prise en compte de la dynamique du marché observée depuis 2017</li> <li>❖ Faiblesse de recette unitaire prévisionnelle en juillet et en août</li> </ul> </li> <li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li> <li>➤ Niveau toujours élevé des coûts de personnel navigant</li> </ul> |
| <b>Enjeux financiers</b>  |



- Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 25,7 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 6,4 M€ par an.
- Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 0,7 M€ représentant une baisse de près de 3 % de la compensation financière.
- Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (faible productivité du réseau, forte saisonnalité et vols courts) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.

**La compensation financière demandée par le candidat pour ce lot est satisfaisante.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

#### **Points forts de l'offre**

- Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;
- Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;
- Nombreux accords commerciaux et réseau national important

#### **Points faibles de l'offre**

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Programme de fidélité peu développé mais qui reste satisfaisant

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Délégué pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 2 à 1 %, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

## II.7. Lot n° 7 : Liaison Calvi - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

| <b>Points forts de l'offre</b>  |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Vision transparente de la répartition de l'activité et des compensations financières par transporteur.</li><li>➤ Amélioration de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le module proposé par le candidat en hiver est surdimensionné compte-tenu du niveau de trafic attendu - voir également partie B. Une réflexion à long terme est nécessaire à ce sujet.</li><li>➤ Recettes prévisionnelles en-dessous des attentes<ul style="list-style-type: none"><li>❖ Pas de prise en compte de la dynamique du marché observée depuis 2017</li><li>❖ Faible croissance du trafic résidents suite à la mise en œuvre des nouveaux tarifs spécifiques</li><li>❖ Faible coefficient de remplissage prévisionnel en été</li></ul></li><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveau toujours élevé des coûts du personnel navigant</li></ul> |
| <b>Enjeux financiers</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 14,7 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 3,7 M€ par an.</li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 0.5 M€ représentant une baisse de près de 3,5 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (Faible productivité du réseau, forte saisonnalité) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.</li></ul>   |
| <b>La compensation financière demandée par le candidat pour ce lot est satisfaisante.</b>   |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

| <b>Points forts de l'offre</b>  |
|---|
| <b>Les points forts de l'offre sont les suivants :</b> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;</li><li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;</li><li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li></ul> |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Pas de précision sur les horaires des vols en semaine

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

### **Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Délégué pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien art. 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- en cas de liquidation / redressement judiciaire d'un membre du Groupement, il pourra être décidé d'un commun accord que l'autre membre du groupement continue à exécuter la convention (nouvel article 22.2)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la notion de retrait d'un des membres du groupement est précisée mais ce retrait est soumis à un préavis préalable de 6 mois et la continuité du service public opéré par le second membre du groupement est garantie. Le Membre retrayant pourra continuer de mettre à disposition du Délégué des avions et équipages par contrats d'affrètement mais il ne sera pas tenu aux obligations futures de la convention (article 7.2)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). La formule de calcul des dépenses n'inclut pas le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

## II.8. Lot n° 8 : Liaison Figari - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|   |
|---|
| <b>Points forts de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Vision transparente de la répartition de l'activité et des compensations financières par transporteur.</li><li>➤ Amélioration de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveau toujours élevé des coûts du personnel navigant</li></ul>   |
| <b>Enjeux financiers</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à 3,4 M€ sur la durée de la DSP, soit en moyenne 0.8 M€ par an.</li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 0,5 M€ représentant une baisse de près de 15 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (Faible productivité du réseau, forte saisonnalité) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.</li></ul> |
| <b>La compensation financière demandée par le candidat pour ce lot est satisfaisante.</b>   |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

|  |
|--|
| <b>Points forts de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;</li><li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;</li><li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li></ul> |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations</li><li>➤ Pas de précision sur les horaires des vols</li></ul>   |
| <b>Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants</b>   |

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Délégué pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien art. 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- en cas de liquidation / redressement judiciaire d'un membre du Groupement, il pourra être décidé d'un commun accord que l'autre membre du groupement continue à exécuter la convention (nouvel article 22.2)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la notion de retrait d'un des membres du groupement est précisée mais ce retrait est soumis à un préavis préalable de 6 mois et la continuité du service public opéré par le second membre du groupement est garantie. Le Membre retrayant pourra continuer de mettre à disposition du Délégué des avions et équipages par contrats d'affrètement mais il ne sera pas tenu aux obligations futures de la convention (article 7.2)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). La formule de calcul des dépenses n'inclut pas le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).



## II.9. Lot n° 9 : Liaisons Calvi - Marseille et Calvi - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

|  |
|--|
| <b>Points forts de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Recettes prévisionnelles en-dessous des attentes</li><li>➤ Pas de prise en compte de la dynamique du marché observée depuis 2017</li><li>➤ Trafic de référence (2017) inférieur à celui des rapports d'exécution (2016-2017 et 2017-2018) sur Calvi-Marseille</li><li>➤ Croissance faible du trafic résidents suite à l'application des nouveaux tarifs spécifiques sur Calvi-Marseille</li><li>➤ Recette unitaire faible en été sur Calvi-Marseille</li><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveau toujours élevé des coûts de personnel navigant</li><li>➤ Le niveau des charges ne baisse pas sur Calvi-Nice entre l'offre initiale et l'offre finale</li></ul>   |
| <b>Enjeux financiers</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à :<ul style="list-style-type: none"><li>○ 12,2 M€ sur Calvi-Marseille sur la durée de la DSP soit en moyenne 3,1 M€ par an</li><li>○ 9,3 M€ sur Calvi-Nice sur la durée de la DSP soit en moyenne 2,3 M€ par an</li><li>○ 21,5 M€ sur le lot 9 sur la durée de la DSP soit en moyenne 5,4 M€ par an</li></ul></li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 0,7 M€ se répartissant à hauteur de 0,4 M€ sur Calvi-Marseille et 0.3 M€ sur Calvi-Nice et représentant globalement une baisse de 3 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (faible productivité du réseau, forte saisonnalité et vols courts) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.</li></ul> <p><b>Le montant de la compensation financière présenté par le candidat est satisfaisant.</b></p> |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

|                                |
|--------------------------------|
| <b>Points forts de l'offre</b> |
|--------------------------------|

- Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;
- Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;
- Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;

#### **Points faibles de l'offre**

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Programme de fidélité peu développé mais qui reste satisfaisant
- Pas de précision horaire pour les vols Calvi-Nice

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

#### **Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Délégataire pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

#### **Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1 %). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 2 à 1%, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

## II.10. Lot n° 10 : Liaisons Figari - Marseille et Figari - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

| <b>Points forts de l'offre</b>   |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Méthodologie au niveau des recettes prévisionnelles globalement démontrée</li><li>➤ Décomposition claire de la structure de coûts qui permet d'identifier les problématiques</li><li>➤ Amélioration significative de l'offre lors des phases de négociations</li></ul>   |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Impact sensible de l'accroissement des coûts sur la période de la DSP notamment sur les coûts de maintenance et de redevances</li><li>➤ Niveau toujours élevé des coûts de personnel navigant</li></ul>  |
| <b>Enjeux financiers</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Le niveau global de compensation financière sur ce lot s'élève à :<ul style="list-style-type: none"><li>○ 14,1 M€ sur Figari-Marseille sur la durée de la DSP soit en moyenne 3,5 M€ par an</li><li>○ 8,6 M€ sur Figari-Nice sur la durée de la DSP soit en moyenne 2,2 M€ par an</li><li>○ 22,8 M€ sur le lot 10 sur la durée de la DSP soit en moyenne 5,7 M€ par an</li></ul></li><li>➤ Les négociations menées ont permis une amélioration totale de 0,8 M€ se répartissant à hauteur de 0,5 M€ sur Figari-Marseille et 0,3 M€ sur Figari-Nice et représentant globalement une baisse de près de 4 % de la compensation financière.</li><li>➤ Compte tenu de la spécificité du réseau OSP (faible productivité du réseau, forte saisonnalité et vols courts) le niveau des coûts présentés dans l'offre est satisfaisant.</li></ul> <p><b>Le montant de compensation financière présenté par le candidat est satisfaisant.</b></p> |

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

| <b>Points forts de l'offre</b>   |
|--|
| <ul style="list-style-type: none"><li>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;</li><li>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;</li><li>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important</li></ul> |
| <b>Points faibles de l'offre</b>   |

- Stratégie commerciale et marketing bien en place mais qui manque de réelles innovations
- Programme de fidélité peu développé mais qui reste satisfaisant
- Pas de précision horaire pour les vols Figari-Nice

**Les éléments transmis en matière de qualité de service sont conformes aux attentes du délégant et aux exigences des obligations de service public, et sont donc satisfaisants**

- Critère 3 - Analyse de la proposition du candidat concernant les engagements contractuels tels que prévus au projet de contrat

**Améliorations apportées au projet de convention entre l'offre initiale et l'offre finale du candidat à l'initiative de la Collectivité de Corse et au bénéfice des usagers**

- le retard dans la transmission du rapport annuel d'exécution, incluant le décompte financier, suspend le paiement du solde et donnera lieu à une retenue de 12,5 % sur l'acompte en cours (article 17, g)
- une annexe 7 à la convention prévoit les modalités de contrôle *a priori* mis en place par le Déléguataire pour justifier de la qualité de résident (article 11)
- toute clause d'indexation des tarifs résidents est supprimée (ancien article 11.2)
- le Transporteur peut apporter des observations ou demander des modifications du compte rendu de l'exécution de la convention dans un délai de deux semaines à compter de sa transmission (article 13.3)
- la convention intègre l'hypothèse d'un événement extérieur entraînant un bouleversement de l'économie du contrat pour la modification de la convention (article 18)
- aucune indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général n'est prévue mais, en contrepartie, le délai de préavis pour notifier la décision de résiliation est porté de 1 mois à 1 an (article 20)
- la convention intègre un mécanisme de traitement des cas d'annulations de réservations par les passagers résidents, en imputant aux passagers des frais administratifs s'ils ne préviennent pas de l'annulation au moins 2h avant le vol (montant identique pour les liaisons Corse / Paris et pour le bord à bord). Cette clause fait l'objet d'une annexe 6 (nouvel article 23).

**Propositions de modifications de la convention formulées par le candidat et acceptées par l'OTC, soit totalement soit partiellement, au bénéfice des usagers**

- le délai de notification de la liste des services et des tarifs est réduit à 90 jours pour l'offre de base et 60 jours pour les services supplémentaires (article 6)
- la Collectivité de Corse disposera d'un contrôle, *a priori*, sur l'établissement des programmes et des tarifs à l'initiative du Transporteur. Elle disposera d'un délai de 72h pour refuser, le cas échéant, la proposition du Délégué (article 6)
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (1%). En contrepartie de la réduction de cette rémunération de 2 à 1%, la formule de calcul des dépenses inclut le *loyer coques et carburant* (article 9)
- les modalités de calcul du montant de la compensation sont mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP (article 9)
- les propositions de modifications relatives aux modalités de versement de la compensation financière au Délégué sont acceptées (montant d'acompte mensuel porté à 95 % et l'acompte d'annuel à 2,5 % de la compensation prévisionnelle, etc) (article 10)
- pour les aéroports coordonnés, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra pas être imputée au Transporteur, sauf cas de négligence du Délégué (article 12)
- les propositions de modifications relatives aux pénalités sont acceptées par la Collectivité de Corse (article 17) et toute référence à un mécanisme de bonus est supprimée (ancien article 17 bis).

### III. Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public

- Objet du service

Les dix conventions de délégation de service public ont chacune pour objet de confier au Délégué (Transporteur) l'exploitation, à titre exclusif, à compter du 25 mars 2020, de services aériens réguliers entre les aéroports corses et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice.

Ces services aériens confiés au Délégué sont conformes aux obligations de service public publiées au Journal officiel de l'Union européenne le 1<sup>er</sup> février 2019 sous la référence 2019/C 39/10 et au Journal officiel de la République française le 5 février 2019 sous la référence 19-16996.

L'exploitation des services sera soumise au dépôt préalable d'un programme d'exploitation auprès des autorités aéronautiques françaises, dans les conditions prévues à l'article R. 330-8 du Code de l'aviation civile. Ce programme d'exploitation, comprenant notamment le détail des éventuels affrètements, franchises et partages de code, devra être déposé auprès des services de la direction générale de l'aviation civile au moins un mois avant le début de sa mise en œuvre.

#### Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly

##### Fréquences

- le lundi et le vendredi toute l'année sauf les jours fériés : quatre (4) allers et retours par jour au minimum
- le mardi, mercredi et jeudi sauf les jours fériés : trois (3) allers et retours par jour au minimum
- le week-end, samedi et dimanche confondus au minimum six (6) allers et retours
- les jours fériés, au moins deux (2) allers et retours quel que soit le jour de la semaine
- les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Ajaccio.

##### Capacités

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges.

- les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
- capacité de base : la capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) : 7 080 sièges par semaine pendant toute l'année.

- capacités supplémentaires : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes. La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens est la suivante :
  - Saison IATA hiver : 168 180
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 108 820
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines : 303 000.

## **Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille**

### Fréquences

- du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Ajaccio
- samedi, dimanche et jours fériés : au moins deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée.

### Capacités

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- capacité de base :
  - du lundi au vendredi, la capacité doit être d'au moins 140 places sur chaque trajet
  - des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 5700 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour le samedi et le dimanche.
- capacité supplémentaire : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - saison IATA hiver : 2 100 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 10 200 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six



semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

### **Lot n° 3 : Ajaccio - Nice**

#### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes :

- au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et de 11 heures à Nice
- au minimum deux (2) allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés
- au minimum dix-sept (17) allers et retours par semaine.

#### Capacités

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- capacité de base : ces capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 300 sièges par semaine
- capacité supplémentaire : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - Saison IATA hiver : 1 000 sièges à affecter sur la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 2 000 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 4 000 sièges sur la période.

### **Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly**

#### Fréquences

- le mardi et le mercredi toute l'année, sauf les jours fériés : trois (3) allers et retours par jour au minimum
- le lundi, jeudi et vendredi toute l'année, sauf les jours fériés : quatre (4) allers

et retours par jour au minimum

- les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Bastia
- le week-end, samedi, dimanche confondus au minimum six (6) allers et retours pendant la saison IATA hiver et sept (7) allers et retours pendant la saison IATA été
- les jours fériés : au moins deux allers et retours par jour quel que soit le jour de la semaine

### Capacités

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- capacité de base : la capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) : 7 200 sièges par semaine pendant la saison IATA hiver et 7 500 sièges par semaine pendant la saison IATA été
- capacités supplémentaire : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens est la suivante :

- saison IATA hiver : 165 904
- six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 119 596
- durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines : 294 500.

## **Lot n° 5 : Bastia - Marseille**

### Fréquences

- du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Bastia
- samedi, Dimanche et jours fériés : deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée

### Capacités

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- capacité de base
  - du lundi au vendredi, la capacité doit être sur les trois allers et retours de la journée d'au moins 140 places dans chaque sens
  - des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 5 700 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour le samedi et le dimanche
- capacité supplémentaire : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - saison IATA hiver : 2 100 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 10 200 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

## **Lot n° 6 : Bastia - Nice**

### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes :

- du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Nice et 8 heures à Bastia ;
- samedi, Dimanche et jours fériés : deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée
- au dix-neuf (19) allers et retours par semaine.

### Capacités

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- capacité de base : des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 600 sièges par semaine
- capacité supplémentaire : compte tenu de la répartition sur l'année des

pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :

- saison IATA hiver : 1 000 sièges sur la période
- six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 2 000 sièges sur la période
- durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 4 200 sièges sur la période.

## **Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly**

### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes :

- saison IATA hiver : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 100 personnes dans chaque sens
- saison IATA été : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 140 personnes dans chaque sens.

### Capacités

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- *les capacités minimales de base* (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :
  - Saison IATA Hiver : 1 400 sièges par semaine
  - Saison IATA Eté : 2 000 sièges par semaine

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers dans l'après-midi dans les cas suivants :

- le vendredi dans les sens Paris-Calvi
  - le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris
  - lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris
  - la veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi
- *capacités supplémentaires* : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales

supplémentaires doivent être offertes.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens est la suivante :

- saison IATA hiver : 29 400 sièges
- six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 51 600
- durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines : 106 600 sièges
- spécificités des aéronefs exploités : les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

## **Lot n° 8 : Figari - Paris Orly**

### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes :

- saison IATA hiver : au minimum sept (7) allers et retours par semaine dont :
  - cinq (5) allers et retours le lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi permettant d'acheminer au minimum 100 personnes dans chaque sens
  - deux (2) allers et retours le vendredi et dimanche permettant d'acheminer au minimum 140 personnes dans chaque sens
- saison IATA été : au minimum dix (10) allers et retours par semaine, permettant d'acheminer au minimum 140 personnes dans chaque sens.

### Capacités

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- *les capacités minimales de base* (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :  
Saison IATA Hiver : 1 560 sièges par semaine  
Saison IATA Eté : 3 000 sièges par semaine
- *capacités supplémentaires* : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens est la suivante :

- Saison IATA hiver : 32 760 sièges
- Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 49 500 sièges

Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines : 113 240 sièges.

**Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice. La ligne aérienne Calvi-Marseille a fait l'objet d'un rectificatif par la délibération n° 19/006 AC de l'Assemblée de Corse du 21 février 2019**

## **Pour la liaison Calvi - Marseille**

### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes :

- du mois d'octobre inclus au mois d'avril inclus, un (1) aller et retour par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une (1) amplitude minimale à destination de Marseille, du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7heures et 10heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi
- du mois de mai inclus à septembre inclus, au minimum deux (2) allers et retours par jour. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une (1) amplitude minimale à destination de Marseille, du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7heures et 10heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi
- les jours fériés : au minimum un (1) aller et retour par jour.

### Capacités

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- *capacité de base* : des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 950 sièges par semaine
- *capacité supplémentaire* : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - Saison IATA hiver : 600 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 6 000 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 5 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- *spécificités des aéronefs exploités* : les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant

atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

## **Pour la liaison Calvi - Nice**

### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes : au minimum un (1) aller et retour par jour.

### Capacités

Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :

- *capacité de base* : des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 800 sièges par semaine
- *capacité supplémentaire* : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - Saison IATA hiver : 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 1 000 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 2 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- *spécificités des aéronefs exploités* : les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

## **Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice**

### **Pour la liaison Figari - Marseille**

#### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes :

- au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au vendredi sauf les jours fériés, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, avec une amplitude d'au moins 10 heures à Marseille et 7 heures à Figari
- au minimum un (1) aller et retour par jour, le samedi, le dimanche et jours fériés.

#### Capacités

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- *capacité de base* : les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 1 500 sièges par semaine
- *capacité supplémentaire* : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - Saison IATA hiver : 3 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 10 000 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 14 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

### **Pour la liaison Figari - Nice**

#### Fréquences

Les fréquences sont les suivantes : au minimum un (1) aller et retour par jour.

#### Capacités

Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :

- *capacité de base* : des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 800 sièges par semaine
- *capacité supplémentaire* : compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
  - Saison IATA hiver : 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
  - Six semaines de mi-juillet à fin août (pic d'été) : 9 000 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 8 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Délégué



La consultation portait sur douze liaisons aériennes faisant l'objet de la répartition suivante en dix lots :

- les 8 premiers lots (lots n° 1 à 8) portent sur une liaison par lot entre :
  - o les aéroports d'Ajaccio et Bastia d'une part et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part
  - o les aéroports de Calvi et Figari d'une part et Paris Orly d'autre part.

soit :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
  - Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille
  - Lot n° 3 : Ajaccio - 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
- pour les 2 derniers lots (n° 9 et 10) à deux liaisons chacun, les liaisons ayant fait l'objet d'un regroupement pour des motifs d'efficacité opérationnelle :
    - o Calvi - Marseille et Calvi - Nice
    - o Figari - Marseille et Figari - Nice,

Soit :

- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice.

Selon les lots, le Délégué est soit un candidat unique (la société Air Corsica), soit un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France pour les liaisons entre Paris Orly et les aéroports de Corse.

Soit :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly : groupement Air Corsica / Air France
- Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille : Air Corsica
- Lot n° 3 : Ajaccio - Nice : Air Corsica
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly : groupement Air Corsica / Air France
- Lot n° 5 : Bastia - Marseille : Air Corsica
- Lot n° 6 : Bastia - Nice : Air Corsica
- Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly : groupement Air Corsica / Air France
- Lot n° 8 : Figari - Paris Orly : groupement Air Corsica / Air France
- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi \* Nice : Air Corsica
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice : Air Corsica.

Pour les lots où le Délégué est en groupement (Paris Orly - Corse), les conventions prévoient une hypothèse de retrait d'un des membres du groupement à défaut d'accord sur la poursuite des conditions d'exécution des convention à la suite d'un évènement d'évènement extérieur au Délégué et qui entraînerait un bouleversement de l'économie des conventions.

Ce retrait éventuel de l'un des Membres du Groupement entraînera la résiliation de la Convention à son égard, avec un préavis de 6 (six) mois avant la date d'interruption des services. Dans ce cas, l'autre Membre du Groupement continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Il existe également une procédure de retrait d'un membre du groupement qui ferait l'objet d'une procédure de redressement ou de liquidation judiciaire (article 22 des conventions).

Le Délégué ne pourra pas céder totalement ou partiellement la convention sans l'accord préalable de l'OTC. L'OTC vérifiera notamment si le cessionnaire présente toutes les garanties professionnelles et financières pour assurer la gestion du service conformément aux obligations contractuelles. La cession entraînerait la substitution du nouveau Délégué à l'ancien et elle ferait l'objet d'un avenant.

- Durée

Les conventions sont conclues pour une durée de 45 mois et 7 jours à compter du 25 mars 2020 et prennent fin le 31 décembre 2023.

La durée des conventions est divisée en périodes d'exploitation définies de la manière suivante :

- première période d'exploitation : du 25 mars 2020 au 31 décembre 2020
- deuxième période d'exploitation : du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 31 décembre 2021
- troisième période d'exploitation : du 1<sup>er</sup> janvier 2022 au 31 décembre 2022
- quatrième période d'exploitation : du 1<sup>er</sup> janvier 2023 au 31 décembre 2023.

- Conditions d'exploitation des aéronefs

Le Délégué ne peut utiliser que des aéronefs d'un type certifié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Le Délégué doit exploiter des aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses et dont la navigabilité générale est garantie.

Les aéronefs affectés aux services aériens remplissent les conditions de qualité de service et de normes de sécurité.

Les aéronefs sont soit la propriété du Délégué, soit affrétés. Ils ne sont pas des biens de retour ou de reprise qui auraient vocation à être intégrés au patrimoine de la Collectivité de Corse.

- Dispositions financières

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- le Délégué exploite le service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la Collectivité

de Corse d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation des services aériens

- le Délégué demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation, du service et du niveau des recettes qu'il génère. Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du service et en assume les charges.
- le Délégué perçoit des recettes sur les passagers, sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (0,5 % ou 1 % selon les lots, article 9 des conventions)
- l'OTC verse une compensation financière au Délégué en contrepartie des obligations de service public mises à sa charge. Le Délégué s'engage sur un niveau maximal de compensation financière qu'il a présenté à l'appui de son offre finale, par période annuelle d'exploitation pour chaque ligne (4 périodes d'exploitation)
- les modalités de calcul du montant de la compensation peuvent être mutualisées entre les lots, dès lors que le reliquat de compensation versé au Délégué est bien lié à l'exécution d'OSP
- l'OTC pourra récupérer toute surcompensation, avec un examen des comptes analytiques de chaque ligne
- Pénalités applicables en cas de :
  - o de capacités offertes inférieures aux capacités requises par les obligations de service public
  - o d'annulation, pour des raisons imputables au Transporteur, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public
  - o non application par le Transporteur des tarifs résidents à un usager qui est en droit d'y prétendre conformément aux obligations de service public ou en cas de constat, par l'OTC de l'absence de mise en œuvre du tarif résident
  - o non-respect par le Transporteur des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé.

Les pénalités conduisent à une réduction du montant de la compensation, calculée au prorata de la capacité non fournie sur la base d'1/5<sup>ème</sup> du montant de la compensation de l'année (article 17 des conventions).

- Tarifs

Les tarifs que le Délégué devra appliquer aux usagers correspondent aux tarifs visés dans le régime d'OSP issu de votre délibération 18-491 AC du 20 décembre 2018, à savoir :

## Tarifs « résident »

Les résidents corses bénéficient toute l'année, sur tous les vols, sans restriction de capacité des tarifs maximaux suivants.

### Liaisons Corse/Continent

|                     | Tarif par trajet (tronçon) |
|---------------------|----------------------------|
| Ajaccio Paris(Orly) | 61 €                       |
| Bastia Paris(Orly)  | 61 €                       |
| Figari Paris(Orly)  | 61 €                       |
| Calvi Paris(Orly)   | 61 €                       |
| Ajaccio Marseille   | 21 €                       |
| Bastia Marseille    | 21 €                       |
| Figari Marseille    | 21 €                       |
| Calvi Marseille     | 21 €                       |
| Ajaccio Nice        | 21 €                       |
| Bastia Nice         | 21 €                       |
| Figari Nice         | 21 €                       |
| Calvi Nice          | 21 €                       |

### Liaisons Continent / Corse

|                     | Tarif par trajet (tronçon) |
|---------------------|----------------------------|
| Paris(Orly) Ajaccio | 61 €                       |
| Paris(Orly) Bastia  | 61 €                       |
| Paris(Orly) Figari  | 61 €                       |
| Paris(Orly) Calvi   | 61 €                       |
| Marseille- Ajaccio  | 21 €                       |
| Marseille- Bastia   | 21 €                       |
| Marseille- Figari   | 21 €                       |
| Marseille -Calvi    | 21 €                       |
| Nice Ajaccio        | 21 €                       |
| Nice Bastia         | 21 €                       |
| Nice Figari         | 21 €                       |
| Nice Calvi          | 21 €                       |

Les passagers « résident » sont les passagers répondant à l'une des conditions suivantes :

- disposant de leur habitation principale et effective en Corse (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) pour un aller-retour au départ de la Corse pour une durée de séjour hors de Corse inférieure ou égale à 90 jours (article 4B du Code général des impôts et II A du BOI-IR-CHAMP-10-20160728)
- les résidents âgés de moins de 27 ans étudiant sur le continent, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse et l'autre sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours

Les frais de service en cas de vente directe des billets par le transporteur n'excèdent

pas 3 €.

En vue d'éviter les réservations abusives de nature à mettre en péril les besoins liés à la continuité du service public, notamment en empêchant les résidents qui ont un besoin légitime et impératif de voyager du fait de l'impossibilité de réserver en raison de réservations antérieures par des passagers qui ne se présenteront pas, il est prévu un mécanisme afin que ces passagers qui ne se présentent pas en informent au préalable le Transporteur au moins 2h avant le vol.

Un complément de frais administratifs inhérents à cette situation sera appliqué, d'un montant équivalant au prix d'achat du coupon du billet non-utilisé hors taxes (annexe 6 aux conventions).

Il est également prévu un dispositif particulier de contrôle de la qualité de résident corse (annexe 7 aux conventions).

- Contrôle du Délégué

La convention met en place un droit de contrôle de la Collectivité de Corse et de l'OTC sur l'exploitation des services par le Délégué à travers :

- un contrôle *a priori* exercé sur le programme des services et des horaires dans le cadre de la demande d'approbation du programme de vol de chaque saison IATA soumis à l'OTC
- le contrôle des documents transmis par le délégué (rapport annuel d'exécution, rapports mensuels, état statistiques mensuel, comptes analytiques). L'ensemble de ces documents sera comparé aux exigences du cahier des charges et au régime d'OSP issu de votre délibération n° 18/491 AC du 20 décembre 2018
- la réunion du comité de suivi, du comité technique et du comité d'analyse d'exécution de la convention (voir article 13 des conventions)
- le contrôle des données financières (audit), sur pièces et sur place, mis en œuvre par l'OTC
- le rapport annuel d'exécution, transmis avant le 1<sup>er</sup> juin de chaque année, avec ses annexes (article 15 des conventions).

- Modifications des conventions

Les conventions pourront être modifiées en cas d'évènement extérieur au Délégué entraînant un bouleversement de leur économie des conventions, ou en cas de force majeure. Les Parties pourront réexaminer les conditions d'exécution des services, dans le but de rétablir l'économie des conventions.

Toute modification des conditions d'exécution des services donnera lieu à la conclusion d'un avenant qui sera soumis au vote de votre Assemblée.

Pour les liaisons où le Délégué est en groupement, à défaut d'accord, un Membre du Groupement pourra s'en retirer.

- Dispositions de fin de conventions

A compter de la date d'échéance des conventions, les Parties disposeront d'un délai de neuf (9) mois pour procéder à l'apurement définitif des comptes.

Dans l'hypothèse où de nouvelles conventions de délégation de service public seraient conclues à cette échéance, le Délégué devra prendre toutes les mesures permettant à son successeur d'assurer la continuité du service public, notamment en lui fournissant toutes informations nécessaires à une bonne transition.

- Sort des biens au terme des conventions

Les aéronefs ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

- Résiliation par la Collectivité de Corse

La convention prévoit un droit de la Collectivité de Corse de résilier les conventions :

- soit pour un motif d'intérêt général. Dans un tel cas, le Délégué n'a pas de droit à indemnisation car cette résiliation devra être précédée d'un préavis de 1 (un) an notifié au Délégué par tous moyens
- soit pour faute du Délégué. Cette résiliation est précédée d'une mise en demeure avec un délai de 15 jours laissé au Délégué pour formuler des observations
- soit en cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire de l'un des membres du Groupement pour les lots pour lesquels le Délégué est un groupement (lots Paris Orly – Corse). Afin d'éviter toute rupture de continuité du service, les Parties peuvent, dans le délai d'un (1) mois courant après la réception de la lettre recommandée, décider d'un commun accord que l'autre Membre du Groupement continuera à exécuter la Convention jusqu'à l'échéance du terme ou la sélection d'un nouvel exploitant, aux conditions de la présente Convention.

\*       \*  
\*

Au regard de l'ensemble de ces éléments je vous propose :

- d'approuver les conventions de délégation de service public et leurs annexes
- d'attribuer les dix conventions de délégations de service public comme suit :
  - à la société Air Corsica pour les lots n° 2 (liaison Ajaccio - Marseille), n° 3 (liaison Ajaccio - Nice), n° 5 (liaison Bastia - Marseille), n° 6 (liaison Bastia - Nice), n° 9 (liaisons Calvi - Marseille et Calvi - Nice) et n° 10

(liaisons Figari - Marseille et Figari - Nice)

- au groupement composé de la société Air Corsica et de la société Air France pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly) ; n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (liaison Figari - Paris Orly)

Je vous propose d'en délibérer.

## Annexes

Projets de conventions et annexes