

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2023

REUNION DES 27 ET 28 AVRIL 2023

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

**RÉVISION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC  
IMPOSÉES SUR LES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS  
ENTRE, D'UNE PART, LES AÉROPORTS DE PARIS ORLY,  
MARSEILLE ET NICE ET D'AUTRE PART, LES  
AÉROPORTS D'AIACCIU, BASTIA, CALVI ET FIGARI, ET  
APPROBATION DU PRINCIPE DE LA DÉLÉGATION DE  
SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE LA  
DESSERTÉ AÉRIENNE DE SERVICE PUBLIC DE LA CORSE  
SUR LA PÉRIODE DU 1ER JANVIER 2024 JUSQU'AU 31  
DÉCEMBRE 2027**

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

Le présent rapport a pour objet de proposer la révision des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre la Corse et Paris Orly, Marseille et Nice, et l'approbation du principe de la Délégation de Service Public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse.

Il reprend pour l'essentiel les informations contenues dans le rapport établi en application de l'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales.

Pour que l'Assemblée de Corse soit pleinement informée, seront successivement présentés :

-La vision stratégique globale des transports maritimes et aériens pour la Corse portée et mise en œuvre par le Conseil exécutif de Corse depuis décembre 2015 et sa déclinaison dans le domaine aérien (**Partie 1**) ;

-L'organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le continent (**Partie 2**) ;

-Le réexamen des OSP et détermination du mode de gestion pour l'organisation des dessertes aériennes (**Partie 3**)

-Les principales caractéristiques des délégations de service public (**Partie 4**) ;

-Le calendrier prévisionnel de passation (**Partie 5**) ;

-Les critères de jugement des offres (**Partie 6**).



## Table des matières

I.	LA VISION STRATÉGIQUE GLOBALE DES TRANSPORTS MARITIMES ET AÉRIENS POUR LA CORSE PORTÉE ET MISE EN ŒUVRE PAR LE CONSEIL EXÉCUTIF DE CORSE DEPUIS DÉCEMBRE 2015 ET SA DÉCLINAISON DANS LE DOMAINE AÉRIEN.....	3
III.	<u>JUSTIFICATION ET ÉLARGISSEMENT DES OSP ET CONFIRMATION DU MODE DE GESTION EN DSP POUR L'ORGANISATION DES DESSERTES AÉRIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT.....</u>	<u>13</u>
III.1	<u>Rappel du cadre réglementaire applicable à l'exploitation de services aériens.....</u>	<u>13</u>
III.2	<u>Présentation des modes de gestion envisageables et réaffirmation du principe de DSP.....</u>	<u>15</u>
III.3	<u>La justification du maintien des OSP et l'élargissement de leur périmètre.....</u>	<u>17</u>
IV.	<u>LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC.....</u>	<u>36</u>
IV.1	<u>Maintien du périmètre des délégations de service public au stade de la mise en concurrence.....</u>	<u>36</u>
IV.2	<u>Axes d'amélioration par rapport aux précédentes conventions – caractéristiques communes aux futures conventions de DSP.....</u>	<u>37</u>
V.	<u>LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA PROCÉDURE.....</u>	<u>40</u>
VI.	<u>LES CRITÈRES D'ANALYSE DES OFFRES.....</u>	<u>41</u>
VI.1	<u>Annexe 1 : calendrier de la procédure.....</u>	<u>43</u>

## **I. LA VISION STRATÉGIQUE GLOBALE DES TRANSPORTS MARITIMES ET AÉRIENS POUR LA CORSE PORTÉE ET MISE EN ŒUVRE PAR LE CONSEIL EXÉCUTIF DE CORSE DEPUIS DÉCEMBRE 2015 ET SA DÉCLINAISON DANS LE DOMAINE AÉRIEN**

Les transports externes, maritimes et aériens, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action du Conseil exécutif de Corse, et des majorités territoriales successives depuis décembre 2015, s'articulent autour de la volonté de garantir à la Corse et à ses institutions la maîtrise des enjeux stratégiques en matière de desserte maritime et aérienne : un périmètre de service public correspondant aux besoins de la Corse et des Corses, un service efficace et de qualité, un coût maîtrisé, un système économiquement et socialement vertueux, l'intégration des enjeux de transition écologique et de développement durable pour la Corse, conforme au droit interne et communautaire.

Cette doctrine a été mise en œuvre dans le domaine maritime avec constance et opiniâtreté : elle a permis de déboucher sur une Délégation de service public pour une période de 7 ans, permettant de préparer dans les meilleures conditions possibles la faisabilité juridique, technique et financière d'une compagnie maritime territoriale.

Elle a également servi de fil conducteur à la politique mise en œuvre par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports dans le domaine du transport aérien.

Il convient de rappeler les axes essentiels et les grandes étapes de cette politique depuis décembre 2015.

### **Dans le domaine des infrastructures**

Les ports et aéroports sont les points d'entrée et de sortie principaux d'un territoire insulaire.

Dans cette perspective, il est indispensable, dans une logique de maîtrise de ces infrastructures par la puissance publique, que la propriété et l'exploitation de ces infrastructures relèvent de celle-ci, en l'espèce, de la Collectivité de Corse.

Concernant la propriété des ports et aéroports, elle a été transférée à la Collectivité de Corse par la loi de 2002.

Il s'agit là d'un acquis majeur, à préserver : nombre de territoires insulaires européens, y compris autonomes, ne sont pas propriétaires de leurs infrastructures portuaires et aéroportuaires.

Par ailleurs, l'évolution globale du transport aérien a conduit à l'émergence d'une logique de remise en cause et de refonte de la carte des aéroports dits « secondaires ».

C'est dans ce cadre qu'est intervenu un rapport de la Cour des Comptes sur « Le maillage aéroportuaire français », pouvant laisser craindre une remise en cause de

l'existence même de l'aéroport de Calvi Santa Catalina.

Les arguments portés en synergie à titre principal par la Collectivité de Corse et la CCI, les chiffres produits, les résultats obtenus ont démontré la pertinence du modèle aéroportuaire de la Corse.

Un modèle aéroportuaire qui répond aux contraintes d'une île-montagne aux transports internes malaisés où la distance ne peut simplement se compter en kilomètres, et adapté à la structure de l'offre de transports construite et améliorée à travers le travail conjoint des deux institutions et de l'ensemble des acteurs, et un service public de qualité pour la Corse, socle de l'offre de transports aériens, complété hors service public par une offre diversifiée, qui a vocation à s'améliorer en cohérence avec un modèle de développement économique basé sur le développement et le tourisme durables.

Cette stratégie comporte également un important volet infrastructurel.

Depuis 2016, près de 80 M€ ont été investis par la Collectivité de Corse et la CCI pour la modernisation et la sécurisation des aéroports de Bastia, Ajaccio, Calvi et Figari.

Il s'agira de poursuivre cette politique d'investissement avec la programmation dans les prochaines années de nouvelles opérations sur chacun des aéroports répondant d'une part aux enjeux de sécurisation et de mise en conformité des équipements au regard de la réglementation européenne, aux enjeux de qualité d'accueil des passagers d'autre part.

Il s'agira ainsi de dimensionner ces investissements au regard des besoins les plus essentiels, tout en prenant en compte le fait que les aéroports constituent également des facteurs d'attractivité de leur territoire d'accueil, leur développement s'inscrivant dans une vision d'ensemble de l'aménagement du territoire et du développement économique.

Concernant l'exploitation des infrastructures, la Collectivité de Corse a pu compter sur le savoir-faire, les compétences et l'expérience d'un opérateur historique, la CCI de Corse, concessionnaire des ports et aéroports.

L'arrivée à expiration des contrats de concession, et la réforme des Chambres de Commerce portée au plan hexagonal, menaçaient de disparition pure et simple la CCI de Corse, avec son corollaire en termes de casse sociale et de perte de savoir-faire, et le risque de déboucher sur une gestion des aéroports confiée à des grands groupes et opérateurs privés.

La décision politique, présentée et actée à l'unanimité par l'Assemblée de Corse selon délibération du 28 janvier 2022 et votée à l'unanimité par l'AG de la CCI, mise en œuvre avec détermination et en synergie par les exécutifs des deux institutions, avec le soutien de principe récemment réaffirmé de l'Etat, permet d'écarter ces menaces et d'envisager l'avenir avec confiance, notamment en ce qui concerne l'exploitation des ports et aéroports de Corse, qui pourra être assurée « in house » par la Collectivité de Corse au terme de la procédure de rattachement.

**Concernant la desserte aérienne de la Corse**, les grandes étapes depuis décembre 2015 ont été les suivantes :

DSP 2015-2019 : votée en fin de mandature 2010-2015, elle a été mise en œuvre pendant les quatre ans de sa durée d'application, lesquels ont été mis à profit pour améliorer l'application et le suivi des conventions, dans une optique d'amélioration du service public et de gestion au plus près de l'enveloppe de dotation de continuité territoriale.

DSP 2019-2023 : elle a été marquée par la baisse historique du tarif résident, soit 99 € TTC (contre 160 € initialement) pour le « bord à bord » et 199 € TTC (contre 260 € initialement) pour Paris, tarifs applicables sur la durée de 4 ans de la DSP (hormis évolution des taxes et redevances), modifiables, remboursables et bénéficiant d'une franchise bagages.

Mais elle a également été marquée par la crise COVID. Cette crise COVID a eu un impact majeur dans tous les domaines, notamment économique. Le transport aérien a été un des secteurs les plus affectés, aux plans européen et international : effondrement du volume d'activité ; disparition de certaines de compagnies ; restructuration profonde des transports aériens internes et internationaux ; modification des usages etc...

Au cours des périodes COVID 2020 et 2021, l'OTC a mobilisé les compagnies autour d'un programme de desserte adapté aux besoins vitaux de la population et assuré au bénéfice des compagnies, un paiement régulier des acomptes de « compensation » contractualisés malgré la réduction du périmètre d'activité. Cette action a permis pour partie de maintenir en activité la compagnie délégataire alors même que nombre de compagnies disparaissaient, à l'instar de Stobart Air, compagnie régionale irlandaise, mettant ainsi fin à de nombreuses liaisons entre l'Irlande et le Royaume-Uni.

D'autres chocs violents sont venus impacter le système des transports aériens : la hausse drastique du coût des carburants, soit 725 € la tonne par rapport aux 580 € pris par les opérateurs pour les contrats actuels. Le surcoût prévisionnel à périmètre constant s'établit à 30 M€ (2024-2027) et l'instauration d'une lourde fiscalité écologique (Loi climat et résilience et SEQUE-UE) soit 64 M€ pour la période 2024/2027 dont 17,3 € impactant le « résident » (la desserte des DOM/TOM depuis la France bénéficie d'une exemption de paiement jusqu'en 2030).

<b>Loi climat résilience &amp; SEQE-UE</b>	<b>2024</b>	<b>2025</b>	<b>2026</b>	<b>2027</b>	<b>TOTAL DSP</b>
<b>Orly</b>					
Avitaillement et taxation	0,3 M€	2,0 M€	3,8 M€	5,5 M€	11,6 M€
Carburant durable	1,2 M€	1,2 M€	1,2 M€	1,2 M€	4,8 M€
Quota carbone (loi climat & SEQE-UE)	3,1 M€	8,5 M€	10,1 M€	10,7 M€	32,4 M€
<b>Total</b>	<b>4,6 M€</b>	<b>11,7 M€</b>	<b>15,1 M€</b>	<b>17,4 M€</b>	<b>48,8 M€</b>
<b>Bord à Bord</b>					
Avitaillement et taxation	0,1 M€	0,7 M€	1,4 M€	2,0 M€	4,2 M€
Carburant durable	0,5 M€	0,5 M€	0,5 M€	0,5 M€	2,0 M€
Quota carbone (loi climat & SEQE-UE)	1,9 M€	2,1 M€	2,3 M€	2,5 M€	8,8 M€
<b>Total</b>	<b>2,5 M€</b>	<b>3,3 M€</b>	<b>4,2 M€</b>	<b>5,0 M€</b>	<b>15,0 M€</b>
<b>Total DSP</b>	<b>7,1 M€</b>	<b>15,0 M€</b>	<b>19,3 M€</b>	<b>22,4 M€</b>	<b>63,8 M€</b>
<b>Impact par passager</b>					
Orly	4,0 €	10,0 €	12,9 €	14,8 €	
Bord à Bord	2,5 €	3,4 €	4,2 €	5,0 €	

Les démarches mises en œuvre, tant au plan français qu'europpéen, pour solliciter une adaptation de cette fiscalité écologique aux contraintes et besoins spécifiques d'un territoire insulaire, a fortiori avec une forte activité touristique, sont restées jusqu'à ce jour sans réponse : elles continuent à être mises en œuvre, en synergie avec d'autres îles d'Europe et de Méditerranée.

A ces facteurs globaux, sont venus s'ajouter des contraintes et difficultés propres à la Corse.

Ainsi et par exemple, le principe même d'un service public à l'année a été interrogé, voire remis en cause, par un ancien représentant de l'Etat dans l'île, celui-ci ayant fait valoir à plusieurs reprises à ses interlocuteurs, y compris institutionnels, la nécessité de supprimer le service public aérien l'été, notamment sur Paris.

De même, alors que l'ensemble des coûts du transport, maritime comme aérien, ont littéralement explosé, la dotation de continuité territoriale n'a plus évolué depuis 2009, restant fixée depuis cette date à 187 millions d'€, alors qu'une simple indexation sur le coût de la vie aurait conduit à la majorer de 38 M€.

La demande portée par le Conseil exécutif, et relayée par les parlementaires, n'a à ce jour été que partiellement entendue et prise en compte par le Gouvernement, qui a validé une majoration de 33 M€, mais pour l'heure à titre purement exceptionnel, selon une logique de « one shot ».

Dans ce contexte de difficultés majeures et sans précédent, la Corse et son système de transport ont su se montrer particulièrement résilients, y compris le délégataire Air Corsica, compagnie historique de la Corse et des Corses, dont la pérennisation et le développement sont et continueront à être une priorité pour la Collectivité de Corse.

Mais les contraintes et enjeux auxquels notre système de transports aériens doit faire face imposent une réflexion et des efforts partagés de la part de l'ensemble des acteurs si nous voulons conserver et renforcer les acquis du service public, améliorer et renforcer les outils qui l'incarnent, et construire une desserte aérienne conforme à l'intérêt de la Corse et des Corses, y compris dans le domaine de l'activité économique et touristique.



Le travail de préparation des OSP 2024-2027 a donc dû intégrer l'ensemble de ces contraintes, tout en cherchant à maintenir le tarif résident à son niveau historiquement bas, à renforcer la qualité du service public en termes de volume et d'amplitude horaire, et à inscrire l'ensemble des acteurs du système de transport aérien de la Corse dans la construction d'un modèle toujours plus performant de desserte aérienne, intégrant les enjeux sociaux et de protection et de développement des emplois insulaires (les compagnies actuellement délégataires représentent 765 emplois directs pour Air Corsica - 830 en pic de saison estivale - et environ 300 dans l'île pour Air France), de transition écologique et de développement durable.

Le rapport soumis aujourd'hui au débat et au vote de l'Assemblée de Corse propose pour la période 2024-2027 des OSP qui s'articulent autour des principes fondamentaux suivants :

- 1) Le quasi-maintien du tarif « résident » à son niveau historiquement bas (augmentation limitée de 5 € sur le bord à bord et de 10 € sur le Paris), tarifs sans équivalent en Europe ;
- 2) Une augmentation de sièges offerts de 91 040 sièges, répartis équitablement et en fonction des besoins et attentes entre les quatre plateformes aéroportuaires (soit un total variant de 2 720 000 sièges lors de la convention 2020-2023, à un total de 2 811 040 sièges pour la convention 2024-2027) ;
- 3) Une offre renforcée en week-end et en hiver, depuis les quatre aéroports et vers les trois destinations, pour tenir compte à titre principal des besoins des résidents ;
- 4) Une garantie en termes d'amplitude permettant notamment aux résidents de faire un aller-retour dans la journée à partir des quatre aéroports vers les trois aéroports du continent, et ce à toute période de l'année ;
- 5) Une offre renforcée en avant-saison, en période estivale, et en après-saison, notamment dans les aéroports de Calvi-Santa Catalina et de Figari Sud Corse, ou une sous-offre a été constatée ;
- 6) Des possibilités d'ajustement de l'offre renforcées, avec une anticipation des périodes de saturation (clause dite « de monitoring ») ;
- 7) Une invitation aux soumissionnaires et futurs délégataires à développer une politique commerciale audacieuse et agile, adaptée aux besoins et attentes de la Corse, dans le cadre des OSP et au-delà (résidents ; diaspora et affinitaires ; activité économique et touristique), en cohérence avec notre politique de développement et de tourisme durables.

## **II. L'ORGANISATION ACTUELLE DES DESSERTES AÉRIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT**

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

**-d'une part**, une exploitation est réalisée dans le cadre d'obligations de service public donnant lieu à dix conventions de délégation de service public conclues par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC), regroupant différents groupes de liaisons - réparties en dix lots - entre, d'une part, les quatre aéroports Corse (Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari) et, d'autre part, les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice, à savoir :

- une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 1) ;
- une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n° 2) ;
- une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n° 3) ;
- une convention relative aux liaisons entre Bastia et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 4) ;
- une convention relative aux liaisons entre Bastia et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n° 5) ;
- une convention relative aux liaisons entre Bastia et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n° 6) ;
- une convention relative aux liaisons entre Calvi et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 7) ;
- une convention relative aux liaisons entre Figari et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 8) ;
- une convention relative aux liaisons entre Calvi et Marseille, d'une part, et Calvi et Nice, d'autre part conclue avec la société Air Corsica (lot n° 9) ;
- une convention relative aux liaisons entre Figari et Marseille, d'une part, et Figari et Nice, d'autre part conclue avec la société Air Corsica (lot n° 10).

Ces dix conventions de délégation de service public ont été conclues pour une durée de 45 mois et 7 jours à compter du 25 mars 2020 et viendront donc à échéance le 31 décembre 2023.

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

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

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

Il a donc vocation à traiter de la seule desserte aérienne actuellement assurée dans le cadre des obligations de service public et délégations de service public susvisées, puisqu'en l'absence de telles obligations de service public, aucune convention particulière n'est conclue entre la Collectivité de Corse et la compagnie aérienne assurant l'exploitation de liaisons aériennes entre la Corse et le continent.

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

- Le respect des OSP par liaison lesquelles portent principalement sur des fréquences minimales, des capacités offertes minimales et des tarifs maximums ;
- Le dépôt du programme d'exploitation au moins un mois avant le début de sa mise en œuvre pour validation auprès de l'OTC, selon un modèle prévisionnel, examiné en comité technique deux fois par an, ainsi que d'une grille tarifaire détaillée ;
- La remise de tous rapports et analyses examinés lors des différents comités de suivi mis en place par l'OTC, la participation des délégataires à ces comités selon la fréquence définie pour chacun des comités ;
- La remise d'un rapport annuel examiné en comité d'analyse de la DSP ;
- Des sanctions pécuniaires appliquées en cas de non-respect des conventions de DSP (capacités offertes inférieures aux capacités requises par les OSP, annulation d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les OSP, etc).

En contrepartie du respect des OSP, les délégataires perçoivent une compensation financière définie par période annuelle complète d'exploitation versée sous forme, d'une part, d'acomptes mensuels à hauteur de 1/12<sup>ème</sup> de 95 % de la compensation financière prévisionnelle et d'acomptes annuels à hauteur de 2,5 % de la compensation prévisionnelle et, d'autre part, de solde.

L'étude réalisée à l'initiative de l'OTC relative à l'état des lieux de la desserte entre les quatre aéroports corses et Paris Orly, Marseille et Nice entre janvier 2019 et décembre 2021 a mis en évidence les éléments suivants :

-La crise sanitaire et le développement des compagnies aériennes Low-Cost en Corse ont modifié la structure de l'offre sur les 4 aéroports de Corse entre 2019 et 2021 :

- Recul de la part d'offre du Service Public : - 4 points à 53 % dus aux délestages liés aux restrictions de mouvement en avril et mai 2021
- Recul du réseau international : - 3 points à 5 % provoqués par les restrictions effectives de voyage
- Autres liaisons domestiques : + 7 points à 42 %, avec de nouvelles liaisons et l'augmentation de l'offre de Volotea, easyJet et plus modérément Ryanair.

-En matière de respect des critères d'OSP, on constate des dépassements sur le nombre de sièges mais aussi certains écarts sur le respect des horaires et quelques légères non-conformités sur les fréquences (notamment sur la période hivernale de 2021) ;

-Les usagers des lignes OSP sont impliqués sur le sujet puisqu'une enquête en ligne, réalisée à l'été 2022, a mobilisé près de 2 900 personnes (trois fois plus que lors de l'enquête réalisée en 2018), qui ont exprimé leur niveau de satisfaction sur les horaires, les tarifs ou le service global délivré sur les 12 lignes OSP.

Les résultats montrent globalement une progression du taux de satisfaction des usagers, notamment sur les horaires des vols au départ des aéroports corses et sur les niveaux tarifaires (35 % considèrent les tarifs adaptés, contre 11 % en 2018, date antérieure à la mise en application des nouveaux tarifs résident).

Les attentes d'amélioration demeurent et confirment sur certains points précis les entretiens effectués dans le cadre de l'étude menée auprès des acteurs locaux socio-économiques et associatifs :

- Les services de l'Etat (navigation aérienne ; contrôleurs ; police de l'air et des frontières) demeurent un maillon indispensable du processus d'amélioration de la qualité de service ;
- Le service public est absolument vital pour les besoins économiques et sanitaires tant sur le bord à bord que sur Paris ;
- Les horaires, fréquences et capacités actuelles sont appréciées mais perfectibles, un manque de souplesse est constaté ;
- Les disponibilités sont parfois insuffisantes sur certaines lignes avec un certain manque de réactivité de la part des opérateurs ;
- La qualité de service est plébiscitée ;
- Le tarif résident revu à la baisse correspond parfaitement aux souhaits des utilisateurs ;
- Vision partagée du développement d'Air Corsica qui doit d'abord bien remplir ses missions de service public et profiter également d'autres opportunités de développement.

### **Rappel du processus mis en place pour les DSP 2020-2023**

Lors des DSP 2020-2023, un nouveau processus d'analyse des résultats de l'exploitation des lignes a été mis en place.

Après deux ans de fonctionnement, fortement perturbé par la crise COVID, le nouveau processus de contrôle a permis d'améliorer la lisibilité des résultats et la rapidité de production des comptes de résultats permettant le calcul de la compensation définitive à verser.

Ces améliorations ont reposé sur :

- La production de comptes de résultats par ligne, par transporteur (en cas de co-traitance) et par type d'avion.
- Une réduction des délais de production des rapports d'exécution par les compagnies.
- Un alignement des périodes de référence sur l'année civile (antérieurement année IATA).
- Une réorientation des rapports d'audit vers une analyse plus fine des variations de coûts par rapport à ceux figurant dans l'offre initiale.

Elles ont également permis de mieux piloter les périodes de crise sanitaires, et ont facilité les prises de décisions notamment sur les régulations de programme de vol.

En résumé, le suivi des DSP 2020-2023 a largement bénéficié de cette nouvelle procédure, et a permis à l'autorité concédante d'améliorer le suivi des DSP par une meilleure connaissance des comptes, et une lisibilité accrue des écarts par rapport aux CEP d'origine.

Le processus permet une analyse plus précise des variations de postes de charges et donc un questionnement ciblé.

Par ailleurs, un dispositif spécifique a été mis en place pour gérer la période COVID et a permis en optimisant l'exploitation de rester dans l'enveloppe des compensations financières prévues à l'origine.

Le dispositif mis en œuvre était composé des trois comités suivants :

### **Comité de suivi opérationnel**

**Son objectif est de rechercher le meilleur compromis entre le maintien du service public et la réduction des pertes d'exploitation.**

Mis en place et dirigé par l'OTC, il est composé de l'OTC, des délégataires, des gestionnaires d'aéroports.

Les informations transmises en amont par les délégataires sont les évolutions des engagements mensuels des vols ainsi que l'état des remplissages prévisionnels des prochaines semaines.

Le suivi des tendances d'engagement et remplissages prévisionnels permet de déterminer les réductions temporaires de programme de vol rendues nécessaires par les circonstances.

Ces mesures de régulation font l'objet d'accords express formalisés par l'OTC.

Eu égard à sa pertinence et à son efficacité, ce comité de suivi sera maintenu dans le cadre de la DSP 2024-2027 et verra ses prérogatives élargies, notamment à travers la nouvelle clause dite « de monitoring » permettant d'anticiper les saturations et d'y répondre en mettant en place des vols supplémentaires (cf. infra).

### **Comité économique et juridique**

**Là encore, l'objectif est de rechercher le meilleur compromis entre le maintien du service public et la réduction des pertes d'exploitation.**

Mis en place et dirigé par l'OTC, il est composé de l'OTC, des délégataires, des conseils et est tenu à une fréquence bimensuelle.

Les échanges permettent de figer une approche méthodologique adaptée au suivi des conséquences financières de la crise :

- L'actualisation des projections financières en fonction de l'intégration des données mensuelles réalisées (activité, volumes, recettes, charges)
- La justification des surcoûts liés au fait générateur COVID-19
- La prise en compte des mesures de réduction de coûts des délégataires et des mesures de soutien de l'Etat

L'analyse précise des conséquences de l'épidémie de COVID sur l'exploitation des lignes permet un suivi précis des conditions d'exploitation et des adaptations à apporter le cas échéant y compris, et éventuellement, au niveau contractuel dans les conventions de délégations de service public.

Ces mesures de régulation font l'objet d'accord exprès systématiques de l'OTC, formalisés par écrit.

Eu égard à la plus-value générée par ce comité en termes d'efficience et de sécurisation juridique des choix faits en matière de desserte, ce comité sera maintenu dans le cadre de la nouvelle convention.

### **Suivi crise sanitaire**

Les réunions des différents comités de suivi se sont tenues jusqu'en juillet 2020 à une fréquence soutenue, avant de considérer que la situation du trafic aérien était en train de se normaliser et ne justifiait plus la tenue de ces comités à une fréquence aussi régulière.

Après la reprise d'activité à l'été 2020 et le retour à un niveau de trafic important notamment sur les lignes OSP, la desserte de la Corse est restée protégée - avec des baisses de l'ordre de 20 % sur le bord à bord et seulement de 10 % sur Paris par rapport à 2019.

Au cours de l'hiver 2020-2021, la chute de trafic est devenue très importante avec la mise en place des nouvelles mesures sanitaires à la suite du décret du 29 octobre 2020.

L'annonce du nouveau confinement à partir du 31 octobre 2020, et les restrictions de déplacement associées ont conduit à de nouvelles adaptations du programme des vols à partir de novembre 2020 et jusqu'au mois de juin 2021.

L'Office des Transports de Corse a décidé en parallèle de rétablir son dispositif d'analyse et de suivi avec les Comités de suivi opérationnel et les Comités de suivi économique et juridique.

Un travail régulier, rationnel et factuel est réalisé en liaison avec les délégataires et en s'appuyant systématiquement sur les données communiquées par eux.

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

L'utilité de ce comité étant liée à la crise Covid, il n'a désormais plus lieu d'être.

### **III. JUSTIFICATION ET ÉLARGISSEMENT DES OSP ET CONFIRMATION DU MODE DE GESTION EN DSP POUR L'ORGANISATION DES DESSERTES AÉRIENNES ENTRE LA CORSE ET LE CONTINENT**

#### **III.1 Rappel du cadre réglementaire applicable à l'exploitation de services aériens**

La Commission Européenne a établi des règles dérogatoires favorisant un accès comparable à la mobilité pour les ressortissants de l'Union en reconnaissant les difficultés actuelles auxquelles sont confrontées les populations de certaines régions des Etats membres dont les territoires insulaires notamment.

**Le Règlement UE 1008/2008 a été publié pour définir les conditions dans lesquelles les besoins de continuité territoriale pour les résidents peuvent conduire à appliquer des obligations de services publics, des restrictions d'accès et, le cas échéant, des subventions d'équilibre à des services aériens.**

Le Règlement UE 1008/2008 constitue ainsi une exception au régime général de libre concurrence pour garantir aux communautés isolées des conditions de mobilité équivalentes à celles des autres ressortissants de l'Union que le marché libre, c'est-à-dire sans intervention publique, ne pourrait garantir eu égard à des perspectives de rentabilité économique insuffisantes.

**Le régime dérogatoire institué par le Règlement UE 1008/2008 a donc uniquement vocation à restaurer une équité entre régions concernant les conditions d'accès au développement économique et social et à la mobilité des résidents (aux motifs de déplacements professionnels, médicaux, associatifs ou à vocation loisirs).**

**Ce régime n'a pas vocation à subventionner l'activité touristique, ce qui constituerait une distorsion de concurrence entre les différentes régions touristiques de l'Union.**

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

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

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



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

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

Or, en ce qui concerne la Collectivité de Corse, celle-ci est compétente, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, pour définir les modalités d'organisation des transports aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs (Cf. article L. 4424-18 du CGCT). Elle est également compétente pour imposer des OSP sur certaines liaisons pour assurer le principe de continuité territoriale (Cf. article L. 4424-19 du CGCT).

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

Concernant la passation de telles conventions de DSP, en application de l'article L. 3212-4 du code de la commande publique, les services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation au sens de l'article L. 6412-2 du code des transports ne sont pas soumis au titre I et II du livre 1<sup>er</sup> de la troisième partie relative aux « concessions ».

Ainsi, les règles de la commande publique afférentes à la « préparation du contrat de concession » (Titre I) et à la « procédure de passation » (Titre II) ne sont pas applicables.

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

Aussi, nonobstant l'inapplication du code de la commande publique (s'agissant du titre I et II), la convention de DSP conclue par l'OTC, en application de l'article L. 4424-20 du CGCT susvisé, serait conclue à la fois en application du Règlement n° 1008/2008 et des lignes directrices prises pour son application et des dispositions des articles L. 1411-1 et suivants du CGCT.

A noter toutefois que, suivant l'intention littérale de son article L. 3221-1, le code de la commande publique ne paraît pas exclure l'application du titre III (du livre 1<sup>er</sup> de la troisième partie précitée portant sur « *l'exécution du contrat de concession* ») au contrat de services de transport aérien basés sur l'octroi d'une licence d'exploitation.

En vertu des articles L. 3221-3 et suivants du code de la commande publique, doivent s'appliquer :

- les dispositions issues des articles L. 3132-4 à L. 3132-6 portant sur les biens de retour, biens de reprise et biens propres ;
- les dispositions issues des articles L. 3133-10 et suivants portant sur les règles relatives aux délais de paiement ;
- les dispositions issues des articles L. 3136-1 à L. 3136-6 portant sur les hypothèses de résiliation des contrats de concession ;
- les dispositions issues des articles L. 3137-1 et suivants portant sur les modes de règlement alternatif des différends ;
- les dispositions issues des articles L. 3133-1 et suivants portant sur les modalités de la facturation électronique.

### **III.2 Présentation des modes de gestion envisageables et réaffirmation du principe de DSP**

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

#### **S'agissant de la gestion directe :**

-**la régie** permet notamment à une collectivité territoriale ou l'un de ses établissements publics l'exploitation directe d'un service public industriel et commercial relevant de leur compétence (Cf. articles L. 1412-1 et suivants et L. 2221-1 et suivants du CGCT). A cet égard, l'on distingue, au sein de la catégorie de la régie, des régies autonomes dotées de la seule autonomie financière et des régies personnalisées dotées de la personnalité juridique et de l'autonomie financière (sous la forme d'un établissement public local) ;

-le **marché public** est régi par le code de la commande publique, il s'agit d'un contrat conclu à titre onéreux avec un ou plusieurs opérateurs économiques en vue, pour la personne publique, de répondre à ses besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services : la personne publique mobilise donc un partenaire qu'elle rémunère directement ; le prix couvrant toutes ses dépenses et le partenaire ne supportant aucun risque lié au résultat de l'exploitation.

**S'agissant de la gestion déléguée**, elle recouvre les hypothèses dans lesquelles la gestion du service est assurée par une personne autre que la collectivité, qui se rattachent à la définition de la DSP posée par l'article L. 1121-3 du code de la commande publique (dont l'article L. 1411-1 du CGCT fait référence) :

*Un contrat de concession de services a pour objet la gestion d'un service. Il peut consister à concéder la gestion d'un service public. Le concessionnaire peut être chargé de construire un ouvrage ou d'acquérir des biens nécessaires au service.*

*La délégation de service public mentionnée à l'article L. 1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales.*

Dans ce cas, un risque est donc transféré au délégataire, lequel doit impliquer une « réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le délégataire ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés » (Cf. article L. 1121-1 du code de la commande publique).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Toutefois, il s'agit d'un mode de gestion peu utilisé dans le secteur aérien, qui pourrait présenter une difficulté quant au point de savoir si une unique SEMOP pourrait être créée pour l'ensemble des lignes sous OSP ou si une SEMOP serait créée par ligne, ce qui complexifierait le processus et compte tenu de la durée limitée des OSP et de leur réexamen tous les 4 ans. Compte tenu du fait que le Règlement n° 1008/2008 susvisé pose le principe d'une mise en concurrence par ligne, une SEMOP devrait être créée par ligne, sauf regroupement puisque des opérateurs différents pourraient être sélectionnés pour exploiter les différentes lignes.

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

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

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

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

### **III.3 La justification du maintien des OSP et l'élargissement de leur périmètre**

#### **1) Le réexamen des OSP**

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

Des études préalables ont notamment été réalisées, ainsi qu'une enquête clients, des entretiens avec les acteurs locaux et un test de marché sous la forme d'une consultation publique menée entre le 20 septembre 2022 et le 14 octobre 2022.

L'ensemble de ces démarches a montré la nécessité de maintenir le principe des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre Paris Orly, Marseille et Nice d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, d'autre part, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse.

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

La consultation publique menée entre le 20 septembre 2022 et le 14 octobre 2022 par la Collectivité de Corse afin de configurer, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, l'organisation de la desserte aérienne de son territoire en vue d'assurer la continuité territoriale et son développement économique et social, a fait ressortir qu'aucune compagnie aérienne opérant sur le marché libre ne s'est prononcée sur le périmètre du service public actuel ni fait part de sa volonté de réaliser spontanément tout ou partie de ce service sur une ou plusieurs liaisons, en-dehors des obligations de service public ou d'un contrat de service public.

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

## 2) La révision des OSP

L'instruction du dossier DSP Corse 2024-2027 a été anticipée et coordonnée avec l'aviation civile française (DGAC) et la Commission Européenne (CE), aux fins de sécuriser juridiquement la procédure dont s'agit.

Le Conseil exécutif de Corse et l'Office des Transports ont défendu auprès de la DGAC et de la Commission européenne la structure de l'offre de service public en matière aérienne, notamment en s'adossant aux éléments chiffrés suivants, tirés de l'analyse du réalisé pendant la période 2020-2023.

L'offre de sièges pour la DSP 2020-2023 était de 2 720 000 sièges par an.

600 000 sièges n'ont pas été vendus, ce qui représente un pourcentage acceptable en termes de remplissage des vols effectués au titre des OSP.

2,1 millions de passagers ont été transportés, qui se décomposent comme suit :

- 700.000 résidents, justifiables dans le cadre du règlement européen au titre du besoin de mobilité pour les résidents ;
- 1,4 millions de passagers, justifiables au titre du règlement européen au titre de l'activité économique.

Cette structuration a permis de justifier le volume global de l'offre de sièges, la Commission européenne insistant sur la nécessité de ne pas aller au-delà de ce volume de façon significative (règle de proportionnalité règlement UE 1008/2008), sauf à se retrouver dans une logique de sur-offre induisant une distorsion de concurrence.

Concernant les lignes empruntées par ces 2,1 millions de passagers, la répartition s'effectue ainsi : 1,16 million de passagers de/vers Paris, 977 000 passagers sur les dessertes de bord à bord.

Ce sont plus de 400 000 passagers annuels sur chacune des dessertes d'Ajaccio ou de Bastia vers Paris ; plus de 250 000 passagers annuels sur la destination Marseille, de/vers Ajaccio ou Bastia.

Sur la période d'activité d'octobre 2021 à septembre 2022, le coefficient de remplissage annuel des avions s'établit à 73 %, tant pour les destinations Corse-Paris que pour celles du bord à bord. La période estivale affiche quant à elle un taux d'occupation de 77 %, contre 65 % pour la période hivernale.

Un passager sur 3 est un résident Corse (sur les 12 liaisons OSP) : moins d'un passager sur cinq vers Paris, plus d'un passager sur deux vers Marseille ou Nice.

La part des passagers résidents corses sur le total des passagers payants des 12 liaisons DSP est de 33 % en moyenne, soit environ 700 000 passagers annuels sur un total de plus de 2,1 millions de passagers (source : données réalisées d'octobre 2021 à septembre 2022).

Cette moyenne est à nuancer selon la destination des vols :

- Sur les 4 destinations corses de/vers Paris-Orly, la part de voyageurs résidents est relativement faible (17,5 %, dont 13 % en été et 30 % en hiver) et représente environ 200.000 passagers à l'année longue ;
- Sur les destinations dites de « bord à bord » (des 4 aéroports corses de/vers Marseille et Nice), la part de voyageurs résidents est importante et majoritaire (plus de 51 %, dont plus de 45 % en été, 60 % en période hivernale) et représente plus de 500 000 passagers annuels.

Les échanges initiés par la Collectivité de Corse auprès de la DGAC, qui les a relayés auprès de la Commission européenne, et l'ensemble des échanges écrits et verbaux intervenus sur le fondement de ces chiffres, ont permis de valider le principe de reconduction des liaisons OSP sur la prochaine période 2024-27, sur les mêmes périmètres :

- Temporels : OSP à l'année longue (et pas seulement sur la saison hiver)
- Géographiques : à partir des 4 grands bassins de vie de la Corse vers le continent, tant vers Paris que vers Nice et Marseille
- D'allotissement : avec le maintien des douze liaisons OSP regroupées en 10 lots (les deux lignes bord-à-bord reliant Calvi constituant un seul lot, de mêmes que celles reliant Figari)

La Commission européenne a validé l'argumentaire de la Collectivité de Corse sur la nécessité de principe d'un tarif résident, et sur les modalités de sa mise en œuvre.

La Commission européenne s'est néanmoins montrée très attentive et exigeante sur la question du juste dimensionnement de l'offre de sièges au besoin de service public, en sollicitant une très faible croissance du nombre total de sièges proposés chaque année sur les 12 lignes.

C'est dans le respect de cette contrainte que la Collectivité de Corse a cherché à améliorer les modalités de la desserte, en intégrant notamment les demandes et attentes de la Chambre de Commerce et d'industrie de Corse, ainsi que celles des élus communautaires et des acteurs des territoires (délibérations des Communautés de Commune de L'Isula Balagna et de Calvi Balagna ; courriers de la Communauté de Communes Sud Corse ; réunions sur les territoires avec les acteurs institutionnels et forces socio-économiques).

### **A. Les évolutions globales de l'offre de siège**

Les évolutions envisagées par la Collectivité de Corse pour renforcer la qualité des services aériens de continuité territoriale sur la période 2024-2027 sont, au terme du travail de concertation et de consultation ainsi mené, articulés autour de trois axes :

- un volume d'offre globale en sièges en faible croissance, soit plus 3,5 % ;
- une distribution rééquilibrée entre le Cismonte et le Pumonte (49,5 % / 50,5 %) ;
- une répartition par période visant à améliorer l'offre aérienne à destination des résidents corses.

L'offre globale en volume de sièges de la prochaine période 2024-2027 sera de 2 811 040 sièges par an, très légèrement supérieure à celle de la période 2020-2023 (2 720 000 sièges par an).

L'offre sera quasiment équilibrée (1,4 million de sièges) entre le Cismonte et le Pumonte.

Les évolutions de l'offre permettent :

- D'augmenter le programme de base hivernal (+ 12 180 sièges) et estival hors-pointe (+ 15 900 sièges) pour les liaisons Corse-Paris ;
- De renforcer les dessertes de bord à bord, très fréquentées par les résidents corses (+ 56 240 sièges annuels).

Ces adaptations permettent donc bien d'améliorer globalement l'offre aérienne à destination des résidents corses.

Cette amélioration se décline ainsi ligne par ligne.

### ***B. Evolution de chacune des liaisons OSP entre 2020-2023 et 2024-2027***

#### *Liaisons Corse - Paris Orly*

**Ajaccio-Paris** : ajout d'une 4<sup>ème</sup> fréquence le jeudi, en saison IATA Hiver ;

**Bastia-Paris** : ajout d'une fréquence le dimanche, toute l'année, hors pointe été ;

**Calvi-Paris** : ajout d'une seconde fréquence les lundis-vendredis-samedis-dimanche du 1<sup>er</sup> mai au 15 septembre ;

**Figari-Paris** : amplitude minimale à Paris de 11 heures du lundi au vendredi, toute l'année. Ajout de 12 000 sièges supplémentaires « Eté ».

#### *Liaisons « bord à bord », Corse - Nice ou Marseille*

**Ajaccio-Marseille** : pas de changement ;

**Ajaccio-Nice** : 1 fréquence hebdomadaire additionnelle (18 au lieu de 17) toute l'année ;

**Bastia-Marseille** : ajout d'une 4<sup>ème</sup> fréquence le vendredi, toute l'année ;

**Bastia-Nice** : ajout de 2 fréquences hebdomadaires les samedis et dimanches, toute l'année ;

**Figari-Marseille** : ajout de 2 fréquences hebdomadaires les vendredis et dimanches, toute l'année ;

**Figari-Nice** : ajout de 2 fréquences hebdomadaires les vendredis et dimanches, toute l'année et amplitude minimale à Nice de 7 heures du lundi au vendredi ;

**Calvi-Marseille** : ajout d'une fréquence le dimanche du 1<sup>er</sup> mai au 15 septembre ;

**Calvi-Nice** : amplitude minimale à Nice de 7 heures du lundi au vendredi.



### **C. Le détail des Obligations de Service Public ligne par ligne**

Révision par la France des Obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Figari, Bastia, Calvi, d'une part, et Paris (Orly), Marseille et Nice d'autre part

1. La France, en application de l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, conformément à la décision de la Collectivité de Corse du **XXX**, a décidé de réviser, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024, les Obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio, Figari, Bastia, Calvi, d'une part, et Paris, Marseille et Nice d'autre part, publiées au Journal officiel de l'Union européenne du **XXXX**.

Conformément à l'article 9 du règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil du 18 janvier 1993 fixant les règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, les autorités françaises ont décidé de réserver des créneaux horaires à l'aéroport d'Orly pour l'exploitation des services susmentionnés.

2. Les nouvelles Obligations de service public, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse, sont définies ci-après :
  - 2.1. En termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes :

#### **a) Entre Paris (Orly) et Ajaccio**

-Les fréquences sont les suivantes :

Le lundi et le vendredi toute l'année sauf les jours fériés : quatre (4) allers et retours par jour au minimum ;

Le mardi, mercredi sauf les jours fériés : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;

Le jeudi sauf les jours fériés en saison IATA Hiver : quatre (4) allers et retours par jour au minimum ;

Le jeudi sauf les jours fériés en saison IATA Eté : 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 ;

-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) :

7 360 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver et 7 080 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

- 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 sont les suivantes :

-Saison IATA hiver : 174 060

-Six semaines de mi-juillet à fin août : 108 820

-Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 303 000

## **b) Entre Marseille et Ajaccio**

-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 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

-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) : 5 700 sièges par semaine, dont 1 500 sièges par week-end

- 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 : 10 200 sièges sur la période
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

### **c) Entre Nice et Aiaciu**

-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 Aiaciu et de 11 heures à Nice.

Au minimum deux (2) aller et retour par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés

Au minimum dix-huit (18) aller/retour par semaine, un troisième aller et retour quotidien devra être programmé le lundi, jeudi et vendredi hors jours fériés.

-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) : 2 440 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
  - Saison IATA Eté en dehors des six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période.

### **d) Entre Paris (Orly) et Bastia**

-Les fréquences sont les suivantes :

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 sept (7) allers et retours pendant la saison IATA hiver et au minimum huit (8) 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.

-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) : 7 500 sièges par semaine pendant la saison IATA hiver et 7 800 sièges par semaine pendant la saison IATA été.
- 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 sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 172 204
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 119 596
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 302 000.

#### **e) Entre Marseille et Bastia**

-Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au jeudi 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 ;

Vendredi, sauf les jours fériés : quatre (4) allers et retours par jour régulièrement répartis dans la journée

Samedi, Dimanche et jours fériés : deux (2) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée

-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) : 5 840 sièges par semaine, dont 1 500 sièges sur le week-end.

- 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 : 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.

#### **f) Entre Nice et Bastia**

-Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum trois (3) 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 Bastia et de 11 heures à Nice ;

Au minimum trois (3) allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés (quel que soit le jour de la semaine) ;

Au minimum vingt et un (21) aller/retour par semaine ;

-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) : 2 880 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 ;
  - Saison IATA Eté en dehors des six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période.

#### **g) Entre Paris (Orly) et Calvi**

-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.

-Les services doivent être exploités au moyen d'appareils équipés de turboréacteurs.

-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 en fin d'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.

Ces capacités supplémentaires doivent inclure, pendant 20 semaines du 1<sup>er</sup> mai au 15 septembre, au minimum un (1) aller et retour additionnel le lundi, vendredi, samedi et dimanche, au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges, soit 22 400 sièges.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens (incluant les 22 400 sièges définis précédemment) sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 29 400 sièges
  - Six semaines de mi-juillet à fin août : 46 320
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 115 000 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.

#### **h) Entre Marseille et Calvi**

-Les fréquences sont les suivantes :

Du 16 septembre au 30 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 amplitude minimale, à destination de Marseille du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

Du 1<sup>er</sup> mai au 15 septembre inclus

Au minimum deux (2) allers et retours par jour.

Dimanche : trois (3) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée.

Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude minimale du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

-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 qui doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :

Du 16 septembre au 30 avril inclus : 950 sièges par semaine

Du 1<sup>er</sup> mai au 15 septembre inclus : 2 100 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, 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 : 4 500
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 4 000 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.

#### **i) Entre Nice et Calvi**

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

Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée du lundi au vendredi avec une amplitude minimale comprise entre 7 heures et 10 heures à Nice, en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

-Les capacités offertes doivent répondre 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) : 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 : 1 000 sièges sur la période ;
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 2 400 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.

#### **j) Entre Paris (Orly) et Figari**

-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, opérés avec un avion d'une capacité minimum de 100 sièges
- Deux (2) allers et retours le vendredi et dimanche, opérés avec un avion d'une capacité minimum de 140 sièges.

Saison IATA été : au minimum dix (10) allers et retours par semaine, opérés avec un avion d'une capacité minimum de 140 sièges.

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 ;

-Les services doivent être exploités au moyen d'appareils équipés de turboréacteurs.

-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 Été : 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 sont les suivantes :

-Saison IATA hiver : 32 760 sièges

-Six semaines de mi-juillet à fin août : 49 500 sièges

-Durant le reste de la saison IATA Été en dehors des six semaines : 125 240 sièges.

#### **k) Entre Marseille et Figari**

-Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au jeudi sauf les jours fériés,

avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille et 7 heures à Figari.

Au minimum trois (3) allers et retours par jour le vendredi sauf les jours fériés, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille et 7 heures à Figari.

Au minimum deux (2) allers et retours par jour le dimanche sauf les jours fériés ;

Au minimum un (1) aller et retour par jour, le samedi et jours fériés

-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) : 1 780 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 : 7 000 sièges sur la période ;
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 11 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

## **I) Entre Nice et Figari**

-Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum un (1) aller et retour par jour, et

Au minimum deux (2) allers et retours par jour le vendredi et le dimanche toute l'année.

-Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée du lundi au vendredi avec une amplitude minimale comprise entre 7 heures et 9 heures à Nice

-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) : 1080 sièges par semaine toute l'année.

- 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 : 4 000 sièges sur la période ;
  - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 3 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

#### **m) Pour l'ensemble des liaisons**

Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des Transports de la Corse.

Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique transmis par l'Office des Transports de la Corse. A défaut d'accord sur le protocole, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports de la Corse.

#### **2.2. En termes de tarifs**

##### **a) Tarifs « résident »**

-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 € (par dossier de réservation).

- Les tarifs résident s'entendent hors TVA, taxes, redevances et frais divers inclus (frais de distribution, taxes et redevances « per capita » perçues par l'Etat, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires et identifiées comme telles sur le titre de transport).

Les résidents corses bénéficient, sur tous les vols, sans restriction de capacité et sur la durée totale des conventions (2024-2027), des tarifs maximaux suivants :

Orly Aiacciu	66 €
Orly Bastia	66 €
Orly Figari	66 €
Orly Calvi	66 €
Marseille Aiacciu	23,5 €
Marseille Bastia	23,5 €
Marseille Figari	23,5 €
Marseille Calvi	23,5 €
Nice Aiacciu	23,5 €
Nice Bastia	23,5 €
Nice Figari	23,5 €
Nice Calvi	23,5 €

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée, en conformité avec le règlement du Parlement européen et du Conseil n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 précité. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

Inversement, si la hausse des coûts ayant entraîné les augmentations de tarifs à due concurrence vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation aura été notifiée au transporteur.

- Les passagers résidents devront être assimilés sans limite aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord
- Les billets des passagers résidents sont modifiables et remboursables sans condition et sans frais supplémentaires.
- Les places doivent être mises en vente au moins trois mois avant les dates de vols concernés.

#### b) Commercialisation

-L'ensemble des tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes : centres de réservation, agences de voyageurs, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée sur support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxes et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.

-Les taxes devront être détaillées selon leur affectation et devront être remboursées au client en cas de non-utilisation du billet et ce quelle que soit la catégorie du billet.

-Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptés, sans quota, les passagers suivants :

- Les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire
- Les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WHCR, WCH, WCHC) au sens de la réglementation IATA. A cette fin, la mise en œuvre de civières agréés devra être démontrée par les transporteurs. Les surcharges tarifaires imposées ne pourront pas être supérieures à la somme des sièges occupés pour le transport de ces passagers.

-Compte tenu de la durée vol Corse/Paris, une chaise de transfert sera disponible dans chaque avion pour permettre l'accès aux toilettes pour les personnes à mobilité réduite

-Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 23 kilogrammes de bagages par passager. Cette franchise sera portée à 30 kilogrammes pour les étudiants. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 1 €.

#### c) En termes de continuité du service

Sauf cas de force majeure, le nombre des vols annulés pour des raisons directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1 % du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation de base.

De la même manière, sauf cas de force majeure, le nombre de manquements aux obligations d'amplitudes horaires à destination directement imputables au transporteur ne doit pas excéder, par saison aéronautique IATA, 1 % du nombre de vols prévus dans le programme d'exploitation de base.

Conformément à l'article 16 § 2 du règlement (CE) n° 1008/2008 précité, tout transporteur qui compte exploiter l'une ou l'autre de ces liaisons doit garantir qu'il l'exploitera pendant au moins douze mois consécutifs.

Les services ne peuvent être interrompus par le transporteur qu'avec un préavis minimal de six mois.

#### 2.3. Modalités de présentation d'un transporteur à la mise en œuvre des obligations de service public

Tout transporteur communautaire souhaitant exploiter l'une ou l'autre des liaisons soumises aux obligations de service public susmentionnées devra présenter une description détaillée de la manière dont il entend assurer les services en fournissant, notamment, les éléments qui suivent.

a) Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation (fréquences, horaires, types d'appareils utilisés, etc.) seront communiqués suivant les diverses périodes mentionnées dans les obligations de service public. Les conditions de lancement des vols supplémentaires seront également précisées.

b) Politique tarifaire

Le transporteur fournira une grille détaillée de ses tarifs (tarifs pleins, tarifs réduits, et modalités d'application).

c) Conditions commerciales d'exploitation

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour le transport du fret, pour la vente et le système de réservation ainsi que pour l'accueil des enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera les différentes prestations offertes à bord gratuitement et les accords interlignes permettant des correspondances indifféremment sur le réseau national et international.

d) Conditions techniques d'exploitation

Les dispositions particulières afin d'assurer la possibilité et la régularité des vols (avions et équipages de remplacement notamment) seront détaillées.

Les transporteurs communautaires sont informés qu'une exploitation en méconnaissance des obligations de service public susmentionnées peut entraîner, outre les sanctions administratives et/ou juridictionnelles prévues, leur élimination pour une durée d'au moins cinq ans de toute exploitation de services aériens soumis à obligations de service public relevant de la Collectivité de Corse.

***D. Le quasi-maintien du tarif résident à son niveau historiquement bas***

Une attention particulière a été portée à la question du maintien du tarif résident au niveau historiquement bas tel que fixé dans la convention 2019-2023.

Cet objectif, malgré le contexte inflationniste de l'ensemble des coûts et taxes, est très largement atteint puisque la hausse du tarif est très modérée :

Concernant le trajet Corse de/vers Marseille ou Nice : le tarif actuel de 21 € HT est porté, dans la future convention, à 23,5 € HT, soit 47 € HT pour un aller-retour.

Cela représentera donc 111,6 € TTC pour un aller-retour Bastia-Marseille et 109,4 € TTC pour un aller-retour Bastia-Nice, avec le niveau de taxes applicable en date du 27 février 2023, contre 105 € TTC actuellement.

Concernant le trajet Corse de/vers Paris-Orly : le tarif actuel de 61 € HT est porté, dans la future convention, à 66 € HT, soit 132 € HT pour un aller-retour.

Cela représentera donc 215 € TTC pour un aller-retour Bastia - Paris Orly, avec le niveau de taxes applicable en date du 27 février 2023, contre 205 € TTC actuellement.

Ces tarifs s'entendent hors taxes et redevances et sont figés sur la durée totale des conventions (2024-27), ce qui constitue une garantie supplémentaire pour les bénéficiaires du tarif résident.

Enfin, le contrat soumet le délégataire à une obligation de souscription de contrats de couverture carburant.

Près de 160 000 résidents corses sont titulaires d'une accréditation, soit près de la moitié de la population du territoire qui utilise les services aériens de continuité territoriale mis en œuvre par la Collectivité de Corse.

### ***E. Lecture comparative des OSP européennes***

**Une lecture comparative des différentes OSP actuellement en vigueur en Europe permet de mesurer la qualité de l'offre de service public mise en place par la Collectivité de Corse.**

Au plan global, il convient de rappeler qu'il existe en Europe 179 liaisons soumises à des OSP et ce dans les 13 Etats-membres.

Ces liaisons sont exploitées pour la plus grande part en France, où elles sont au nombre de 40 et permettent d'acheminer 5,7 millions de passagers, soit un passager sur cinq du transport intérieur. 136 des liaisons sont subventionnées à hauteur de 300 000 000 euros.

Le service public aérien de la Corse représente une part importante de l'ensemble du service public aérien en Europe, îles européennes comprises :

- Sur les 40 lignes françaises, 12 concernent la Corse ;
- En ce qui concerne les passagers transportés, la desserte de la Corse représente 37 % du volume passagers SP UE (5,7M) ;
- Le montant de compensation versée par la Corse aux compagnies délégataires représente quasiment un tiers du montant global UE.

La comparaison avec la Sardaigne voisine est tout aussi éclairante.

La Sardaigne compte aujourd'hui plus d'1,6 million d'habitants (environ 350 000 en Corse).

Elle propose un volume d'offre sous liaisons OSP d'un peu plus de 3 millions de sièges (aéroports d'Olbia, Cagliari et Alghero), soit 10 % de plus que pour la Corse : le ratio est proche de 8 sièges OSP/an/habitant corse et de seulement 2 sièges OSP/an/habitant sarde.

En matière de fréquences, ce sont près de 22 000 étapes OSP opérées annuellement en Corse, sur les quatre aéroports de l'île, contre moins de 17 000 en Sardaigne.

A l'inverse, le marché libre (services aériens autres que dessertes OSP) représente près de trois-quarts de l'offre en siège annuelle en Sardaigne (8 millions de sièges sur un total de 11 millions), contre moins de la moitié en Corse (2,5 millions de sièges sur un total de 5,3).

En matière de fréquences, le marché libre en Corse, avec moins de 15 000 étapes annuelles, représente 40 % du marché total. La Sardaigne enregistre un volume trois fois plus élevé que la Corse, avec plus de 45 000 étapes annuelles sur le marché libre, pesant 73 % du marché total.

#### **IV. LES CARACTÉRISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC**

##### **IV.1 Maintien du périmètre des délégations de service public au stade de la mise en concurrence**

Conformément à la précédente consultation, un allotissement de principe par ligne a été retenu, sauf regroupement des lignes bord à bord s'agissant des aéroports de Figari et Calvi.

En conséquence, la procédure de mise en concurrence est menée dans le cadre des 10 lots suivants :

- lot n° 1 Aiacciu - Paris Orly ;
- lot n° 2 Aiacciu - Marseille ;
- lot n° 3 Aiacciu - Nice ;
- lot n° 4 Bastia - Paris Orly ;
- lot n° 5 Bastia - Marseille ;
- lot n° 6 Bastia - Nice ;
- lot n° 7 Calvi - Paris Orly ;
- lot n° 8 Figari - Paris Orly ;
- lot n° 9 Calvi - Marseille et Calvi - Nice ;
- lot n° 10 Figari - Marseille et Figari - Nice.

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

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



Le § 6.6 des lignes directrices OSP prévoit quant à lui qu'« *en principe, les Etats membres devraient procéder à des appels d'offres publics pour chaque liaison. Néanmoins, le règlement les autorise à lancer un appel d'offres public pour un groupe de liaisons soumises à une OSP, mais uniquement lorsque des motifs d'efficacité opérationnelle le justifient. En pratique, cela revient à accorder à un seul transporteur aérien l'exclusivité de l'exploitation d'un groupe de liaison soumises à une OSP.* (...) »

*Le regroupement de liaisons dans le cadre d'un appel d'offres, tel que décrit ici, ne doit pas être confondu avec le regroupement de liaisons pour les soumettre à des OSP. Comme expliqué au point 28 du présent document, l'accès à une liaison donnée ne peut pas être subordonné à l'exploitation d'autres liaisons. De même, il se peut que certaines liaisons ne répondent pas aux critères de regroupement en vue d'un appel d'offres, auquel cas il est néanmoins possible de les traiter conjointement dans un seul appel d'offres, si des raisons d'efficacité administrative le justifient ».*

Il faut donc bien distinguer deux mécanismes :

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

#### **IV.2 Axes d'amélioration par rapport aux précédentes conventions – caractéristiques communes aux futures conventions de DSP**

Au vu des différentes études préalables menées, du retour d'expérience partagé sur la mise en œuvre des conventions précédentes, des échanges intervenus avec les élus, y compris communautaires et communaux, les acteurs socio-économiques et usagers, et les opérateurs, les principaux axes d'améliorations par rapport aux précédentes conventions de DSP s'articulent autour des points suivants :

##### **1. Intégration du principe de continuité du service**

Les projets de contrats incluent expressément diverses obligations qui s'imposent de droit aux futurs délégataires :

- L'obligation pour le délégataire de mettre en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation, afin de limiter les conséquences de la perturbation du service sur les usagers ;
- L'obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire ;
- L'obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du service.

## **2. Participation à l'information des voyageurs et à la politique commerciale**

Les projets de contrats incluent également des obligations des délégataires en lien avec la conception, la mise à jour, la production et la diffusion de supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers et la mise en œuvre d'actions commerciales afin de rendre le service plus attractif pour les usagers et de limiter son coût.

## **3. Prise en charge du risque d'exploitation**

Si, aujourd'hui, les contrats prévoient que les délégataires sont responsables de la gestion de ces charges sans autres précisions, les nouveaux projets de contrats sont plus précis.

Il est ainsi indiqué que les délégataires demeurent seuls responsables de la gestion de leurs charges (à l'exception des charges de carburant), comme du dynamisme d'exploitation, du service et du niveau des recettes qu'ils génèrent (sauf pour ce qui concerne les tarifs résidents dont le niveau est fixé par l'Autorité Délégante et figé durant toute la durée des Conventions).

## **4. Compensation financière**

La compensation financière sera décomposée comme suit :

- Une composante au titre des charges d'exploitation fixes et variables (CFE) : il s'agit d'une compensation forfaitaire plafond dont le niveau est fixé par année d'exploitation dans chaque convention. Elle est payable par acompte mensuel (à hauteur de 1/12 de 95 %), le solde de 5 % n'étant versé qu'à la signature du procès-verbal par les deux parties (une fois remis le rapport annuel d'exécution, tel qu'audité par l'autorité délégante).

Les conventions prévoient également que le Délégataire est tenu, après détermination de la CFE qui est lui effectivement due au titre d'une année d'exploitation, de rembourser les sommes indûment perçues à titre d'acompte ;

- Une compensation au titre des frais de carburant (CFC) supportés par le délégataire pour assurer l'exécution du service. Les charges de carburant font l'objet d'un mécanisme de couverture carburant, permettant de sécuriser les montant de CFC (découlant du CEP).

## **5. Grille tarifaire**

S'agissant de la grille tarifaire :

- Les tarifs résidents sont fixés par l'autorité délégante et sont figés pour toute la durée de la convention. Il appartiendra à l'autorité délégante de procéder à l'accréditation des passagers susceptibles de bénéficier du tarif résident (résidents ayant leur résidence principale en Corse) et de solliciter les justificatifs nécessaires ;
- Pour les tarifs non-résidents, les délégataires devront mettre en place un mécanisme de prise en charge des surcoûts d'exploitation engendrés par l'entrée en vigueur de la loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 *portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets* - dans ses trois composantes : carburant durable, quota carbone et taxe carbone ;
- Enfin, les délégataires sont invités à proposer une tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant ne relevant pas du tarif résident, diaspora et affinitaire, etc).

## **6. Intégration de nouveaux comités favorisant un meilleur contrôle de l'exécution du service et une meilleure coordination entre les parties**

*Une comitologie renforcée pour un pilotage plus réactif et plus efficient économiquement des DSP, avec comme objectif de maintenir en permanence le plus haut niveau de qualité de la continuité territoriale aérienne.*

En lieu et place du comité de suivi, du comité technique et du comité d'analyse sur l'exécution du contrat, sont créés les comités suivants :

- Un comité de suivi environnemental, économique et juridique, afin de suivre la situation économique de la desserte aérienne concernée, de mesurer l'impact, sur l'exécution du contrat, des normes environnementales (parfois nouvelles) et de l'évolution de la réglementation en matière énergétique.
- Un comité de suivi opérationnel afin de suivre l'exécution du service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires - via l'examen de tous les documents transmis par le délégataire. A cette occasion, le transporteur fournira à chaque réunion hebdomadaire et à chaque fois que l'OTC le requiert, un état mensuel glissant des remplissages prévisionnels de chaque vol et un état trimestriel glissant des remplissages prévisionnels par sens, de chaque journée. Et ce afin d'assurer une gestion préventive des saturations.

A chaque fois que le remplissage prévisionnel d'un vol dépassera 90 % des capacités de l'appareil au cours du mois à venir, ou 85 % des capacités journalières, par sens, au cours du trimestre à venir, le transporteur soumettra au comité les mesures qu'il envisage pour satisfaire le besoin.

Un bilan annuel de ces saturations sera établi et participera à l'évaluation des modifications des capacités contractuelles et de leurs modalités d'affectation, qui seraient rendues nécessaires en cas de constat de récurrences significatives.

Cette clause dite de « monitoring » vise à permettre la mise en œuvre d'une réponse rapide et efficiente aux difficultés ou carences qui ont pu être constatées, avec un déficit d'offre de transport face à une demande avérée, et ce alors même que les compagnies délégataires bénéficient d'une clause d'exclusivité sur la desserte dans le cadre d'une OSP fermée.

- Un comité de présentation et d'analyse des programmes afin d'examiner de manière concertée notamment les programmes prévisionnels de chaque saison aéronautique IATA et les conditions de réalisation du service ;
- Un comité d'analyse sur l'exécution du contrat afin d'examiner le rapport annuel et l'éventuelle évolution des OSP.

Enfin, les discussions sont toujours en cours avec la Commission européenne concernant la mise en place d'un tarif « diaspora » intégré aux délégations de service public aériennes, votée par délibération de l'Assemblée de Corse en date du 26 mars 2021.

Cette délibération avait notamment donné mandat au Président du Conseil exécutif de Corse pour faire valider le principe et les modalités du dit tarif par la DGAC et la Commission européenne.

Aucun accord formel n'a pu être obtenu au terme des négociations qui ont été menées jusqu'à ce jour, notamment sur les critères juridiques qui fonderaient ce tarif « diaspora » et sur la validation de principe, par la DGAC et la Commission européenne, de la nécessité d'un tel tarif.

Le choix fait par le Conseil exécutif a été de ne pas chercher à passer en force sur cette question, et ce d'autant mieux que les deux années de Covid et la mise en œuvre récente de l'accréditation « résident » n'ont pas permis d'aller au bout de l'analyse de la structuration actuelle et à venir des différentes catégories de clients et usagers transportés, et donc de l'équilibre économique du dispositif mis en place.

Il a donc été proposé par le Conseil exécutif la réalisation d'une étude d'impact au cours de l'année 2024 ainsi que la poursuite des échanges avec la Commission européenne, avec pour objectif la validation du tarif « diaspora » en cours de convention.

Dans cette perspective, cette problématique fera l'objet de discussions avec les candidats dans le cadre de la procédure de publicité et de mise en concurrence en vue de l'insertion, dans les conventions de DSP, d'une clause de réexamen claire, précise et non équivoque conformément à l'article R. 3135-1 du code de la commande publique.

Enfin, l'invitation faite aux candidats de proposer des offres commerciales dites « diaspora » ou « affinitaire » devrait permettre d'apporter une première réponse dès l'entrée en vigueur de la présente convention.

## **V. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA PROCÉDURE**

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

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

En droit interne, le délai de réception des candidatures peut être de 30 jours minimum (Cf. article R. 3123-14 du code de la commande publique - lequel pourrait être pris en exemple dès lors que le Règlement CE n° 1008/2008 ne semble réglementer que la date de réception des offres et non celles des candidatures).

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

- La procédure restreinte, hypothèse dans laquelle une présélection des candidats est faite, le DCE n'étant adressé qu'aux candidats sélectionnés ;
- La procédure ouverte permettant la réception des candidatures et des offres dans un même temps, laquelle permet de faire gagner du temps sur le déroulement de la procédure (CE, 15 décembre 2006, *Société Corsica Ferries*, req. n° 298618).

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

## VI. LES CRITÈRES D'ANALYSE DES OFFRES

Les offres des candidats sont analysées au regard des critères suivants, classés par ordre de priorité décroissante :

<b>Critères et sous-critères :</b>	<b>Éléments d'analyse par critère :</b>
<b>Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée</b>	Ce critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière proposée par le candidat au titre de l'exécution des obligations de service public sur la durée de la convention. Cette compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation et une composante au titre des charges de carburant.
<b>Critère n° 2 : 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 :
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 : <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> </ul>

	<ul style="list-style-type: none"> <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 sociale de l'entreprise (RSE) : seront présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.</li> </ul>
Sous-critère n° 2	<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> <li>- Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la ponctualité</li> </ul>
Sous-critère n° 3	<p>Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat</li> <li>- Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat</li> <li>- Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS)</li> <li>- Accords commerciaux de type interlines et partage de codes proposés ;</li> <li>- Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés ;</li> <li>- Activités de vente et publicitaires et promotion des services ;</li> <li>- Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente) ;</li> <li>- Niveau des services à bord proposés ;</li> <li>- Niveau des services au sol spécifiques ;</li> <li>- Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI ;</li> <li>- Capacité de transport de fret spécifique (poches de sang, organes, prélèvements, cercueils, etc.).</li> </ul>
<b>Critère n° 3 :</b>	<p>Robustesse financière et juridique. Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> <li>o cohérence des données économiques par rapport</li> </ul> </li> </ul>

	<p>aux données figurant dans le dossier de consultation</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>○ cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 3 du projet de convention) avec les hypothèses d'exploitation retenues par le candidat, qu'il aura explicitées dans le mémoire financier</li> <li>- Partage des risques proposés par le candidat dans le projet de convention.</li> </ul>
--	---

\*            \*

\*

**Au regard de ce qui précède, je vous propose :**

- **De recourir à des conventions de délégation de service public ligne par ligne pour l'exploitation des services de transport aérien de passagers entre les 4 aéroports de Corse et les aéroports de Nice, Marseille et Paris-Orly pour une durée de 4 ans, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2024 pour venir à terme le 31 décembre 2027 ;**
- **D'approuver les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire étant entendu que le Président du Conseil exécutif de Corse pourra ultérieurement en négocier les conditions précises, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales ;**
- **D'autoriser le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public.**

## **VI. ANNEXES**

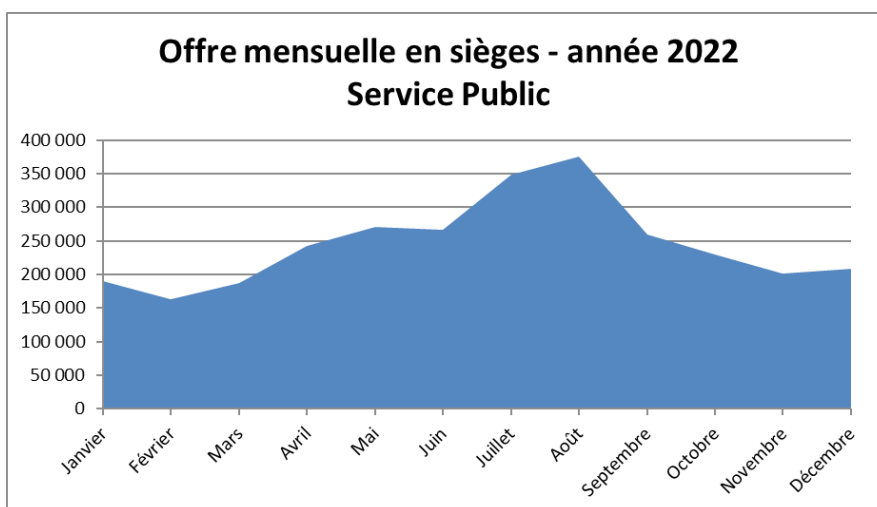
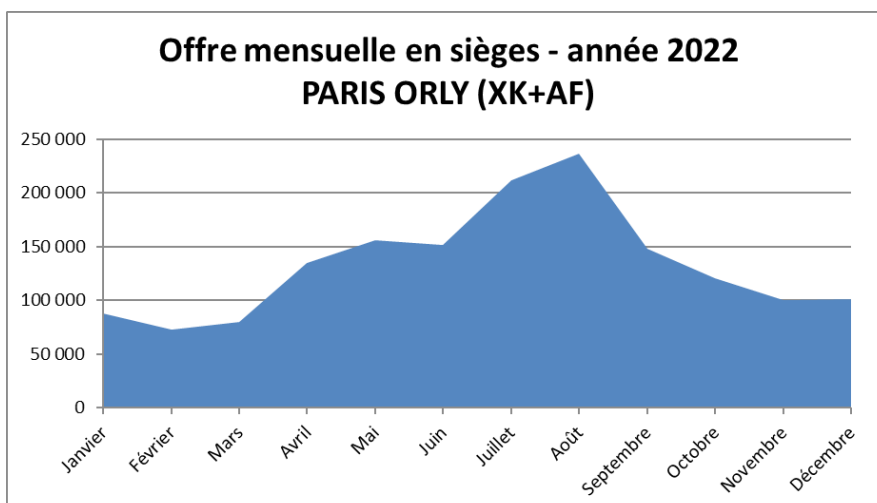
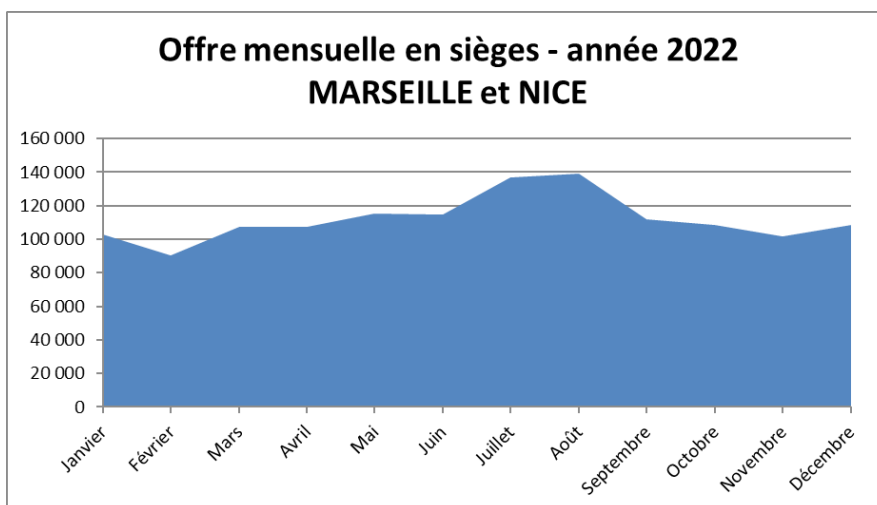
### **VI.1 Annexe 1 : calendrier de la procédure**

Voir document Excel joint



## VI.2 Annexe 2 : Graphiques relatifs à l'activité de l'année 2022

(i) *L'offre mensuelle en sièges de l'année 2022 réseau bord à bord, Orly et total du service public*



(ii) *Part du trafic des résidents sur le trafic total, par mois et pour l'année 2022 - réseau bord à bord, Orly et total du service public*

