

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2023

REUNION DU 30 NOVEMBRE 2023

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION, À COMPTER DU 1ER JANVIER 2024, DE
SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES QUATRE
AÉROPORTS DE CORSE, AIACCIU, BASTIA, FIGARI ET
CALVI D'UNE PART, ET LES AÉROPORTS DE PARIS ORLY,
MARSEILLE ET NICE D'AUTRE PART EN CONFORMITÉ
AVEC LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSÉES
PAR DÉLIBÉRATION N° 23-054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE
CORSE DU 27 AVRIL 2023**

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

CULLETTIVITÀ DI **CORSICA**
COLLECTIVITÉ DE **CORSE**

Uffiziu di i Trasporti
di a Corsica
*Office des Transports
de la Corse*



CULLETTIVITÀ DI **CORSICA**
COLLECTIVITÉ DE **CORSE**

**Délégation de Service Public de transport aérien
Corse-Continent 2024-2027**

OBJET : Délégations de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Ajacciu, Bastia, Figari et Calvi d'une part, et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023

Table des matières

I. Organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le Continent et révision des obligations de service public.....	5
I.1. Organisation actuelle.....	5
I.2. Réexamen des OSP.....	6
I.3. Révision des OSP.....	7
II. Déroulement de la procédure de délégation de service public.....	12
II.1. Cadre de la procédure.....	12
II.2. Caractéristiques de la procédure.....	12
II.3. Déroulement de la procédure.....	15
III. Analyse des offres finales pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10.....	19
III.1. Lot 2 : Liaison Ajaccio - Marseille.....	22
• Critère 1 – Analyse du montant de la compensation sollicitée.....	22
• Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....	25
• Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l’offre.....	26
III.2. Lot 3 : Liaison Ajaccio - Nice.....	29
• Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....	30
• Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....	31
• Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l’offre.....	31
III.3. Lot n° 5 : Liaison Bastia - Marseille.....	33
• Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....	33
• Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....	35
• Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l’offre.....	37
III.4. Lot n° 6 : Liaison Bastia - Nice.....	40
• Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....	40
• Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....	41
• Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l’offre.....	42
III.5. Lot n° 9 : Liaisons Calvi - Marseille et Calvi - Nice.....	44
• Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....	44

• Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....	45
• Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....	45
III.6. Lot n° 10 : Liaisons Figari - Marseille et Figari - Nice.....	47
• Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....	47
• Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....	48
• Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....	49
IV. Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public pour les lots « Bord à Bord ».....	51
IV.1. Objet du service.....	51
IV.2. Déléataire.....	58
IV.3. Durée.....	59
IV.4. Conditions d'exploitation des aéronefs.....	59
IV.5. Dispositions financières.....	60
IV.6. Tarifs.....	61
IV.7. Intégration de nouveaux comités favorisant un meilleur contrôle de l'exécution du service et une meilleure coordination entre les parties.....	63
IV.8. Modifications des conventions.....	64
IV.9. Dispositions de fin de conventions.....	64
IV.10. Sort des biens au terme des conventions.....	64
IV.11. Résiliation par la Collectivité de Corse.....	64
V. Annexes.....	66

I. Organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le Continent et révision des obligations de service public

I.1. Organisation actuelle

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 de 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.

I.2. 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^{er} 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, le principe du maintien d'obligations de service public est apparu 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, a été acté par l'Assemblée de Corse lors de sa séance plénière du 27 avril 2023.

I.3. Révision des OSP

Une instruction du dossier DSP Corse 2024-2027 anticipée et coordonnée avec l'aviation civile française (DGAC) et la Commission Européenne (CE)

Les premiers échanges initiés par la Collectivité auprès de la DGAC, qui les a relayés auprès de la Commission Européenne, 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 entendu l'argument de la Collectivité sur la nécessité de disposer d'un tarif résident.

Cette convergence de vue est toutefois conditionnée par une très faible croissance du nombre total de sièges proposés chaque année sur les 12 lignes.

Pour améliorer la qualité des services aériens à l'attention de ses résidents, la Collectivité a envisagé le principe des « vases communicants », qui consiste à réduire la capacité des lignes vers Paris en période de pointe (trafic résident en baisse, trafic non-résident en hausse) pour augmenter les volumes de sièges offerts sur le reste de l'année. Cet aménagement va dans le sens de la position de la Commission Européenne.

Les évolutions envisagées par la Collectivité de Corse pour renforcer la qualité des services aériens de continuité territoriale sur la période 2024-2027.

Un volume d'offre globale en sièges en faible croissance, une distribution rééquilibrée entre la Haute-Corse et la Corse du Sud et 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 et 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 Corse-du-Sud et Haute-Corse.

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 l'offre aérienne à destination des résidents corses.

Des tarifs résidents hors taxes et redevances figés sur la durée totale des conventions (2024-27)

23,5 € HT par trajet Corse de/vers Marseille ou Nice, soit 47 € HT
(soit 111,6 € TTC l'aller-retour Bastia-Marseille ou 109,4 € TTC l'aller-retour Bastia-Nice, avec le niveau de taxes applicable en date du 27 février 2023)

66 € HT par trajet Corse de/vers Paris-Orly, soit 132 € HT
(soit 215 € TTC l'aller-retour Bastia - Paris Orly, avec le niveau de taxes applicable en date du 27 février 2023)

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.

Les chiffres clés des liaisons aériennes DSP Corse-continent

Plus de 2,1 millions de passagers empruntent annuellement les liaisons OSP corses : 1,16 million de passagers de/vers Paris, près d'un million (977 milliers) 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 Corse 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 de Corse 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

Analyse comparative des OSP Corse avec celles de la Sardaigne : 8 sièges offerts par habitant corse et par an, contre 2 sièges offerts par habitant sarde et par an

Cette comparaison illustre l'effort mené de longue date par la Collectivité de Corse pour assurer à ses administrés la jouissance de services aériens de continuité territoriale de qualité.

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, 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.

Evolution de chacune des liaisons OSP entre 2020-2023 et 2024-2027

Liaisons Corse - Paris Orly

Ajaccio-Paris : ajout d'une 4^{ème} 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^{er} 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^{ème} 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^{er} mai au 15 septembre,

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

C'est dans ce contexte que, par délibération n° 23/054 AC en date du 27 avril 2023, l'Assemblée de Corse a approuvé :

- les nouvelles obligations de service public sur les services aériens réguliers entre, d'une part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice et, d'autre part, les aéroports de Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari ; et
- le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes susmentionnées à compter du 1^{er} janvier 2024, conformément aux nouvelles obligations de service public, ainsi que les caractéristiques principales des conventions à conclure telles que décrites dans le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse annexé à ladite délibération.

Sur ce fondement, la procédure de délégation de service public a pu être initiée, durant laquelle un lien régulier a été maintenu avec les services de la DGAC.

II. Déroulement de la procédure de délégation de service public

II.1. Cadre de la procédure

La Collectivité de Corse a lancé une procédure de consultation pour la désignation des titulaires des conventions de délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi d'une part, et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part, en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023.

Le présent rapport présente :

- Les caractéristiques et le déroulement de la procédure,
- L'analyse des offres finales s'agissant des lots « bord à bord »,
- Les caractéristiques essentielles des conventions de délégation de service public pour les lots « bord à bord ».

II.2. Caractéristiques de la procédure

- Allotissement

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

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
- Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille
- Lot n° 3 : Ajaccio - Nice
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
- Lot n° 5 : Bastia - Marseille
- Lot n° 6 : Bastia - Nice
- Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
- Lot n° 8 : Figari - Paris Orly

- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice.
 - Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice.
- Critères de jugement des offres

Conformément à l'article 9.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats sont analysées au regard des critères suivants, classés par ordre de priorité décroissante :

Critères et sous-critères	Éléments d'analyse par critère :
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	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.
Critère n° 2 : Qualité du service	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"> - Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants) - Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de sièges, âge et immatriculation éventuellement - Contrat d'affrètement le cas échéant - Navigabilité générale des aéronefs - Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses - Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs - Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports corses - Politique détaillée de maintenance en ligne - 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.
Sous-critère n° 2	Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - 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

	<p>depuis 2017</p> <ul style="list-style-type: none"> - Adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ; - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la ponctualité
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"> - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat - Canaux de distribution envisagées (a minima 1 GDS) - Accords commerciaux de type interlines et partages de codes proposés ; - Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés ; - Activités de vente et publicitaires et promotion des services ; - Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente) ; - Niveau des services à bord proposés ; - Niveau des services au sol spécifiques ; - Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI ; - Capacité de transport de fret spécifique (poches de sang, organes, prélèvements, cercueils, etc.).
Critère n° 3 Robustesse financière et juridique	<p>Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> ○ cohérence des données économiques par rapport aux données figurant dans le dossier de consultation ○ 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 - Partage des risques proposés par le candidat dans le projet de convention.

II.3. Déroulement de la procédure

Un avis de concession a été publié :

- Au Journal Officiel de l'Union Européenne : Communication n° 2023/C 166/07, publiée le 11 mai 2023 ;
- Au Bulletin officiel des annonces des marchés publics : Avis n° 23-62860, annonce diffusée le 13 mai 2023.

Les date et heure limites de réception des candidatures et des offres ont été fixées au 13 juillet 2023 à 12h00.

Réception des plis :

- Pour les lots n° 1, 2, 4 et 5, la société Volotea S.L s'est portée candidate. Elle s'est présentée seule.

Candidat	Identification
Volotea S.L	Aeropuerto de Asturias, 33459 Santiago del Monte (Castrillon), Espagne Immatriculation : Registro Mercantil de Asturias, <i>tomo</i> 4282, <i>folio</i> 64, <i>inscripcion</i> 2a, AS-53816 MAIL : legal.affairs@volotea.com Tel : +34 673563283

La société Volotea a produit les documents dans les délais.

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

Candidat	Identification
Air Corsica	Aéroport Napoléon-Bonaparte BP 505 20186 AIACCIU CEDEX 2 SIRET : 349 638 395 000 21 Mail : doleca@aircorsica.com tel : 04.95.29.05.17

La société Air Corsica a produit les documents dans les délais.

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

Mandataire	Identification du mandataire
Air Corsica	Aéroport Napoléon-Bonaparte BP 505 20186 AIACCIU CEDEX 2 SIRET : 349 638 395 000 21 Mail : doleca@aircorsica.com tel : 04.95.29.05.17

Le groupement Air Corsica/ Air France a produit les documents dans les délais.

Recevabilité des candidatures :

En application de l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales, lors de la séance du 13 juillet 2023, la Commission de délégation de service public (CDSP) a examiné les candidatures au vu :

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

La CDSP, ayant constaté que les pièces fournies par les candidats étaient complètes et conformes aux critères, a admis :

- Le candidat 1 (Volotea), qui a déposé une offre pour les lots 1, 2, 4 et 5
- Le candidat 2 (Air Corsica), qui a déposé une offre pour les lots 2, 3, 5, 6, 9 et 10

- Le candidat 3 (Groupement Air Corsica/ Air France), qui a déposé une offre pour les lots 1, 4, 7 et 8.

Ouverture des offres :

Lors de la séance du 13 juillet 2023, la CDSP a constaté que les offres remises par les candidats concernant l'ensemble des lots étaient complètes.

Analyse des offres initiales et admission aux négociations :

Au regard des critères de jugement des offres énoncés dans le règlement de la consultation, et après examen de l'ensemble des offres initiales, la CDSP a proposé d'engager les négociations avec les candidats, conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales :

- Le candidat 1 (Volotea) pour les lots 1, 2, 4 et 5
- Le candidat 2 (Air Corsica) pour les lots 2, 3, 5, 6, 9 et 10
- Le candidat 3 a (groupement Air Corsica/ Air France) pour les lots 1, 4, 7 et 8.

Déroulement des négociations :

L'Office des Transports de la Corse a engagé les négociations avec les trois candidats visés ci-dessus pour les 10 lots concernés par la procédure.

Dans les courriers invitant les candidats à des séances de négociation, il leur a également été formulé des questions afin de permettre à l'autorité délégante de se forger une idée plus précise sur certains aspects de leurs offres et de permettre aux candidats de les améliorer en vue des négociations.

L'objectif des négociations était pour la Collectivité de Corse d'arriver à un niveau de compensation financière acceptable et compatible avec le montant de dotation de continuité territoriale, ainsi qu'un niveau de qualité de service satisfaisant, tout en garantissant un partage des risques équilibré.

Quatre tours de négociations ont été organisés.

- ⇒ Le **Tour 1** a eu lieu les 5 et 6 septembre 2023.
- ⇒ Le **Tour 2** a eu lieu les 13 et 14 septembre 2023
- ⇒ Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 septembre 2023

⇒ Le **Tour 4** a eu lieu les 3 et 4 octobre 2023

A l'issue de ce 4^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de remettre leur offre améliorée pour le 12 octobre 2023 à 12h.

Or, la somme des demandes de compensation financière sollicitées par les candidats dans le cadre de leurs offres améliorées s'est révélée supérieure au montant de la dotation de continuité territoriale (DCT) disponible.

Pour rappel, la DCT est une dotation spécifique permettant de financer les dépenses résultant des modalités d'organisation des transports maritime et aérien définies par la collectivité de Corse.

D'un montant de 187 M€ (millions d'euros), la DCT est versée par l'Etat à la Collectivité de Corse, qui la reverse ensuite à l'OTC. Suivant les dispositions de l'article L. 4424-20 du CGCT, l'OTC répartit les crédits de cette dotation entre les transports maritime et aérien.

La mise en œuvre des nouvelles conventions de transport maritime nécessite de mobiliser 106,6 M€ par an. Ce montant alloué aux délégations maritimes ne pouvant être modifié, **l'OTC dispose d'environ 80,4 M€ afin de compenser les obligations de service public liées à l'exécution des délégations aériennes ainsi que les frais de fonctionnement de l'OTC.**

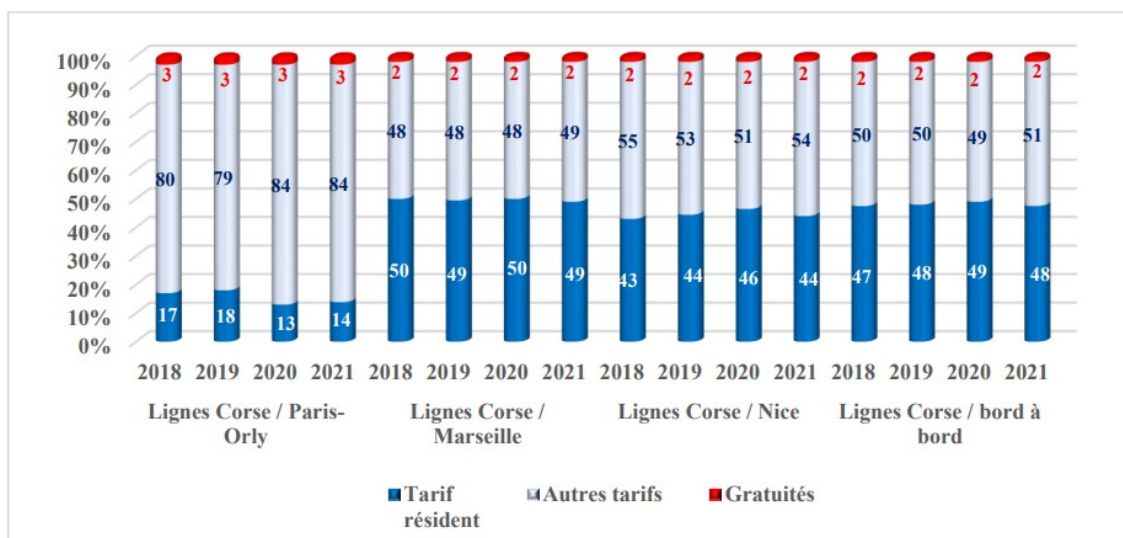
Dans ces conditions, il n'est pas possible d'attribuer la totalité des lots.

En revanche, il paraît possible de procéder à l'attribution de certains lots dans la limite du montant disponible de la DCT et de ne pas clore les négociations pour les autres lots tant que (i) les discussions avec l'Etat aboutissent à un abondement supplémentaire de DCT et/ou (ii) les discussions avec les candidats conduisent à une réduction de la compensation financière sollicitée.

A cet égard, plusieurs considérations peuvent justifier le choix de privilégier les lots « bord à bord » et notamment la question des passagers médicaux et celle du volume des passagers résidents en fonction des liaisons :

- Sur la question des passagers médicaux : Marseille et Nice sont les destinations prioritaires pour les passagers médicaux. Chaque année, environ 26.000 déplacements sont autorisés au départ de la Corse vers ces destinations. Afin de garantir au mieux les soins à destination des passagers médicaux, il apparaît donc nécessaire d'attribuer les lots « bord à bord » ;

- Sur le volume des passagers résidents en fonction des liaisons : pour les lignes « bord à bord », le tarif résident concerne près de la moitié des passagers. Alors que pour les lignes entre la Corse et Paris-Orly, le tarif résident ne concerne que 16% des passagers.



Source : chambre régionale des comptes d'après les données fournies à l'OTC par les compagnies délégataires.

Dans ces conditions, il est possible de justifier l'attribution des lignes « bord à bord » pour garantir le déplacement du plus grand nombre de passagers résidents.

Sur les destinations « bord à bord », la part de voyageurs résidents est en effet importante et majoritaire : plus de 51 % dont plus de 45 % en état et 60 % en période hivernale et représente plus de 500 000 passagers annuels (sur un total de 700 000 passagers résidents pour l'ensemble des lots).

Concernant les lots « bord à bord », Air Corsica a confirmé le 17 octobre 2023 que ses offres améliorées tenaient lieu d'offres finales et Volotea le 18 octobre 2023.

Concernant les lots entre la Corse et Paris-Orly, les négociations ne sont pas closes.

Par conséquent, la CDSP du 23 octobre 2023 n'a pas été saisie de l'attribution des lots entre la Corse et Paris-Orly (lots n° 1, 4, 7 et 8). La question de la conclusion d'un avenant avec le délégataire actuel (le Groupement Air Corsica/ Air France) en vue de prolonger les conventions de délégation de service public - dont le terme expire initialement au 31 décembre 2023 - jusqu'au 24 mars 2024 sera débattue ultérieurement.

III. Analyse des offres finales pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10

Il sera présenté pour les lots « bord à bord » (lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10), l'analyse des offres finales présentant les résultats des négociations par critère de sélection.

Critères et sous-critères	Éléments d'analyse par critère
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	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.
Critère n° 2 : Qualité du service	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"> - Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants) - Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de sièges, âge et immatriculation éventuellement - Contrat d'affrètement le cas échéant - Navigabilité générale des aéronefs - Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses - Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs - Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses - Politique détaillée de maintenance en ligne - 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.
Sous-critère n° 2	Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - 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 - Adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ; - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la

	ponctualité
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"> - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat - Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS) - Accords commerciaux de type interlines et partages de codes proposés ; - Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés ; - Activités de vente et publicitaires et promotion des services ; - Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente) ; - Niveau des services à bord proposés ; - Niveau des services au sol spécifiques ; - Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI ; - Capacité de transport de fret spécifique (poches de sang, organes, prélèvements, cercueils, etc.).
Critère n° 3 Robustesse financière et juridique	<p>Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> o cohérence des données économiques par rapport aux données figurant dans le dossier de consultation o 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 - Partage des risques proposés par le candidat dans le projet de convention.

Chaque offre est appréciée, selon les critères ci-dessus listés, sur la base de la légende suivante :

- ★ ★ ★ ★ ★ **Très satisfaisant** : le candidat présente des engagements au-delà des attentes.
- ★ ★ ★ ★ ★ **Satisfaisant** : le candidat présente des engagements répondant parfaitement aux attentes.
- ★ ★ ★ ★ **Correct** : le candidat présente des engagements répondant aux attentes.

- ★ ★ ★ Peu satisfaisant
- ★ ★ Insuffisant
- ★ Très insuffisant

Pour les besoins de la notation du critère n° 2, qui correspond à la moyenne de la notation de ses trois sous-critères, il a été appliqué l'arrondi à l'unité (étoile ★).

III.1. Lot 2 : Liaison Ajaccio - Marseille

- Critère 1 – Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 2 Ajaccio - Marseille dans leur offre finale présentent des écarts modérés, qui se sont sensiblement réduits par rapport à ceux présentés dans les offres initiales.

Evolution des montants sollicités de compensation financière entre les offres initiale et finale

Ils ont diversement évolué : le candidat Volotea a nettement révisé à la hausse sa sollicitation de compensation financière (+ 28 %), quand le candidat Air Corsica l'a sensiblement révisée à la baisse (- 38 %).

La compensation financière de l'offre finale de Volotea est dégressive au fil des 4 années de la DSP, avec un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de - 3,5 %, tandis que le candidat Air Corsica affiche une compensation financière en croissance annuelle moyenne de + 4 % sur la période 2024-2027.

Lot 2 - AJA-MR S Volotea (V7)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	7 520	7 166	6 845	6 714	28 244	-3,7%
Offre finale	9 605	9 117	8 773	8 644	36 139	-3,5%
Ecarts (valeur)	2 085	1 951	1 929	1 930	7 895	0,3 point
Ecarts (%)	27,7%	27,2%	28,2%	28,8%	28,0%	

Lot 2 - AJA-MR S Air Corsica (XK)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	15 046	15 660	16 388	16 983	64 077	4,1%
Offre finale	9 310	9 504	10 083	10 515	39 413	4,1%
Ecarts (valeur)	-5 736	-6 155	-6 305	-6 468	-24 664	0 point
Ecarts (%)	-38,1%	-39,3%	-38,5%	-38,1%	-38,5%	

Volotea propose la compensation financière la moins-disante en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP à hauteur de 9,0 millions d'euros (M€), tandis qu'Air Corsica sollicite un niveau légèrement plus élevé, à hauteur de 9,9 M€.

- **Sur la totalité de la période DSP 2024-2027** : une compensation financière d'Air Corsica de 39,4 M€, supérieure de 3,3 M€ (+9.0%) à celle de Volotea (36,1 M€).

- **Par rapport au montant contractuel de la DSP 2020-2023 en cours** : Une compensation moyenne annuelle pour Volotea inférieure de 2 M€, inférieure de 1,2 M€ pour Air Corsica
- **Par rapport au montant réalisé de l'année 2022** : Une compensation moyenne annuelle pour Volotea inférieure de 38 %, inférieure de 33 % pour Air Corsica

(le montant de référence pour l'année 2022 n'est pas le niveau contractualisé de compensation, mais est équivalent au résultat d'exploitation réel de 2022 intégrant la rémunération du transporteur)

- **Sur la période 2024-2027** : une progression du montant de la compensation sollicité par Air Corsica, alors que Volotea propose un montant dégressif

Volotea - Compensation			
AJA-MRS	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager
An 1 - 2024	9 605	4 565	29
An 2 - 2025	9 117	4 345	27
An 3 - 2026	8 773	4 182	26
An 4 - 2027	8 644	4 120	26
DSP 2024-27	36 139	4 303	27
Moyenne	9 035		

DSP 2024-27 versus historique			
AJA-MRS	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager
Rés.2022	14 686	6 843 €	54 €
DSP 2024-27	9 035	4 303 €	27 €
évolution	-38%	-37%	-50%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

DSP 2020-23	44 109
Moyenne	11 027

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

Air Corsica - Compensation			
AJA-MRS	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
An 1 - 2024	9 310	4 326	28
An 2 - 2025	9 504	4 417	28
An 3 - 2026	10 083	4 685	30
An 4 - 2027	10 515	4 886	31
DSP 2024-27	39 413	4 579	29
Moyenne	9 853		

DSP 2024-27 versus historique			
AJA-MRS	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
Rés.2022	14 686	6 843 €	54 €
DSP 2024-27	9 853	4 579 €	29 €
évolution	-33%	-33%	-45%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

DSP 2020-23	44 109
Moyenne	11 027

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

Synthèse

- L'offre du candidat Volotea au titre de la compensation financière est très satisfaisante.

- **L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est satisfaisante.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

I- Synthèse VOLOTEA (Candidat 1)

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Compagnie pan-européenne ayant démontré sa capacité à mettre rapidement en œuvre des bases opérationnelles • Offre proposant une politique marketing et tarifaire robuste et agressive, aussi bien pour les résidents que pour les non-résidents, conforme au positionnement low-cost du transporteur • Engagements de qualité de service très élevé (95 % de ponctualité à 15 minutes)
Points faibles de l'offre
Les points faibles de l'offre sont les suivants : <ul style="list-style-type: none"> • Offre spécifique à destination des passagers voyageant pour motif médical conforme aux normes de l'industrie, sans proposition de services supplémentaires à forte valeur ajoutée pour ce segment « médical » vital pour les résidents corses • Offre spécifique pour le transport de fret (recettes très marginales dans le compte de résultat prévisionnel)
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> • L'offre du candidat Volotea au titre de la qualité de service est correcte.

II- Synthèse AIR CORSICA (Candidat 2)

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;

<ul style="list-style-type: none"> • Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; • Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; • Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ; • Engagements en matière de régularité et de ponctualité des vols
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Programme de fidélité peu développé.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> • L'offre du candidat Air Corsica au titre de la qualité de service est très satisfaisante.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Au titre de la robustesse financière de l'offre :

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Candidat N° 1 Volotea : <ul style="list-style-type: none"> ○ Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses ○ Progression moyenne annuelle de la recette unitaire de + 3,7 % entre 2024 et 2027 ○ Structure de coût performante : Coût par vol inférieur au réel 2022 de - 34 % • Candidat N° 2 Air Corsica : <ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat sortant: Connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents et à caractère médical ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS. ○ Objectifs de développement du trafic des passagers

<p>continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Solidité financière d'Air Corsica
<p>Points faibles de l'offre</p> <ul style="list-style-type: none"> • Candidat N° 1 Volotea : <ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat nouveau : Moindre connaissance des spécificités des DSP Corse ○ Fonds propres positifs au regard de la réglementation comptable espagnole qui permet d'exclure les pertes des années 2020-2021 liées au Covid de leur calcul jusqu'à fin 2024. <p>A cette date Volotea prévoit un renforcement de ses fonds propres par les actionnaires ou par une introduction en bourse. La robustesse financière à partir de 2025 n'est pas encore acquise puisque liée à la réalisation du renforcement capitalistique.</p> • Candidat N° 2 Air Corsica : <ul style="list-style-type: none"> ○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,2 % entre 2024 et 2027 ○ Coûts demeurant élevés, malgré une baisse de - 7 % par rapport à 2022 ○ Taux de croissance des charges élevé : + 1,8 M€ entre l'année 2024 et l'année 2027 (TCAM de + 2,3 %)
<p>Appréciation</p> <ul style="list-style-type: none"> • L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse financière est correcte. • L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante.

Au titre de la robustesse juridique de l'offre :

Synthèse VOLOTEA

<p>Points forts de l'offre</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ Assez peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat ○ L'autorité déléguante a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets (grille tarifaire annexée pour les non-résidents, nouvelles pénalités,
--

engagements en fin de délégation pour assurer la continuité du service, indemnité forfaitaire au bénéfice de l'autorité délégante en cas de résiliation pour faute avec mise en place d'une garantie bancaire)

Points faibles de l'offre

- Le candidat a introduit des modifications qui sont moins favorables pour l'autorité délégante. Cela est le cas, par exemple, de la clause relative à la responsabilité du délégataire certaines clauses de la convention telles que la mise en œuvre de pénalités
- Le délégataire doit justifier de l'obtention d'une autorisation de transport des marchandises dangereuses de classe 6.2 dans un délai d'un mois (sans sanction)
- Indemnisation en cas de résiliation pour motif d'intérêt général
- Modification de l'actionnariat : le mécanisme de l'article 36 est uniquement déclenché en cas de changement de contrôle.
- Suppression de la possibilité de résilier le contrat en cas de liquidation judiciaire.

Appréciation

→ L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse juridique est correcte.

Synthèse AIR CORSICA

Points forts de l'offre

- Très peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat (pas de remise en cause du partage des risques)
- Les modifications apportées apparaissent comme des précisions acceptables et ont été retenues
- L'autorité délégante a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets.

Points faibles de l'offre

- Pas de modification du partage des risques en faveur de l'autorité délégante.

Appréciation

→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse juridique est satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères	Candidat Volotea	Candidat Air Corsica
Critère n°1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est très satisfaisante.	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est satisfaisante.
Critère n°2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat Volotea est correcte.	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★¹ L'offre du candidat Air Corsica est très satisfaisante.
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est correcte. L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse financière est correcte. Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est correct.	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est satisfaisante. L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est satisfaisant.

III.2. Lot 3 : Liaison Ajaccio - Nice

¹ La notation de six étoiles correspond à la moyenne des étoiles obtenues sur les trois sous-critères, arrondie à l'entier supérieur, le système de notation ne permettant pas d'attribuer des notes décimales.

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par la compagnie Air Corsica sur le lot n° 3 Ajaccio - Nice s'établit à 6,2 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP. Ce montant a été réduit par rapport à l'offre initiale de l'ordre de 0,1 M€ en moyenne annuelle.

La compensation moyenne annuelle sur la période 2024-2027 est :

- Supérieure d'1 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023 (5,2 M€)
- Inférieure de 0,6 M€ par rapport au niveau réalisé en 2022, soit - 9 %

(le montant de référence pour l'année 2022 n'est pas le niveau contractualisé de compensation, mais est équivalent au résultat d'exploitation réel de 2022 intégrant la rémunération du transporteur)

Le montant de compensation financière est progressif au fil des quatre années de la DSP (TCAM de + 2,6 %), pour un montant cumulé qui s'établit à 24,7 M€.

Lot 3 - AJA-NCE Air Corsica (XK)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	5 989	6 191	6 427	6 673	25 280	3,7%
Offre finale	5 977	6 064	6 254	6 453	24 749	2,6%
Ecart (valeur)	-12	-127	-173	-220	-532	-1,1 point
Ecart (%)	-0,2%	-2,1%	-2,7%	-3,3%	-2,1%	

Air Corsica - Compensation			
AJA-NCE	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
An 1 - 2024	5 977	3 166	53
An 2 - 2025	6 064	3 212	54
An 3 - 2026	6 254	3 313	56
An 4 - 2027	6 453	3 418	57
DSP 2024-27	24 749	3 277	55
Moyenne	6 187		

DSP 2024-27 versus historique			
AJA-NCE	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
Rés.2022	6 793	3 615 €	61 €
DSP 2024-27	6 187	3 277 €	55 €
évolution	-9%	-9%	-10%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

DSP 2020-23	20 882
Moyenne	5 221

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est correcte.

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; • Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; • Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ; • Nombreux accords commerciaux et réseau national important.
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Programme de fidélité peu développé.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> • L'offre du candidat Air Corsica au titre de la qualité de service est très satisfaisante.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Sur la robustesse financière de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat sortant: connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents. ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,3

% entre 2024 et 2027
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> • L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante.

Sur la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Très peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat (pas de remise en cause du partage des risques) ○ Les modifications apportées apparaissent comme des précisions acceptables et ont été retenues ○ L'autorité déléguante a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets.
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Pas de modification du partage des risques en faveur de l'autorité déléguante.
Appréciation
<p>→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse juridique est satisfaisante.</p>

Le tableau ci-dessous constitue une synthèse globale des points saillants de l'offre d'Air Corsica avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères	Candidat Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est correcte.
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★² L'offre du candidat Air Corsica est très satisfaisante.
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★

² La notation de six étoiles correspond à la moyenne des étoiles obtenues sur les trois sous-critères, arrondie à l'entier supérieur, le système de notation ne permettant pas d'attribuer des notes décimales.

juridique	<p>L'offre du candidat est satisfaisante.</p> <p>L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante</p> <p>Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est satisfaisant.</p>
-----------	---

III.3. Lot n° 5 : Liaison Bastia - Marseille

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 5 Bastia - Marseille dans leur offre finale présentent des écarts modérés, qui se sont sensiblement réduits par rapport à ceux présentés dans les offres initiales.

Evolution des montants sollicités de compensation financière entre les offres initiale et finale

Ils ont diversement évolué : le candidat Volotea a nettement révisé à la hausse sa sollicitation de compensation financière (+ 25 %), quand le candidat Air Corsica l'a sensiblement révisée à la baisse (- 37 %).

La compensation financière de l'offre finale de Volotea est dégressive au fil des 4 années de la DSP, avec un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de - 2,8 %, tandis que le candidat Air Corsica affiche une compensation financière en croissance annuelle moyenne de + 4,1 % sur la période 2024-2027.

Lot 5 - BIA-MR S Volotea (V7)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	8 754	8 412	8 094	8 028	33 288	-2,8%
Offre finale	10 972	10 486	10 144	10 079	41 680	-2,8%
Ecart (valeur)	2 218	2 074	2 050	2 051	8 392	0,1 point
Ecart (%)	25,3%	24,7%	25,3%	25,5%	25,2%	

Lot 5 - BIA-MR S Air Corsica (XK)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	16 346	17 045	17 856	18 481	69 728	4,2%
Offre finale	10 359	10 583	11 222	11 671	43 835	4,1%
Ecart (valeur)	-5 987	-6 463	-6 634	-6 810	-25 893	-0,1 point
Ecart (%)	-36,6%	-37,9%	-37,2%	-36,8%	-37,1%	

Volotea propose la compensation financière la moins-disante en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP à hauteur de 10,4 millions d'euros (M€), tandis qu'Air Corsica sollicite un niveau légèrement plus élevé, à hauteur de 11,0 M€.

- **Sur la totalité de la période DSP 2024-2027** : une compensation financière d'Air Corsica de 43,8 M€, supérieure de 2,1 M€ (+ 5,2 %) à celle de Volotea (41,7 M€).
- **Par rapport au montant contractuel de la DSP 2020-2023 en cours** : Une compensation moyenne annuelle pour Volotea inférieure de 1,7 M€, inférieure de 1,1 M€ pour Air Corsica
- **Par rapport au montant réalisé de l'année 2022** : Une compensation moyenne annuelle pour Volotea inférieure de 29 %, inférieure de 26 % pour Air Corsica (*le montant de référence pour l'année 2022 n'est pas le niveau contractualisé de compensation, mais est équivalent au résultat d'exploitation réel de 2022 intégrant la rémunération du transporteur*)
- **Sur la période 2024-2027** : une progression du montant de la compensation sollicité par Air Corsica, alors que Volotea propose un montant de compensation dégressif

Volotea - Compensation			
BIA-MRS	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager
An 1 - 2024	10 972	4 996	32
An 2 - 2025	10 486	4 788	30
An 3 - 2026	10 144	4 632	29
An 4 - 2027	10 079	4 598	29
DSP 2024-27	41 680	4 754	30
Moyenne	10 420		

DSP 2020-23	48 351
Moyenne	12 088

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

DSP 2024-27 versus historique			
BIA-MRS	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager
Rés.2022	14 742	7 013 €	53 €
DSP 2024-27	10 420	4 754 €	30 €
évolution	-29%	-32%	-43%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

Air Corsica - Compensation			
BIA-MRS	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
An 1 - 2024	10 359	4 592	30
An 2 - 2025	10 583	4 691	31
An 3 - 2026	11 222	4 974	33
An 4 - 2027	11 671	5 173	34
DSP 2024-27	43 835	4 858	32
Moyenne	10 959		

DSP 2020-23	48 351
Moyenne	12 088

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

DSP 2024-27 versus historique			
BIA-MRS	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
Rés.2022	14 742	7 013 €	53 €
DSP 2024-27	10 959	4 858 €	32 €
évolution	-26%	-31%	-39%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

- L'offre du candidat Volotea au titre de la compensation financière est très satisfaisante.
- L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est satisfaisante.

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

I- Synthèse VOLOTEA (Candidat 1)

Points forts de l'offre

Les points forts de l'offre sont les suivants :

- Compagnie pan-européenne ayant démontré sa capacité à mettre rapidement en œuvre des bases opérationnelles
- Offre proposant une politique marketing et tarifaire robuste et agressive, aussi bien

<p>pour les résidents que pour les non-résidents, conforme au positionnement low-cost du transporteur</p> <p>➤ Engagements de qualité de service très élevé (95 % de ponctualité à 15 minutes)</p>
<p>Points faibles de l'offre</p>
<p>Les points faibles de l'offre sont les suivants :</p> <p>➤ Offre spécifique à destination des passagers voyageant pour motif médical conforme aux normes de l'industrie, sans proposition de services supplémentaires à forte valeur ajoutée pour ce segment « médical » vital pour les résidents corses</p> <p>➤ Offre spécifique pour le transport de fret (recettes très marginales dans le compte de résultat prévisionnel)</p>
<p>Appréciation</p>
<p>➤ L'offre du candidat Volotea au titre de la qualité de service est correcte.</p>

II- Synthèse AIR CORSICA (Candidat 2)

<p>Points forts de l'offre</p> <p>➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;</p> <p>➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;</p> <p>➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;</p> <p>➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ;</p> <p>➤ Engagements en matière de régularité et de ponctualité des vols</p>
<p>Points faibles de l'offre</p>
<p>➤ Programme de fidélité peu développé.</p>
<p>Appréciation</p>
<p>➤ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la qualité de service est très satisfaisante.</p>

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Candidat N° 1 Volotea : <ul style="list-style-type: none"> ○ Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses ○ Progression moyenne annuelle de la recette unitaire de + 3,7 % entre 2024 et 2027 ○ Structure de coût performante : Coût par vol inférieur au réel 2022 de - 34 % • Candidat N° 2 Air Corsica : <ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat sortant : Connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents et à caractère médical ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS. ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Candidat N° 1 Volotea : <ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat nouveau : Moindre connaissance des spécificités des DSP Corse ○ Fonds propres positifs au regard de la réglementation comptable espagnole qui permet d'exclure les pertes des années 2020-2021 liées au Covid de leur calcul jusqu'à fin 2024. ○ A cette date Volotea prévoit un renforcement de ses fonds propres par les actionnaires ou par une introduction en bourse. ○ La robustesse financière à partir de 2025 n'est pas encore acquise puisque liée à la réalisation du renforcement capitalistique.

• Candidat N° 2 Air Corsica :

- Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,2 % entre 2024 et 2027
- Coûts demeurant élevés, malgré une baisse de - 9 % par rapport à 2022
- Taux de croissance des charges élevé : + 1,9 M€ entre l'année 2024 et l'année 2027 (TCAM de + 2,3 %)

Appréciation

- **L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse financière est correcte**
- **L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante**

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Synthèse VOLOTEA

Points forts de l'offre

- Assez peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de convention.
- L'autorité délégante a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets (grille tarifaire annexée pour les non-résidents, nouvelles pénalités, engagements en fin de délégation pour assurer la continuité du service, indemnité forfaitaire au bénéfice de l'autorité délégante en cas de résiliation pour faute avec mise en place d'une garantie bancaire).

Points faibles de l'offre

- Le candidat a introduit des modifications qui sont moins favorables pour l'autorité délégante. Cela est le cas, par exemple, de la clause relative à la responsabilité du délégataire certaines clauses de la convention telles que la mise en œuvre de pénalités
- Le délégataire doit justifier de l'obtention d'une autorisation de transport des marchandises dangereuses de classe 6.2 dans un délai d'un mois (sans sanction)
- Indemnisation en cas de résiliation pour motif d'intérêt général
- Modification de l'actionnariat : le mécanisme de l'article 36 est uniquement déclenché en cas de changement de contrôle.

- Suppression de la possibilité de résilier le contrat en cas de liquidation judiciaire.

Appréciation

→ L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse juridique est correcte.

Synthèse AIR CORSICA

Points forts de l'offre

- Très peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat (pas de remise en cause du partage des risques)
- Les modifications apportées apparaissent comme des précisions acceptables et ont été retenues
- L'autorité délégante a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets.

Points faibles de l'offre

- Pas de modification du partage des risques en faveur de l'autorité délégante.

Appréciation

→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse juridique est satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères	Candidat Volotea	Candidat Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est très satisfaisante.	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est satisfaisante.
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat Volotea est correcte	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★³ L'offre du candidat Air Corsica est très satisfaisante.
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre	Au titre de l'adéquation de l'offre

³ La notation de six étoiles correspond à la moyenne des étoiles obtenues sur les trois sous-critères, arrondie à l'entier supérieur, le système de notation ne permettant pas d'attribuer des notes décimales.

	sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★	sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	<p>Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★</p> <p>L'offre du candidat est correcte.</p> <p>L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse financière est correcte.</p> <p>Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est correct.</p>	<p>Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★</p> <p>L'offre du candidat est satisfaisante.</p> <p>L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante</p> <p>Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est satisfaisant.</p>

III.4. Lot n° 6 : Liaison Bastia - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par la compagnie Air Corsica sur le lot n°6 Bastia - Nice s'établit à 8,4 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP. Ce montant a été réduit par rapport à l'offre initiale de l'ordre de 0,1 M€ en moyenne annuelle.

La compensation moyenne annuelle sur la période 2024-2027 est :

- Supérieure d'1,5 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-23 (7 M€)
- Supérieure de 1,2 M€ par rapport au niveau réalisé en 2022, soit + 17 % (le montant de référence pour l'année 2022 n'est pas le niveau contractualisé de compensation, mais est équivalent au résultat d'exploitation réel de 2022 intégrant la rémunération du transporteur)

Le montant de compensation financière est progressif au fil des quatre années de la DSP (TCAM de + 2,4 %), pour un montant cumulé qui s'établit à 33,8 M€.

Lot 6 - BIA-NCE Air Corsica (XK)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	8 163	8 429	8 724	9 008	34 325	3,3%
Offre finale	8 168	8 303	8 545	8 774	33 790	2,4%
Ecart (valeur)	5	-127	-179	-234	-535	-0,9 point
Ecart (%)	0,1%	-1,5%	-2,1%	-2,6%	-1,6%	

DSP 2024-27 versus historique

BIA-NCE en k€	Compensation		
	Air Corsica	par vol	par passager
Rés.2022	7 242	3 548 €	61 €
DSP 2024-27	8 447	3 833 €	67 €
évolution	17%	8%	9%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

Air Corsica - Compensation

BIA-NCE en k€	Compensation		
	Air Corsica	par vol	par passager
An 1 - 2024	8 168	3 706	65
An 2 - 2025	8 303	3 767	66
An 3 - 2026	8 545	3 877	67
An 4 - 2027	8 774	3 981	69
DSP 2024-27	33 790	3 833	67
Moyenne	8 447		

DSP 2020-23	27 798
Moyenne	6 950

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est correcte.

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Points forts de l'offre

- Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;
- Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;
- Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ;
- Nombreux accords commerciaux et réseau national important.

Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> • Programme de fidélité peu développé.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> • Les éléments transmis en matière de qualité de service sont très satisfaisants.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat sortant : connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents. ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,3 % entre 2024 et 2027 ○ Coûts en constante augmentation depuis 2022
Appréciation
<p>→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante.</p>

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Très peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat (pas de remise en cause du partage des risques) ○ Les modifications apportées apparaissent comme des précisions acceptables et ont été retenues ○ L'autorité déléguée a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets.
Points faibles de l'offre

○ Pas de modification du partage des risques en faveur de l'autorité déléguée.
Appréciation
→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse juridique est satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères	Candidat Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est correcte.
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★⁴ L'offre du candidat Air Corsica est très satisfaisante.
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est satisfaisante. L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est satisfaisant.

⁴ La notation de six étoiles correspond à la moyenne des étoiles obtenues sur les trois sous-critères, arrondie à l'entier supérieur, le système de notation ne permettant pas d'attribuer des notes décimales.

III.5. Lot n° 9 : Liaisons Calvi - Marseille et Calvi - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par la compagnie Air Corsica sur le lot n°9 Calvi - Marseille et Calvi - Nice s'établit à 10,1 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP. Ce montant a été réduit par rapport à l'offre initiale de l'ordre de 0,2 M€ en moyenne annuelle.

La compensation moyenne annuelle sur la période 2024-2027 est :

- Supérieure de 4,2 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023 (5,8 M€)
- Supérieure de 3,8 M€ par rapport au niveau réalisé en 2022, soit + 62 % (le montant de référence pour l'année 2022 n'est pas le niveau contractualisé de compensation, mais est équivalent au résultat d'exploitation réel de 2022 intégrant la rémunération du transporteur)

Le montant de compensation financière est progressif au fil des quatre années de la DSP (TCAM de + 2,1 %), pour un montant cumulé qui s'établit à 40,2 M€.

Lot 9 - CLY-MRS-NCE Air Corsica (XK)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	9 840	10 096	10 382	10 684	41 002	2,8%
Offre finale	9 769	9 906	10 146	10 398	40 220	2,1%
Ecarts (valeur)	-71	-189	-235	-286	-782	-0,7 point
Ecarts (%)	-0,7%	-1,9%	-2,3%	-2,7%	-1,9%	

Air Corsica - Compensation			
CLY-BàB	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
An 1 - 2024	9 769	5 078	93
An 2 - 2025	9 906	5 149	95
An 3 - 2026	10 146	5 274	98
An 4 - 2027	10 398	5 405	101
DSP 2024-27	40 220	5 226	97
Moyenne	10 055		

DSP 2024-27 versus historique			
CLY-BàB	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
Rés.2022	6 208	3 338 €	69 €
DSP 2024-27	10 055	5 226 €	97 €
évolution	62%	57%	41%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"

DSP 2020-23	23 320
Moyenne	5 830

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

- L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est correcte.

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; ➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important.
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Programme de fidélité peu développé.
Appréciation
<p>➔ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la qualité de service est très satisfaisante.</p>

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre :

Points forts de l'offre d'Air Corsica
<ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat sortant : connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents. ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica
Points faibles de l'offre d'Air Corsica
<ul style="list-style-type: none"> ○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,3 % entre 2024 et 2027

<ul style="list-style-type: none"> ○ Coûts en constante augmentation depuis 2022, dont une partie importante liée à l'évolution des exigences de la DSP : amplitude de 7-10h à Nice et Marseille
Appréciation de l'offre d'Air Corsica
→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante.

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Très peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat (pas de remise en cause du partage des risques) ○ Les modifications apportées apparaissent comme des précisions acceptables et ont été retenues ○ L'autorité déléguée a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets.
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Pas de modification du partage des risques en faveur de l'autorité déléguée.
Appréciation
→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse juridique est satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères	Candidat Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	<p>Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★</p> <p>L'offre du candidat est correcte.</p>
Critère n° 2 : Qualité du service	<p>Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★⁵</p> <p>L'offre du candidat Air Corsica est très satisfaisante.</p>

⁵ La notation de six étoiles correspond à la moyenne des étoiles obtenues sur les trois sous-critères, arrondie à l'entier supérieur, le système de notation ne permettant pas d'attribuer des notes décimales.

Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	<p>Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★</p> <p>L'offre du candidat est satisfaisante.</p> <p>L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante.</p> <p>Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est satisfaisant.</p>

III.6. Lot n° 10 : Liaisons Figari - Marseille et Figari - Nice

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par la compagnie Air Corsica sur le lot n°10 Figari - Marseille et Figari - Nice s'établit à 10,9 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP. Ce montant a été réduit par rapport à l'offre initiale de l'ordre de 0,3 M€ en moyenne annuelle.

La compensation moyenne annuelle sur la période 2024-2027 est :

- Supérieure de 4,7 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023 (6,2 M€)
- Supérieure de 3,1 M€ par rapport au niveau réalisé en 2022, soit + 40 % (le montant de référence pour l'année 2022 n'est pas le niveau contractualisé de compensation, mais est équivalent au résultat d'exploitation réel de 2022 intégrant la rémunération du transporteur).

Le montant de compensation financière est progressif au fil des quatre années de la DSP (TCAM de + 2,4 %), pour un montant cumulé qui s'établit à 43,8 M€.

Lot 10 - FSC-MRS-NCE Air Corsica (XK)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM
Offre initiale	10 679	11 032	11 441	11 852	45 004	3,5%
Offre finale	10 604	10 736	11 055	11 384	43 779	2,4%
Ecart (valeur)	-74	-297	-386	-468	-1 225	-1,1 point
Ecart (%)	-0,7%	-2,7%	-3,4%	-3,9%	-2,7%	

Air Corsica - Compensation			
FSC-BàB	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
An 1 - 2024	10 604	3 939	69
An 2 - 2025	10 736	3 988	70
An 3 - 2026	11 055	4 106	72
An 4 - 2027	11 384	4 229	74
DSP 2024-27	43 779	4 066	71
Moyenne	10 945		

DSP 2024-27 versus historique			
FSC-BàB	Compensation		
en k€	Air Corsica	par vol	par passager
Rés.2022	7 816	3 023 €	54 €
DSP 2024-27	10 945	4 066 €	71 €
évolution	40%	34%	32%

* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému. transporteur - résultat"

DSP 2020-23	25 000
Moyenne	6 250

(L'année 2020, tronquée, est retraitée sur un montant équivalent à celui de 2021)

- **L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est correcte.**
- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; ➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important.
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Programme de fidélité peu développé.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➔ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la qualité de service est très satisfaisante.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre :

Points forts de l'offre d'Air Corsica
<ul style="list-style-type: none"> ○ Candidat sortant : connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents. ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica
Points faibles de l'offre d'Air Corsica
<ul style="list-style-type: none"> ○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,3 % entre 2024 et 2027 ○ Coûts en constante augmentation depuis 2022, dont une partie importante liée à l'évolution des exigences de la DSP : amplitude de 7-10h à Nice et Marseille
Appréciation de l'offre d'Air Corsica
<p>→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante.</p>

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ○ Très peu de modifications ont été apportées par le candidat au projet de contrat (pas de remise en cause du partage des risques) ○ Les modifications apportées apparaissent comme des précisions acceptables et ont été retenues ○ L'autorité déléguée a obtenu des améliorations sur un certain nombre de sujets.

Points faibles de l'offre
○ Pas de modification du partage des risques en faveur de l'autorité délégante.
Appréciation
→ L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse juridique est satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères	Candidat Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est correcte.
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★⁶ L'offre du candidat Air Corsica est très satisfaisante.
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★ L'offre du candidat est satisfaisante. L'offre du candidat Air Corsica au titre de la robustesse financière est satisfaisante. Le partage des risques proposé par le candidat dans le projet de convention est satisfaisant.

⁶ La notation de six étoiles correspond à la moyenne des étoiles obtenues sur les trois sous-critères, arrondie à l'entier supérieur, le système de notation ne permettant pas d'attribuer des notes décimales.

IV. Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public pour les lots « Bord à Bord »

IV.1. Objet du service

Les dix conventions de délégation de service public ont chacune pour objet de confier au Déléataire (Transporteur) l'exploitation, à titre exclusif, à compter du 1^{er} janvier 2024 de services aériens réguliers entre les aéroports corses et les aéroports de Marseille et Nice.

Ces services aériens confiés au Déléataire sont conformes aux obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023.

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

Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Ajaccio et Marseille :

- Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum

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

- 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 Marseille et 8 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 :
 - o 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) : 5 700 sièges par semaine, dont 1 500 sièges par week-end
 - o 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.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 2 100
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 10 200
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 10 000

Lot n° 3 : Ajaccio - Nice

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Ajaccio et Nice :

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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 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 Nice et 8 heures à Ajaccio ;
- 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) 2 440 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.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 1 000
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines de pic estival : 4 000

Lot n° 5 : Bastia - Marseille

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Bastia et Marseille :

- Les fréquences sont les suivantes :
 - Du lundi au jeudi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum
 - 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 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 Marseille et 8 heures à Bastia ;

- 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
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 par week-end
 - 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.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 2 100
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 10 200

Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 10 000

Lot n° 6 : Bastia - Nice

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes 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
 - 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 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 Nice et 8 heures à Bastia ;
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour

le transport de passagers, aux conditions suivantes :

- Capacité de base
Les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 880 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.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 1 000
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines de pic estival : 4 000

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

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Marseille et Calvi et Nice et Calvi :

Marseille-Calvi :

- Les fréquences sont les suivantes :
 - Du 16 septembre au 30 avril inclus : un (1) aller et retour par jour au minimum.
 - Du 01 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, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille ;

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils 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.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
 - Du 16 septembre au 30 avril inclus : 950 sièges par semaine
 - Du 01 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 (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 600
- 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

Nice-Calvi :

- Les fréquences sont les suivantes : Au minimum un (1) aller et retour par jour.
- Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Nice ;
- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils 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.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
 - 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),

des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 500
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 1 000
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 2 400

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

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Marseille et Figari et Nice et Figari :

Marseille-Figari :

- Les fréquences sont les suivantes :
 - Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au jeudi sauf les jours fériés
 - Au minimum trois (3) allers et retours par jour le vendredi sauf les jours fériés
 - 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 du 16 septembre au 30 avril inclus : un (1) aller et retour par jour au minimum.
- Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille et d'un minimum de 7h00 à Figari ;
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
 - 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), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 600
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 7 000
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 11 000

Nice-Figari :

- Les fréquences sont les suivantes : Au minimum un (1) aller et retour par jour.
- Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude comprise entre 7 heures et 9 heures à Nice ;
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
 - 1 080 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), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Les capacités minimales supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 500
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 3 000

IV.2. Délégué

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

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

soit :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
- Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille
- Lot n° 3 : Ajaccio – Nice
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
- Lot n° 5 : Bastia - Marseille

- Lot n° 6 : Bastia - Nice
 - Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
 - Lot n° 8 : Figari - Paris Orly
- pour les 2 derniers lots (n° 9 et 10) à deux liaisons chacun, les liaisons ayant fait l'objet d'un regroupement pour des motifs d'efficacité opérationnelle :
- o Calvi - Marseille et Calvi - Nice
 - o Figari - Marseille et Figari - Nice,

Soit :

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

Seuls les lots « bord à bord » font l'objet d'une attribution.

Le Délégué est un candidat unique (la société Air Corsica) :

Soit :

- Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille : Air Corsica
- Lot n° 3 : Ajaccio - Nice : Air Corsica
- Lot n° 5 : Bastia - Marseille : Air Corsica
- Lot n° 6 : Bastia - Nice : Air Corsica
- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice : Air Corsica
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice : Air Corsica.

IV.3. Durée

Les conventions sont conclues pour une durée de quatre ans à compter du 1^{er} janvier 2024 et prennent fin le 31 décembre 2027. La durée des conventions est divisée en périodes d'exploitation définies par année civile.

IV.4. Conditions d'exploitation des aéronefs

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

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

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

IV.5. Dispositions financières

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- le Délégué exploite le service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la Collectivité de Corse d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation des services aériens
- le Délégué demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation, du service et du niveau des recettes qu'il génère. Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du service et en assume les charges.
- le Délégué perçoit des recettes sur les passagers, sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (article 9 des conventions)
- l'OTC verse une compensation financière au Délégué en contrepartie des obligations de service public mises à sa charge. Celle-ci se décompose en une compensation financière d'exploitation et une compensation financière carburant. Le Délégué s'engage sur un niveau maximal de compensation financière qu'il a présenté à l'appui de son offre finale, par période annuelle d'exploitation pour chaque ligne (4 périodes d'exploitation)
- l'OTC pourra récupérer toute surcompensation, avec un examen des comptes analytiques de chaque ligne

- Pénalités applicables en cas :
 - de capacités offertes inférieures aux capacités requises par les obligations de service public
 - d'annulation, pour des raisons imputables au Transporteur, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public
 - non application par le Transporteur des tarifs résidents à un usager qui est en droit d'y prétendre conformément aux obligations de service public ou en cas de constat, par l'OTC de l'absence de mise en œuvre du tarif résident
 - non-respect par le Transporteur des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé.
 - Manquement aux obligations de ponctualité.
 - Absence de représentants aux comités de suivi.

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

IV.6. 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 Ajaccio	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.

IV.7. 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, il est créé 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.

- 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

IV.8. Modifications des conventions

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

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

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

IV.9. Dispositions de fin de conventions

A compter de la date d'échéance des conventions, les Parties disposeront d'un délai de douze mois (12) mois pour procéder à l'apurement définitif des comptes.

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

IV.10. Sort des biens au terme des conventions

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

IV.11. Résiliation par la Collectivité de Corse

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

- soit pour un motif d'intérêt général. Dans un tel cas, le Délégué n'a pas de droit à indemnisation car cette résiliation devra être précédée d'un préavis de 1 (un) an notifié au Délégué par tous moyens ;
- soit pour faute du Délégué. Cette résiliation est précédée d'une mise en demeure avec un délai de 15 jours laissé au Délégué pour formuler des observations.

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

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

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

V. Annexes

Projets de conventions pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 et annexes