

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2024

REUNION DES 29 FÉVRIER ET 1ER MARS 2024

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION, À COMPTER DU 25 MARS 2024, DE
SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES QUATRE
AÉROPORTS DE CORSE, AIACCIU, BASTIA, FIGARI ET
CALVI D'UNE PART, ET L'AÉROPORT DE PARIS ORLY
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

Table des matières

I. <u>Organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le Continent et révision des obligations de service public.....</u>	<u>4</u>
I.1. <u>Organisation des dessertes aériennes jusqu'au 1^{er} janvier 2024.....</u>	<u>4</u>
I.2. <u>Réexamen des OSP.....</u>	<u>5</u>
I.3. <u>Révision des OSP.....</u>	<u>5</u>
II. <u>Déroulement de la procédure de délégation de service public.....</u>	<u>10</u>
II.1. <u>Cadre de la procédure.....</u>	<u>10</u>
II.2. <u>Caractéristiques de la procédure.....</u>	<u>10</u>
II.3. <u>Déroulement de la procédure.....</u>	<u>12</u>
III. <u>Analyse des offres finales pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.....</u>	<u>17</u>
III.1. <u>Lot n° 1 : Liaison Aiacciu - Paris Orly.....</u>	<u>20</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>20</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>21</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>22</u>
III.2. <u>Lot n° 4 : Liaison Bastia - Paris Orly.....</u>	<u>25</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>25</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>25</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>26</u>
III.3. <u>Lot n° 7 : Liaison Calvi - Paris Orly.....</u>	<u>31</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>31</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>31</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>31</u>
III.4. <u>Lot n° 8 : Liaison Figari - Paris Orly.....</u>	<u>34</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>34</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>34</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>35</u>
IV. <u>Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public pour les lots « Paris ».....</u>	<u>37</u>
IV.1. <u>Objet du service.....</u>	<u>37</u>
IV.2. <u>Délégataire.....</u>	<u>41</u>

<u>IV.3. Durée.....</u>	<u>42</u>
<u>IV.4. Conditions d'exploitation des aéronefs.....</u>	<u>42</u>
<u>IV.5. Dispositions financières.....</u>	<u>42</u>
<u>IV.6. Tarifs.....</u>	<u>44</u>
<u>IV.7. Intégration de nouveaux comités favorisant un meilleur contrôle de l'exécution du service et une meilleure coordination entre les parties.....</u>	<u>45</u>
<u>IV.8. Modifications des conventions.....</u>	<u>46</u>
<u>IV.9. Terme des conventions.....</u>	<u>46</u>
<u>IV.10. Sort des biens au terme des conventions.....</u>	<u>46</u>
<u>IV.11. Résiliation par la Collectivité de Corse.....</u>	<u>46</u>
<u>V. Annexes.....</u>	<u>48</u>

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

I.1. Organisation des dessertes aériennes jusqu'au 1^{er} janvier 2024

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

- **d'une part**, une exploitation est réalisée dans le cadre d'obligations de service public donnant lieu à dix conventions de délégation de service public conclues par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC), regroupant différents groupes de liaisons - réparties en dix lots - entre, d'une part, les quatre aéroports Corse (Bastia, Calvi, Aiacciu et Figari) et, d'autre part, les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice, à savoir :
 - une convention relative aux liaisons entre Aiacciu et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 1) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Aiacciu et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n° 2) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Aiacciu 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 arrivaient donc à échéance le 31 décembre 2023.

L'ensemble des lots « bord à bord » a fait l'objet d'une attribution à la compagnie Air Corsica pour une exploitation à compter du 1^{er} janvier 2024.

Les lots « Paris » ont fait l'objet d'une prolongation jusqu'au 24 mars 2024, suivant des considérations évoquées *infra*.

- **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 région Corse en termes de continuité, de transport de fret, de régularité, de tarifs, de capacité minimale, économiques, non assurés par la seule initiative privée.

La consultation publique menée entre le 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 île 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 2024-2027, 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 le Cismonte et le Pumonti 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 Pumonti et Cismonte.

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 de l'île 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 corses de/vers Marseille et Nice), la part de voyageurs résidents est importante et majoritaire : plus de 51 %, dont plus de 45 % en été, 60 % en période hivernale et représente plus de 500 000 passagers annuels

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 (contre 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.

À l'inverse, le marché libre (services aériens autres que dessertes OSP) représente près de trois-quarts de l'offre en sièges 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

Ajacciu-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

Ajacciu-Marseille : pas de changement ;

Ajacciu-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 Aïacciu, 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 « Paris » ;
- Les caractéristiques essentielles des conventions de délégation de service public pour les lots « Paris ».

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 : Aïacciu - Paris Orly
- Lot n° 2 : Aïacciu - Marseille
- Lot n° 3 : Aïacciu - 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	Adéquation du service et notamment des prix et conditions qui peuvent être proposées aux usagers, analysée au regard des sous-critères

service	suivants :
Sous-critère n° 1	<p>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 :</p> <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	<p>Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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"> ○ 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 AJACCIO 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 AJACCIO 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 (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 et en contribuant au développement économique et social du territoire insulaire.

Quatre tours de négociations ont été organisés jusqu'à remise des offres améliorées du 12 octobre 2023.

- ⇒ 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 disposait 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'était pas possible d'attribuer la totalité des lots.

En revanche, il paraissait 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'État aboutissaient à un abondement supplémentaire de DCT et/ou (ii) les discussions avec les candidats conduisaient à une réduction de la compensation financière sollicitée.

Suivant des considérations exprimées dans le rapport du Président remis dans le cadre de l'attribution des lots « bord à bord », le choix a été fait de privilégier l'attribution des lots « bord à bord ».

Lors de sa séance du 24 octobre 2023, la CDSP, prenant acte de ce que les demandes de compensation étaient supérieures au montant de la DCT, a émis l'avis :

- d'attribuer les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 à la Compagnie Air Corsica,
- de poursuivre les négociations pour les lots n° 1, 4, 7, 8 avec les candidats et ;
- de prolonger la durée des conventions de délégation de service public portant sur lesdits lots, objets du présent rapport.

Concernant les lots entre la Corse et Paris-Orly, les négociations n'ont donc pas été closes après la remise des offres améliorées du 12 octobre 2023.

Afin de permettre un temps de négociation suffisant à la Collectivité de Corse pour désigner les futurs délégataires des lots n° 1, 4, 7 et 8 et dans le but d'assurer la continuité du service aérien à compter du 1^{er} janvier 2024, la CDSP qui s'est réunie le 24 octobre 2023 a émis un avis favorable pour engager des discussions avec les délégataires sortants afin de prolonger les conventions de délégation de service public actuellement en vigueur.

Une nouvelle CDSP s'est réunie le 27 novembre 2023 laquelle a émis un avis favorable pour la prolongation de la durée de la convention de DSP actuellement en vigueur jusqu'au 24 mars 2024.

C'est dans ce contexte qu'il a été demandé par délibération du même jour de prolonger jusqu'au 24 mars 2024 les conventions de délégation de service public et leurs annexes relatives à l'exploitation des services aériens réguliers entre les 4 aéroports de Corse et l'aéroport de Paris-Orly (lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (liaison Figari - Paris Orly)).

En conséquence, l'entrée en vigueur des nouvelles obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 qui devaient être applicables dès le 1^{er} janvier 2024 à l'ensemble des services

aériens réguliers entre, d'une part, les 4 aéroports de Corse et, d'autre part, les aéroports de Paris (Orly), Marseille et Nice a dû être reportée s'agissant des lots concernés par la prolongation.

Ainsi, les nouvelles obligations de service public n'entrent en vigueur, pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (liaison Figari - Paris Orly) qu'à compter du 25 mars 2024, concomitamment à l'entrée en vigueur des nouvelles conventions de délégation de service public.

Les négociations se sont donc poursuivies entre les candidats pour l'attribution des lots « Paris » et l'OTC.

- 1 le **Tour 5** s'est tenu le 9 novembre 2023, présentant le calendrier prévisionnel pour les futures séances de négociation.
- 2 Le **Tour 6** a eu lieu le 5 décembre 2023

À l'issue de ce 6^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 12 décembre 2023 à 16h.

- 3 Le **Tour 7** a eu lieu le 10 janvier 2024

À l'issue de ce 7^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 17 janvier 2024 à 12h.

- ⇒ Le **Tour 7** a eu lieu le 10 janvier 2024

À l'issue de ce 7^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 17 janvier 2024 à 12h, dans le cadre de la remise d'une offre améliorée pouvant constituer une offre finale.

À la suite de la demande de l'autorité délégante, les candidats ont confirmé que les offres améliorées constituaient leurs offres finales.

III. Analyse des offres finales pour les lots n° 1, 4, 7 et 8

Il sera présenté pour les lots « Paris » (lots n° 1, 4, 7 et 8), 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

	<p>destination pendant un voyage d'une journée</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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"> ○ 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.

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 et du critère n° 3, qui correspond à la moyenne de la notation de leurs sous-critères, il a été appliqué l'arrondi à l'unité (étoile ★).

Sur la méthode de notation, le juge administratif admet que la notation ne doit pas être obligatoirement chiffrée (ont été admises des méthodes de notation au travers de flèches, lettres, couleurs etc.).

Sur la mise en œuvre de la méthode de notation, elle peut conduire à attribuer le contrat au candidat qui n'est pas arrivé en tête sur le critère hiérarchiquement le plus important (l'attributaire est le candidat qui répond globalement le mieux aux attentes de l'autorité délégante). Sur ce point, le juge administratif admet que la hiérarchisation peut conduire à attribuer la convention à l'opérateur dont l'offre est la moins satisfaisante pour le critère le plus important mais la plus satisfaisante pour les autres critères hiérarchiquement inférieurs.

S'agissant du critère n° 1 relatif au montant de compensation financière, l'offre initiale a été produite sur une période de DSP d'une durée de 4 années civiles, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027. Considérant la prolongation de l'actuelle DSP sur la période du 1^{er} janvier au 24 mars 2024, l'offre finale pour la future DSP couvre ainsi une période réduite de près de 3 mois sur l'année 2024, inchangée sur les 3 années suivantes (période révisée du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027).

Si les valeurs globales des offres initiale et finale ne sont pas donc strictement comparables, l'ordre de grandeur des écarts sur la durée de la DSP demeure significatif et nécessite son analyse.

Parallèlement, les années 2025, 2026 et 2027 permettent une analyse comparative parfaitement homogène.

III.1. Lot 1 : Liaison Aiacciu - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 1 Aiacciu - Paris Orly 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 (+ 8,9 M€ soit + 14 %), quand le groupement Air Corsica - Air France l'a sensiblement révisée à la baisse (- 25,4 M€ soit - 23 %).

La compensation financière de l'offre finale des deux candidats est dégressive au fil des années (hors année 1 tronquée), avec pour Volotea un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de - 3,1 % (période 2025-2027), contre - 2,1 % pour le groupement Air Corsica - Air France.

Volotea propose la compensation financière la moins-disante en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP à hauteur de 19,7 millions d'euros (M€), tandis le groupement Air Corsica - Air France sollicite un niveau légèrement plus élevé, à hauteur de 22,3 M€.

Sur la totalité de la période DSP 2024-2027 : une compensation financière du groupement Air Corsica - Air France de 83,8 M€, supérieure de 9,9 M€ (+ 13,0 %) à celle de Volotea (73,9 M€).

Synthèse :

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

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

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

I- Synthèse VOLOTEA (Candidat 1)

Points forts de l'offre
<p>Les points forts de l'offre sont les suivants :</p> <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
<p>Les points faibles de l'offre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Offre généralement standard, conforme aux normes de l'industrie, sans proposition de services supplémentaires à forte valeur ajoutée pour le client ➤ Avions « Mid-life », plus consommateurs de carburant et avec une empreinte environnementale plus importante
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Volotea au titre de la qualité de service est correcte.

II- Synthèse groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

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 ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers (résidents et 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 vol pouvant être amélioré (chevauchements notamment)

Appréciation

- **L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est 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

- **Candidat N° 1 Volotea :**
 - Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses
 - Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 3,2 % entre 2025 et 2027
 - Structure de coût performante : Coût par vol inférieur au réel 2022 de - 27 %
- **Candidat N° 3 Air Corsica-Air France :**
 - Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents
 - Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 3,9 % entre 2025 et 2027
 - Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques
 - Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année.
 - Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS.

Points faibles de l'offre

- **Candidat N° 1 Volotea :**
 - Faible connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents
 - Fonds propres considérés comme 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° 3 Air Corsica-Air France :**
 - Coûts unitaires par vol demeurant élevés, même si la hausse est limitée à + 2 % par rapport à 2022, avec un TCAM de + 2 % sur la période de la DSP

Appréciation
<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 - Air France au titre de la robustesse financière est très satisfaisante.

Au titre de la robustesse juridique de l'offre :

Synthèse VOLOTEA

Points forts de l'offre du Candidat N° 1 Volotea
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat est revenu sur certaines de ses propositions de modification (cf. l'introduction d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général n'a pas été maintenue par le candidat) ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur le terme de la convention et sur la continuité du service notamment).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs : <ul style="list-style-type: none"> ○ Au terme de l'article 11, une attestation relative à la possibilité de transporter certaines marchandises doit être transmise mais aucune sanction n'est attachée à un éventuel défaut de transmission dans le délai requis ; ○ La pénalité pour absence aux réunions n'est applicable que si l'ensemble des représentants ne s'est pas présenté. ➤ Certaines clauses ont été modifiées dans un sens défavorable à l'autorité délégante : <ul style="list-style-type: none"> ○ La résiliation pour faute doit désormais être systématiquement précédée d'une mise en demeure préalable, même lorsque le manquement est irrémédiable ; ○ Le mécanisme d'information préalable de l'autorité délégante en cas de modification de l'actionnariat est réduit et les possibilités de résiliation qui en découlent sont plus contraignantes pour l'autorité délégante.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est correcte.

Synthèse AIR CORSICA - AIR FRANCE

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très 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	Groupement Air France - Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
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 : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial : ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★

III.2. Lot n° 4 : Liaison Bastia - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 4 Bastia - Paris Orly 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 (+ 8,9 M€ soit + 12 %), quand le groupement Air Corsica - Air France l'a très sensiblement révisée à la baisse (- 45,2 M€ soit - 32 %).

La compensation financière de l'offre finale des deux candidats est dégressive au fil des années (hors année 1 tronquée), avec pour Volotea un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de - 2,2 % (période 2025-2027), contre - 3,7 % pour le groupement Air Corsica - Air France.

Volotea propose la compensation financière la moins-disante en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP à hauteur de 22,7 millions d'euros (M€), tandis que le groupement Air Corsica - Air France sollicite un niveau légèrement plus élevé, à hauteur de 25,6 M€.

Sur la totalité de la période DSP 2024-2027 : une compensation financière du groupement Air Corsica - Air France de 95,9 M€, supérieure de 10,6 M€ (+ 12,4 %) à celle de Volotea (85,3 M€).

Synthèse :

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

- 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

<p>du transporteur</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Engagements de qualité de service très élevé (95 % de ponctualité à 15 minutes)
Points faibles de l'offre
<p>Les points faibles de l'offre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Offre généralement standard, conforme aux normes de l'industrie, sans proposition de services supplémentaires à forte valeur ajoutée pour le client ➤ Avions « Mid-life », plus consommateurs de carburant et avec une empreinte environnementale plus importante
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Volotea au titre de la qualité de service est correcte.

II- Synthèse groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

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 ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers (résidents et 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 vol pouvant être amélioré (chevauchements notamment)
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est 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
<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 ○ Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 2,9 % entre 2025 et 2027 ○ Structure de coût performante : Coût par vol inférieur au réel 2022 de - 24 % ➤ Candidat N° 3 Air Corsica - Air France : <ul style="list-style-type: none"> ○ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents ○ Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 4,9 % entre 2025 et 2027 ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année. ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS.

Points faibles de l'offre

➤ **Candidat N° 1 Volotea :**

- Faible connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents ;
- Fonds propres considérés comme 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.

À 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° 3 Air Corsica - Air France :**

- Coûts unitaires par vol demeurant élevés : + 6 % par rapport à 2022, avec un TCAM de près de + 2 % sur la période de la DSP

Appréciation

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

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Synthèse VOLOTEA

Points forts de l'offre du Candidat N° 1 Volotea
<ul style="list-style-type: none">➤ Le candidat est revenu sur certaines de ses propositions de modification (cf. l'introduction d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général n'a pas été maintenue par le candidat) ;➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur le terme de la convention et sur la continuité du service notamment).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none">➤ Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs :<ul style="list-style-type: none">○ Au terme de l'article 11, une attestation relative à la possibilité de transporter certaines marchandises doit être transmise mais aucune sanction n'est attachée à un éventuel défaut de transmission dans le délai requis ;○ La pénalité pour absence aux réunions n'est applicable que si l'ensemble des représentants ne s'est pas présenté.➤ Certaines clauses ont été modifiées dans un sens défavorable à l'autorité délégante :<ul style="list-style-type: none">○ La résiliation pour faute doit désormais être systématiquement précédée d'une mise en demeure préalable, même lorsque le manquement est irrémédiable ;○ Le mécanisme d'information préalable de l'autorité délégante en cas de modification de l'actionnariat est réduit et les possibilités de résiliation qui en découlent sont plus contraignantes pour l'autorité délégante.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none">➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est correcte.

Synthèse AIR CORSICA - AIR France

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très 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	Groupement Air France - Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
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 : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial : ★ ★ ★ ★ ★

Critère n° 3 : Robustesse financière juridique	et	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★★★★	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★★★★★★
---	-----------	---	---

III.3. Lot n° 7 : Liaison Calvi - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par le groupement Air Corsica-Air France sur le lot n° 7 Calvi - Paris Orly s'établit à 9,7 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle, avec un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de + 5,3 % (période 2025-2027).

Ce montant a été sensiblement réduit par rapport à l'offre initiale, de l'ordre de 2 M€ annuellement sur la période de 2025 à 2027.

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

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

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 ;➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;➤ Objectifs de développement du trafic des passagers s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques.
Points faibles de l'offre
NEANT
Appréciation
<ul style="list-style-type: none">➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none">➤ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Calvi - Paris, notamment sur la gestion des passagers résidents.➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques➤ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS.➤ Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui

permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année.
Points faibles de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 0,5 % entre 2025 et 2027 ➤ Coûts élevés et en forte augmentation : + 24 % entre 2022 et 2025. ➤ Taux de croissance des charges élevé sans mesures pour compenser les effets de l'inflation : + 5,0 % entre l'année 2025 et l'année 2027
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la robustesse financière est correcte.

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

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

Critères et sous-critères :	Groupement Air Corsica - Air France
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
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 juridique et	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★

III.4. Lot n° 8 : Liaison Figari - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par le groupement Air Corsica - Air France sur le lot n° 8 Figari - Paris Orly s'établit à 7,4 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle, avec un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de + 8,8 % (période 2025-2027).

Ce montant a été réduit par rapport à l'offre initiale, de l'ordre de 1,2 M€ annuellement sur la période de 2025 à 2027.

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

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

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 ;➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;➤ Objectifs de développement du trafic des passagers s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques
Points faibles de l'offre
NEANT
Appréciation
<ul style="list-style-type: none">➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Calvi - Paris, notamment sur la gestion des passagers résidents. ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ➤ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS. ➤ Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année.
Points faibles de l'offre du candidat N°3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,2 % entre 2025 et 2027 ➤ Coûts élevés et en forte augmentation : + 26 % entre 2022 et 2025 ➤ Taux de croissance des charges élevé sans mesures pour compenser les effets de l'inflation : + 6,5 % entre l'année 2025 et l'année 2027
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la robustesse financière est correcte.

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air France - Air Corsica
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

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

Critères et sous-critères :	Groupement Air Corsica - Air France
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
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 : ★ ★ ★ ★ ★

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

IV.1. Objet du service

Les quatre conventions de délégation de service public ont chacune pour objet de confier au Déléataire (Transporteur) l'exploitation, à titre exclusif, à compter du 25 mars 2024 de services aériens réguliers entre les aéroports corses et l'aéroport de Paris Orly.

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° 1 : Ajaccio - Paris Orly

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 Paris Orly

Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

Le jeudi sauf les jours fériés en saison IATA Eté : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;

Le week-end, samedi et dimanche confondus au minimum six (6) allers et retours ;

Les jours fériés, au moins deux (2) allers et retours quel que soit le jour de la semaine.

Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Ajaccio.

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

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

- Capacité de base

La capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) :

7 360 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver

et 7 080 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

- Capacités supplémentaires

Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 174 060
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 108 820
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 303 000

Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly

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 Paris Orly :

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

Le jeudi sauf les jours fériés en saison IATA Eté : trois (3) allers et retours par jour au minimum ;

Le week-end, samedi, dimanche confondus au minimum sept (7) allers et retours pendant la saison IATA hiver et au minimum huit (8) allers et retours pendant la saison IATA été.

Les jours fériés, au moins deux (2) allers et retours quel que soit le jour de la semaine.

- Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à 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
La capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) :
7 500 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver
et 7 800 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté
 - Capacités supplémentaires
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

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

Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly

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 Calvi et Paris Orly

- Les fréquences sont les suivantes :

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

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges pendant la saison IATA Eté et 100 sièges pendant la saison IATA Hiver
- 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) :
1 400 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver
et 2 000 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers en fin d'après-midi dans les cas suivants :
 - Le vendredi dans les sens Paris-Calvi
 - Le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris
 - Lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris

- La veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi.

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.

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

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

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

Lot n° 8 : Figari - Paris Orly

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 Figari et Paris Orly

- Les fréquences sont les suivantes :

Saison IATA hiver : au minimum sept (7) allers et retours par semaine dont :

- Cinq (5) allers et retours le lundi, mardi, mercredi, jeudi et samedi, opérés avec un avion d'une capacité minimum de 100 sièges ;
- Deux (2) allers et retours le vendredi et dimanche, opérés avec un avion d'une capacité minimum de 140 sièges

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

- Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris ;

- Les 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) :

1 560 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver
et 3 000 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

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.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 32 760
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 49 500
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 125 240

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 :
 - o les aéroports d'Ajaccio et Bastia d'une part et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part
 - o les aéroports de Calvi et Figari d'une part et Paris Orly d'autre part.

soit :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
 - Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille
 - Lot n° 3 : Ajaccio - Nice
 - Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
 - Lot n° 5 : Bastia - Marseille
 - Lot n° 6 : Bastia - Nice
 - Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
 - Lot n° 8 : Figari - Paris Orly
- pour les 2 derniers lots (n° 9 et 10) à deux liaisons chacun, les liaisons ayant fait l'objet d'un regroupement pour des motifs d'efficacité opérationnelle :
 - o Calvi - Marseille et Calvi - Nice
 - o Figari - Marseille et Figari - Nice,

Soit :

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

Les lots « bord à bord » ayant fait l'objet d'une attribution antérieure au présent rapport, seuls les lots « Paris » font l'objet d'une attribution.

Le Délégué est un candidat constitué en groupement (les sociétés Air France et Air Corsica), désigné pour les lots suivants :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
- Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
- Lot n° 8 : Figari - Paris Orly

IV.3. Durée

Les conventions sont conclues pour une durée de quarante-cinq (45) mois et six (6) jours courant du 25 mars 2024 jusqu'au 31 décembre 2027, conformément aux dispositions de l'article 16 § 9 du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

La durée des conventions est divisée en périodes d'exploitation définies par année civile.

Elles pourront faire l'objet d'une prolongation jusqu'au 24 mars 2028 inclus, dans les conditions définies par les conventions.

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 (réduction de la CFE de l'année calculée au prorata de la capacité non fournie sur la base d' $1/5^{\text{ème}}$ du montant de la CFE de l'année) ;
 - d'annulation, pour des raisons imputables au Délégué, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public (réduction de la CFE de l'année calculée au prorata des fréquences non assurées sur la base d' $1/5^{\text{ème}}$ du montant de la CFE de l'année) ;
 - de non application par le Délégué 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 (réduction de la CFE mensuelle au prorata du nombre de jours calendaires, indépendamment du nombre d'usagers impactés par jour, pendant lesquels il a été constaté que le tarif résident n'était pas disponible sur la base d' $1/5^{\text{ème}}$ (un cinquième) du montant de la CFE de l'année) ;
 - de non-respect par le Délégué des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé ($1/5^{\text{ème}}$ du montant de la CFE de l'année) ;
 - de manquement aux obligations de ponctualité (réduction de la CFE pourra s'élever à 2 500 euros par point inférieur à 85 % et d'un montant de 5 000 euros par point inférieur à 80 % et d'un montant de 7 500 euros par point entre 75 et 70 %, dans la limite par conséquent de 75 000 euros par an) ;
 - de non-production par le Délégué dans le délai imparti des documents exigés au titre du contrat (réduction du montant de la CFE au titre de l'année égale à 20 000 euros par jour de retard) ;
 - d'interruption du service par le Délégué sans respecter le délai de préavis prévus par les obligations de service public ($1/5^{\text{ème}}$ de la compensation de l'année par mois de carence) ;
 - de retard dans la production du rapport annuel d'exécution par le Délégué (retenue de 12,5 %, de sorte que l'acompte relatif à la période en cours à ce moment sera réduit à 82,5 % au lieu de 95 % jusqu'à ce que le rapport soit produit) ;

- d'absence de représentants aux comités de suivi (1 000 euros par absence. Cette pénalité donne lieu à une réduction de l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité).

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'État, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires et identifiées comme telles sur le titre de transport).

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

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

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée, en conformité avec le règlement du Parlement européen et

du Conseil n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 précité. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

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

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

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. À 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.

À 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.

Les conventions ne permettent plus à un membre du groupement d'en sortir en cours d'exécution. Les membres du groupement s'engagent donc à exécuter le service public délégué jusqu'au terme des conventions.

IV.9. Terme des conventions

À 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.

Les Parties ont convenu d'une possible prolongation des conventions, pour une durée allant jusqu'au 24 mars 2028 maximum, notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession, à l'échéance des conventions.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme des conventions.

La prolongation est à l'initiative exclusive de l'autorité délégante et ne peut être refusée par le Délégué.

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, sauf dans l'hypothèse où le manquement constaté est irrémédiable.

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° 1, 4, 7 et 8.
- D'attribuer les conventions de délégations de service public au groupement composé des sociétés Air France et Air Corsica pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (Liaison Figari - Paris Orly).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

V. Annexes

Projets de conventions pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 et leurs annexes