

COLLECTIVITÉ DE CORSE

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION,
À COMPTER DU 25 MARS 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 LA DÉLIBÉRATION
N° 23/054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE DU 27 AVRIL 2023**

**Rapport d'analyse des offres finales
Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly**

Sommaire

Sommaire	2
I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE	3
1. Cadre de la procédure	3
2. Caractéristiques de la consultation	3
3. Les candidatures reçues	6
4. La liste des candidats admis à présenter une offre	7
5. Rappel des critères de jugement des offres	7
6. L'analyse des offres initiales	9
II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023	10
1. Synthèse de l'offre initiale	10
2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023	14
III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS	15
1. L'admission aux négociations	15
2. Les négociations	15
IV. LES OFFRES FINALES	19
1. Calendrier	19
2. Rappel des critères de jugement des offres finales	19
3. Présentation des offres finales	20
3.1 Complétude des offres finales	20
3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)	24
3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)	26
3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP	26
3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs	39
3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial	53
3.3.4 Synthèse de la qualité de service	75
3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)	75
3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre	76
3.3.5.1.1 Analyse des recettes	76
3.3.5.1.2 Analyse des coûts	82
3.3.5.1.3 Synthèse de la robustesse financière	93
3.3.5.2 Robustesse juridique de l'offre	94
V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION	102

I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE

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.

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.

2. Caractéristiques de la consultation

La 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.

Objet de la convention

La convention porte sur le lot n° 1 et confie au délégataire l'exploitation du service public de transport aérien de passagers entre les aéroports d'Ajaccio et de Paris Orly, au titre de la continuité territoriale.

La convention régit les conditions d'exploitation de ce service public ainsi que les rapports entre les parties.

Durée de la Convention

La convention est conclue 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.

Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service public au regard des capacités et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport
- appliquer les tarifs prévus dans la convention, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- ne percevoir de l'OTC aucune surcompensation au titre des obligations de service public imposées par la convention
- permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur
- garantir la transparence financière et technique de l'exécution de la convention.

Exigences minimales de la procédure

Les caractéristiques minimales de chaque convention sont les suivantes :

- tarifs maximum applicables aux résidents corses
- capacités des aéronefs
- rotations et fréquences des services
- durée de la convention
- montant maximum de la compensation financière annuelle versée par l'OTC.

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

Procédure ouverte

La présente consultation est lancée conformément :

- aux dispositions 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, notamment les articles 16 et 17 dudit Règlement ;
- aux lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil - Obligations de service public (OSP) ;
- aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et L. 4424-16 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- aux dispositions du Code de la commande publique.

La procédure de passation est une passation ouverte imposant que la candidature et l'offre parviennent avant une date limite commune.

La sélection des candidats admis à présenter une offre, l'examen des offres par la commission compétente et la négociation s'effectueront dans des phases différentes conformément aux dispositions des articles L. 1411-1, L. 1411-5 et L. 1411-7 du Code général des collectivités territoriales (le CGCT).

Date limite de réception des candidatures et des offres initiales

La date limite de réception des candidatures et des offres a été fixée au jeudi 13 juillet 2023 à 12h00.

Questions des candidats

L'article 4.4 du Règlement de la consultation permet aux candidats de poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Avant la date de remise des candidatures et des offres, plusieurs questions ont été posées à la CdC et à l'OTC en application de l'article 4.4 précité. La CdC et l'OTC ont répondu aux questions posées.

3. Les candidatures reçues

Deux candidatures ont été réceptionnées avant la date limite de réception rappelée ci-dessus (par ordre de réception) :

- Candidat 1 : Volotea
- Candidat 3 : Le Groupement Air Corsica - Air France

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (la CDSP) a eu lieu le mardi 18 juillet 2023 à 8h en présence de Maître De CASTELLI, huissier de justice.

La CDSP a pris acte de la complétude des candidatures présentées par les deux candidats ci-dessus visés au regard des documents exigés par le règlement de consultation.

Elle a ainsi demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des candidatures conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

4. La liste des candidats admis à présenter une offre

La CDSP visée à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, après analyse des dossiers de candidature après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212 -1 à L. 5112-4 du Code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est réunie le mardi 18 juillet à 15h en présence de Maître De CASTELLI huissier de justice et a conclu que les deux candidatures susvisées étaient complètes et recevables et dressé la liste des candidats admis à présenter une offre.

Ont été admis à présenter une offre, après délibération de la CDSP :

- Volotea
- Le Groupement Air France - Air Corsica

5. Rappel des 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 :

	- 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 : - 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	Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants : - 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	Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants : - Robustesse du modèle économique et financier : ○ 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.

6. L'analyse des offres initiales

La CDSP s'est réunie le 22 août 2023 et a procédé à l'analyse des offres initiales.

II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023

1. Synthèse de l'offre initiale

Deux candidats ont remis une offre.

Volotea a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- Critère 1 : Montant de la compensation financière

La compensation financière sollicitée par Volotea s'établit à 16,2 M€ par an. Elle est dégressive au fil des années : - 2,3 M€ entre 2024 et 2027.

- Critère 2 : Qualité de service

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 vraie politique marketing et tarifaire 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 : • Offre spécifique de transport de fret non précisé ; • Certains services à la clientèle sont à préciser (UM) ; • Nombres insuffisants de slots pour effectuer le programme estival (- 121) mais offre en excès des OSP (+ 21 000 sièges en été hors pointe soit 116 mouvements).
Enjeux
Les enjeux de l'offre sont les suivants : ➤ Validation des besoins exacts de slots avec Cohor (quantité et qualité)

- **Critère 3 : Robustesse financière et juridique**

Au titre de la robustesse financière :

Points forts de l'offre
○ Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses ○ Progression moyenne annuelle de la recette unitaire de + 3,9 % entre 2024 et 2027 ○ Structure de coût performante : Coût par vol hors carburant inférieur au réel 2022 de - 36 %
Points faibles de l'offre
○ Moindre connaissance des spécificités des DSP Corse ▪ Précisions à obtenir concernant les hypothèses de part du trafic résident et les remplissages et trafics prévisionnels ○ Fonds propres négatifs, mais trésorerie représentant plus de 2 mois de chiffre d'affaires
Enjeux financiers
○ Recettes prévisionnelles inférieures aux résultats historiques ○ Recette unitaire non-résident faible et recettes fret quasiment inexistantes ○ Niveau élevé de la rémunération du transporteur ○ Capacité à assurer l'exploitation jusqu'en 2027 : Capitaux propres négatifs

Au titre de la robustesse juridique :

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : ➤ Le partage des risques est globalement respecté.
Points faibles de l'offre
Les points faibles de l'offre sont les suivants : ➤ Suppression du mécanisme de mutualisation des coûts liés au carburant ; ➤ Introduction d'une indemnité dans l'hypothèse d'une résiliation pour motif d'intérêt général ;

- Réduction du pouvoir de contrôle de l'autorité délégante dans certaines hypothèses (cession du contrat, modification de l'actionnariat).

Appréciation

Les modifications apportées au projet de contrat sont peu nombreuses. Cependant, certaines ont pour effet de limiter les obligations du candidat dans l'exécution du contrat soit en diminuant le pouvoir de contrôle de l'OTC, soit en accordant des mécanismes favorables au candidat.

Par ailleurs, certaines modifications portent sur des points saillants du projet de contrat comme le mécanisme de mutualisation des coûts liés au carburant.

En conclusion, l'offre du candidat est globalement satisfaisante.

Le Groupement Air Corsica - Air France a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Montant de la compensation financière**

La compensation financière sollicitée par le Groupement s'établit à 27,3 M€ par an. Elle est supérieure de 10 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023.

- **Critère 2 : Qualité de service**

Points forts de l'offre

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

Points faibles de l'offre

- Stratégie commerciale et marketing peu innovante ;
- Programme de vol pouvant être amélioré

Enjeux

- Engagement demandé aux candidats concernant l'utilisation des slots sur l'aéroport d'Orly
- Nécessité de revoir les possibilités d'ajustements du programme de vol et notamment les chevauchements ;
- Engagements en matière de régularité et de ponctualité des vols.

- **Critère 3 : Robustesse financière et juridique**

Au titre de la robustesse financière :

Points forts de l'offre
○ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Ajaccio - Paris, 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. ○ Solidité financière d'Air Corsica et d'Air France, malgré des fonds propres négatifs
Points faibles de l'offre
○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,2 % entre 2024 et 2027 ○ Pas d'innovation de la grille tarifaire à l'attention de segments de clientèles spécifiques (hormis la contribution à la loi climat pour les non-résidents) ○ Coûts élevés et en forte augmentation depuis 2022 ○ Taux de croissance des charges élevé : + 6,5 M€ entre l'année 2024 et l'année 2027 ○ Fonds propres négatifs chez Air France, mais trésorerie représentant 1.5 mois de Chiffres d'affaires.
Enjeux financiers
○ Ecart annuel entre coûts moyens 2024-2027 et coûts réels 2022 hors impact carburant et loi climat : 7,8 M€

Au titre de la robustesse juridique :

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : • Peu de modifications apportées au projet de contrat qui ne viennent pas modifier le partage des risques ; • Modifications de mise en cohérence des différentes clauses.
Points faibles de l'offre
Les points faibles de l'offre sont les suivants : • Le candidat ne justifie pas toutes les demandes de modification ; • Certaines modifications réduisent le pouvoir de contrôle de l'autorité délégante ; • L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général est substantiellement augmentée.

Appréciation

Les modifications apportées au projet de contrat sont peu nombreuses. Cependant, certaines ont pour effet de limiter les obligations du candidat dans l'exécution du contrat soit en diminuant le pouvoir de contrôle de l'OTC, soit en accordant des mécanismes favorables au candidat.

Par ailleurs, certaines modifications ne sont pas justifiées même si le candidat manifeste une volonté de mettre en cohérence le contrat et d'en préciser les clauses.

En conclusion, l'offre du candidat est satisfaisante.

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

- Volotea
- Le Groupement Air Corsica - Air France

2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023

La CDSP a émis l'avis suivant :

« Vu le rapport d'analyse des offres ;

Après en avoir débattu et délibéré, la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis de poursuivre la procédure en entrant en phase de négociation utile avec les candidats suivants :

- *Volotea concernant les lots n° 1, 2, 4 et 5*
- *[...]*
- *Le Groupement Air France / Air Corsica concernant les lots n° 1, 4, 7 et 8.*

La CDSP sollicite lors de la phase des négociations, une vigilance particulière concernant les engagements pris par les candidats en matière sociale (obligations de reprise des personnels, le cas échéant) et les engagements pris et/ou garanties apportées pour assurer la robustesse financière des candidats durant toute la durée de l'exécution du contrat ».

III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS

1. L'admission aux négociations

Les deux candidats ont été invités à des séances de négociations.

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 mettre les compagnies en mesure de les améliorer en vue des négociations.

Les réponses aux questions posées étaient attendues pour le 31 août 2023 à 12h.

Volotea

Les questions posées au candidat Volotea en vue de la 1^{ère} séance de négociation figurent en Annexe 1.1 du présent rapport.

Groupeement Air Corsica - Air France

Les questions posées au candidat Groupeement Air Corsica - Air France en vue de la 1^{ère} séance de négociation figurent en Annexe 1.2 du présent rapport.

2. Les 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.

À l'issue de ce 1^{er} 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 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 2.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 2.2 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 2** a eu lieu les 13 et 14 septembre 2023

À l'issue de ce 2^{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 18 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 3.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 3.2 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 septembre 2023

À l'issue de ce 3^{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 25 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 4.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica – Air France figure en Annexe 4.2 du présent rapport.

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

À 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.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 5.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 5.2 du présent rapport.

Lors de sa séance du 24 octobre 2023, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) a toutefois pris acte de ce que les demandes de compensation financière sollicitées par les candidats dans le cadre de leur offre améliorée sur l'ensemble des lots se sont révélées supérieures au montant de la dotation de continuité territoriale (DCT) disponible.

Dans ce contexte, la CDSP a émis l'avis d'attribuer les n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 à la compagnie Air Corsica, de poursuivre les négociations pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 avec les candidats et partant de prolonger la durée des conventions de délégation de service public portant sur lesdits lots n° 1, 4, 7 et 8, dont celle de la Convention.

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 n° 23/185 AC 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 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 avec les candidats pour l'attribution des lots « Paris ».

⇒ le **Tour 5** s'est tenu le 9 novembre 2023, présentant le calendrier prévisionnel pour les futures séances de négociation.

Le courrier adressé au candidat Volotea à l'issue de cette réunion figure en Annexe 6.1 du présent rapport.

Le courrier adressé au Groupement Air Corsica - Air France à l'issue de cette réunion figure en Annexe 6.2 du présent rapport.

⇒ 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.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 6.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 6.2 du présent rapport.

⇒ 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 relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 7.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 7.2 du présent rapport.

IV. LES OFFRES FINALES

1. Calendrier

À l'issue des négociations, il a été communiqué aux candidats des courriers les invitant à remettre leurs offres finales avant le 17 janvier 2024 à 12h.

Les offres finales ont été transmises avant l'échéance.

2. Rappel des critères de jugement des offres finales

Les offres finales sont analysées sur la base des critères visés à l'article 9.2 du règlement de la consultation et présentés à l'article 5 de la partie I. du présent rapport qui sont hiérarchisés conformément aux dispositions de l'article R. 3124-5 du Code de la commande publique.

Une synthèse de l'offre finale de chaque candidat est présentée.

Sur cette base, un classement est proposé suivant une méthode de notation librement définie par l'autorité délégante.

Les analyses ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation 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 des critères n° 2 et 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.

3. Présentation des offres finales

3.1 Complétude des offres finales

Conformément à l'article 5.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats doivent présenter les éléments suivants (P (produit), M (manquant), I (incomplet)) :

Pièces à remettre au titre de l'offre	Candidat 1 Volotea	Candidat 3 Groupement Air Corsica - Air France
1. Une description détaillée des propositions du soumissionnaire précisant la manière dont il entend répondre aux obligations de service public. Chacune des obligations doit faire l'objet de propositions précises. En vue de démontrer sa capacité à assurer l'exploitation du service dans le respect des normes de régularité, continuité et capacité prévues par les obligations de service public, le soumissionnaire précisera les moyens humains et techniques qu'il affectera à l'exploitation de la liaison, notamment : ○ le nombre, la qualification et l'affectation des personnels (et, le cas échéant, les recrutements auxquels il compte procéder) ; ○ les types d'avion utilisés, leur capacité, leur âge et, le cas échéant, leur immatriculation ; ○ en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols. Si le soumissionnaire envisage de recourir à un affrètement, un partage de codes ou une franchise, ceux-ci devront faire l'objet d'une présentation détaillée dans l'offre. Une copie du contrat d'affrètement et de la décision d'approbation préalable dudit contrat devra être jointe à l'offre. Si la licence d'exploitation du candidat a été délivrée par un Etat membre de l'Union européenne autre que la France, il devra présenter une copie de la décision d'approbation préalable du contrat d'affrètement émanant des autorités aéronautiques dudit Etat.	P	P

2. La grille tarifaire détaillée proposée par le soumissionnaire sur la liaison et, le cas échéant, ses principes de variation. Le Candidat mentionnera notamment : ○ S'agissant des tarifs non-résidents, les modalités de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable par une contribution spécifique prélevée directement en supplément du prix du billet hors taxe et redevances ; ○ Ses propositions en matière de tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant, affinitaire, etc.)	P	P
3. Le compte d'exploitation prévisionnel de la liaison, détaillé par année d'exploitation. Ce bilan comportera notamment, pour chaque année d'exploitation : ○ les prévisions de trafic de la liaison (les hypothèses et les références prises en compte pour établir ces prévisions devront nécessairement être communiquées et justifiées) ; ○ une comptabilité analytique prévisionnelle indiquant la décomposition des postes de coûts et de recettes d'exploitation sur la liaison. Pour chaque poste de coût seront fournies des données à l'heure de vol, à la rotation et à l'année. Pour les recettes, seront notamment distinguées les recettes passagers (résidents et non-résidents) et les recettes de fret. Seront également indiqués les taux de recette unitaire moyens passager et fret ; ○ le résultat prévisionnel d'exploitation de la liaison. Ce document devra être présenté selon le modèle de document intitulé « <i>Modèle de compte d'exploitation prévisionnel</i> » joint en annexe 3 de la Convention.	P	P
4. La stratégie qu'il propose de mettre en place pour couvrir le carburant (taux de couverture, coûts associés, etc.)	P	P

5. L'indication du montant de la compensation financière qui paraît éventuellement nécessaire au soumissionnaire pour assurer le service proposé conformément aux obligations de service public (cumul pour la durée de la Convention et décompte par période) ;	P	P
6. Le projet de convention de délégation de service public figurant dans le dossier de consultation, assorti le cas échéant des éventuelles modifications indiquées en marques de révision et accompagnées de leur justification insérée dans le corps même du texte, dans un cadre sous l'article concerné et complété le cas échéant par des propositions de pénalités plus importantes que le seuil minimal fixé dans la convention ;	P	P
7. Le programme d'assurance complet conformément au Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;	P	P
8. Les éléments concourant à la politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales, démarches de transparence mises en place par le soumissionnaire, étayées par des exemples concrets et mesurables d'applications ;	P	P
9. La méthodologie et les outils permettant à l'autorité délégante d'apprécier et de contrôler la prestation, notamment les rapports mensuels et annuels, ainsi que les éléments qui concourent à définir et à mettre en œuvre une réelle politique commerciale assurant une optimisation des coûts ;	P	P
10. Un plan commercial pluriannuel détaillé, comprenant notamment, les éléments suivants : a. Les services à bord et au sol, b. Un plan marketing et d'actions commerciales pour dynamiser les ventes auprès des non-résidents, c. La liste des canaux de distribution envisagés, parmi lesquels doit figurer au moins un système global de distribution (GDS) d. La liste des accords interline signés et une présentation succincte de leur contenu	P	P

11. La méthodologie et les outils permettant à l'Autorité Délégente de procéder à l'accréditation des personnes susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel résident	P	P
12. Les conditions qu'il se propose de mettre en place pour accueillir les personnes à mobilité réduite	P	P

3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)

Note liminaire :

L'offre initiale a été produite sur une période de DSP d'une durée de quatre (4) années civiles, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027.

En conséquence de la décision de prolonger la convention de délégation de service public actuellement en vigueur du 1^{er} janvier au 24 mars 2024, l'offre finale pour la future DSP couvre une période réduite de près de 3 mois sur l'année 2024 et inchangée sur les 3 années suivantes (période révisée du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027).

Les valeurs globales des offres initiale et finale ne sont pas donc strictement comparables mais l'analyse des écarts entre les deux offres reste pertinente et les années 2025, 2026 et 2027 permettent une analyse comparative parfaitement homogène.

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 1 Ajaccio - Paris Orly dans leur offre finale présentent des écarts modérés et sensiblement réduits par rapport à ceux des 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 révisé 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.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	17 637	16 334	15 642	15 344	64 957	-3,1%
Offre finale - An.1 tronqué	16 212	19 954	19 001	18 717	73 883	-3,1%
Ecarts (valeur)	-1 425	3 620	3 359	3 373	8 926	-0,1 point
Ecarts (%)	-8,1%	22,2%	21,5%	22,0%	13,7%	

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	24 719	26 664	28 584	29 241	109 209	4,7%
Offre finale - An.1 tronqué	14 433	23 771	22 785	22 785	83 774	-2,1%
Ecarts (valeur)	-10 286	-2 894	-5 799	-6 456	-25 435	-6,8 point
Ecarts (%)	-41,6%	-10,9%	-20,3%	-22,1%	-23,3%	

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

- **Sur la totalité de la période DSP 2024-2027** : la compensation financière du groupement Air Corsica - Air France de 83,8 M€ est supérieure de 9,9 M€ (+ 13,0 %) à celle de Volotea (73,9 M€).
- **Par rapport au montant contractuel de la DSP 2020-2023 en cours** : la compensation moyenne annuelle de Volotea est supérieure de 3,0 M€ et celle du Groupement Air Corsica - Air France est supérieure de 5,6 M€.
- **Par rapport au montant réalisé de l'année 2022** : La compensation moyenne annuelle de Volotea est inférieure de 16 %, la compensation moyenne annuelle du Groupement Air Corsica - Air France est inférieure de 5 %.
(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 2025-2027** : un montant dégressif pour les 2 candidats

Volotea - Compensation				DSP 2024-27 versus historique			
AJA-ORY	Compensation			AJA-ORY	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager	en k€	Volotea	par vol	par passager
An 1 - 2024	16 212	5 965	37	Rés.2022	23 425	7 477 €	51 €
An 2 - 2025	19 954	6 072	38	DSP 2024-27	19 702	5 865 €	36 €
An 3 - 2026	19 001	5 779	36	évolution	-16%	-22%	-28%
An 4 - 2027	18 717	5 662	35	* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"			
DSP 2024-27	73 883	5 865	36				
Moyenne	19 702						

DSP 2020-23	62 809
Moyenne	16 749

(moyenne annuelle calculée sur DSP de 45 mois)

Groupement Air Corsica-Air France - Compensation						DSP 2024-27 versus historique			
AJA-ORY	Compensation (avec répartition entité)			Compensation		AJA-ORY	Compensation		
en k€	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	par vol	par passager	en k€	GRPT XK-AF	par vol	par passager
An 1 - 2024	14 433	5 933	8 501	5 342 €	32 €	Rés.2022 (*)	23 425	7 477 €	51 €
An 2 - 2025	23 771	12 286	11 485	7 269 €	44 €	Moy.2024-27	22 340	6 699 €	41 €
An 3 - 2026	22 785	12 568	10 217	6 964 €	42 €	évolution	-5%	-10%	-20%
An 4 - 2027	22 785	12 533	10 251	6 985 €	42 €	* : pour le réalisé 2022, compensation remplacée par "rému.transporteur - résultat"			
DSP 2024-27	83 774	43 320	40 454	6 699 €	41 €				
Moyenne	22 340	11 552	10 788						

DSP 2020-23	62 809
Moyenne	16 749

(moyenne annuelle calculée sur DSP de 45 mois)

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.**

3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)

3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP

Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants)

Pour le candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea compte 1816 employés dont plus de 400 PNT et 950 PNC, 80 personnels pour l'auto-handling et 286 personnels de maintenance et siège social.

En France, Volotea emploie plus de 750 personnes.

A-Personnel navigant :

Volotea dispose de pilotes expérimentés :

- Capitaine (Commandant de bord) : 9 300 heures de vols réalisées en moyenne,
- Premiers officiers : 2 000 heures de vols en moyenne.

Volotea prévoit de baser des effectifs navigants sur Ajaccio afin de garantir la régularité et la ponctualité des opérations : 13 capitaines, 12 premiers officiers, 18 commissaires de bord (chef de cabine) et 45 employés de cabine (PNC)

Ce déploiement sera réalisé par transferts internes volontaires depuis d'autres bases de Volotea et par le recrutement de nouveaux candidats en externe.

Volotea prévoit l'affectation d'un équipage de réserve quotidien situé sur la base d'Ajaccio ainsi que pour le premier vol quotidien. Ce système de gestion existe déjà sur 19 autres bases Volotea.

B-Personnel technique :

Le département maintenance de Volotea est constitué de 70 personnes en interne et 150 sous-traitants.

Volotea détient sa propre certification EASA Part 145 (ES.145.256) de maintenance en ligne et elle a conclu des contrats avec des organismes de maintenance agréés par l'EASA pour assurer les services techniques.

Volotea propose de renforcer ses installations d'entretien des avions dès lors que des avions sont basés sur Ajaccio dans un délai de 30 jours.

C-Personnel au sol

Au-delà des 286 employés qui travaillent au siège social et au service maintenance (dont 11 en France), Volotea rapport un effectif de 80 salariés pour l'auto-handling.

D-Personnel Commercial

Volotea précise au point XI qu'elle dispose d'un service à la clientèle (centre d'appel) disponible pour répondre aux questions des passagers et fournir des informations sur les vols, les réservations, les bagages et autres demandes liés au voyage.

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

A- Personnel navigant :

- **Air Corsica :**

Au 1^{er} Mars 2023, la compagnie Air Corsica possède 105 PNT (Personnel Navigant Techniques) et 151 PNC (Personnel Navigant Commerciaux) avec la répartition géographique suivante :

	PNT	PNC
Ajaccio	68	68
Bastia	31	60
Figari	6	23
Total	105	151

Air Corsica assure une formation réglementée à son personnel navigant technique au sein de son propre centre de formation agréé A.T.O. (Approved Training Organization) installé sur l'aéroport de Bastia-Poretta, conformément à la réglementation européenne pour les qualifications de type Air bus ou ATR »

La formation dispensée au sein de ce centre A.T.O., composée de cours théoriques, d'entraînements, de contrôles sur simulateur et de vol sur avion, permet de délivrer ou renouveler les qualifications suivantes :

Sur A320 - de délivrer une QT A320 additionnelle, stage dénommé « QT Airbus Additionnelle » ; - de renouveler la QT A320.

D'autres formations sont dispensées au personnel navigant technique afin d'étendre le spectre des qualification concernant notamment le Cockpit Resource Management (CRM), le Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) apportant une connaissance technique et réglementaire en matière de sécurité des circuits réservoirs carburants, et Ewis Electrical Wiring Interconnection System (EWIS) ayant pour but d'apporter les connaissances techniques et réglementaires afin d'appréhender les exigences du monde du câblage aéronautique.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par le fait que la qualification des équipages est identique ; seule une demi-journée de formation est nécessaire aux pilotes.

- **Air France :**

La grande majorité des personnels navigants (techniques et commerciaux) sont basés en région parisienne et opèrent au départ des deux bases principales que sont Orly et Roissy ; certains d'entre eux sont également basés à Toulouse, Nice ou Marseille.

- Les effectifs PNT basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 3 866 salariés,
- Les effectifs PNC basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 12 339 salariés.

B- Personnel technique

- **Air Corsica :**

Air Corsica emploie à Ajaccio 60 personnes qualifiées pour intervenir sur les avions et en atelier, ainsi que 38 personnes exerçant des missions de direction et administratives.

Ce personnel technique est titulaire des certifications réglementaires suivantes délivrées par la DGAC en conformité avec le Règlement (UE) n° 1321/2014 :

- Agrément Part 145 n°FR.145-021 - organisme de maintenance
- Agrément Part M n°FR.MG.008 (référence CTA FR.AOC.0006) :
Renouvellement des Certificats d'Examen de Navigabilité - Maintien et Gestion de Navigabilité ;
- Agrément Part 147 n°FR.147.0017 d'organisme de formation à la maintenance et d'examen.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par une formation de 6 jours pour les mécaniciens.

- **Air France :**

« Sur le site de Paris - Orly, la maintenance en ligne est assurée par une équipe de 225 personnes dont 105 techniciens qui assurent le support technique, engineering, le tractage et l'armement cabines. Ce support technique est disponible 7j / 7 et H24.

Comme l'ensemble des sites de maintenance Air France, le site d'Orly est titulaire de la certification Part 145 pour la maintenance avions et Part 147 pour la formation, délivrées par les autorités de tutelle. »

C- Personnel au sol

- **Air Corsica :**

La structure managériale, les missions des différentes directions et l'organigramme de la direction des opérations est présentée en annexe 5 :

Direction des opérations : effectif 35 personnes pour la partie administrative.

En matière d'assistance aéroportuaire, le Groupement s'appuie sur les équipes opérationnelles d'Air France des escales d'Ajaccio, de Bastia et d'Orly (services passage, piste, trafic et garage).

- **Air France :**

Au 1^{er} janvier 2023, les effectifs d'Air France étaient répartis comme suit :

- Personnels au sol : 21.861 salariés.

À Orly, 101 salariés d'Air France et 90 salariés sous-traitants traitent principalement les vols de délégation de services publics entre Orly et les quatre aéroports de Corse.

En Corse, Air France gère un effectif de 125 salariés rattachés à l'escale de Bastia et 139 rattachés à l'escale d'Ajaccio (données au 1^{er} janvier 2023).

D- Personnel Commercial

- **Air Corsica :**

La Direction Commerciale et Marketing comporte un effectif de 59 collaborateurs et s'organise autour des 5 pôles suivants :

- Pôle budget et analyse
- Pôle Revenue management, pricing et distribution
- Pôle Marketing
- Pôle Relation Client
- Pôle Ventes tierces

Les responsabilités de la Direction Commerciale et Marketing porte sur la gestion de toute la chaîne commerciale.

Les différentes missions et objectifs de cette direction commerciale sont détaillées dans l'annexe 5.

- **Air France :**

Air France emploie 2 commerciaux sur Ajaccio et 19 commerciaux sur Bastia

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le Candidat N° 1 (Volotea) envisage de baser des effectifs en Corse pour la bonne réalisation des obligations de service public ce qui ne peut pas être évalué sauf à considérer que ce système a déjà été éprouvé sur d'autres bases. Les moyens en personnels techniques seront également renforcés en Corse pour le candidat N° 1 (Volotea) qui opère déjà des vols en Corse.

Une seule personne au sol par aéroport complètera les équipages en qualité de coordinateur local.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées par le candidat permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné

Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement**Pour le candidat N° 1 (Volotea) - Partie II de l'offre :**

La compagnie possède 41 aéronefs : 20 Airbus A319 (156 sièges) et 21 Airbus A320 (180 sièges).

La moyenne d'âge de la flotte Volotea est de 14 ans.

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) - Partie II de l'offre :

- **Air Corsica :**

La compagnie possède 6 A320 : 4 Airbus A320 CEO de 180 sièges (moyenne d'âge 16.5 ans) et 2 Airbus A320 NEO de 186 sièges (4 ans d'âge).

Air Corsica prévoit le remplacement de 2 A320 CEO par 2 A320 NEO au début de l'année 2024.

- **Air France :**

Pour son réseau moyen-courrier, Air France dispose d'une flotte de 104 appareils composées de 23 A220, 9 A318, 17 A319, 39 A320, 16 A321.

Pour la desserte des aéroports de Corse, Air France exploitera essentiellement 19 Airbus A320 en configuration 174 ou 178 sièges.

L'âge moyen de la flotte d'Air France est de 12.1 ans.

Candidat N° 1 (Volotea) et Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica/Air France) :

Les informations présentées permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné ; les deux candidats exploitent les mêmes types d'appareils de la gamme 319/320 Airbus.

Contrat d'affrètement le cas échéant**Pour le candidat N° 1 (Volotea) :**

Le candidat n'a pas mentionné dans son offre la mise en place de contrats d'affrètements pour la réalisation des services aériens

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le candidat n'a pas mentionné dans son offre la mise en place de contrats d'affrètements pour la réalisation des services aériens

Navigabilité générale des aéronefs

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans la partie II.1 le Candidat précise qu'il dispose d'un département de gestion de maintenance de la navigabilité (OGMN).

Le Certificat d'agrément ES.CAMO.029 de la compagnie Volotea a bien été fourni.

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

- ⇒ **Dans l'annexe 3 fournie par le Candidat, les documents de maintien de la navigabilité de la compagnie Air Corsica sont présentés (FR.CAMO.0015 associé au CTA/AOC FR.AOC.0006).**

Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans la partie 2.3, le Candidat précise les points suivants :

« Volotea opère depuis 2012 dans les aéroports corses, actuellement avec la flotte actuelle (A320F), conformément aux exigences spécifiques requises de formation du personnel de vol, et ayant acquis une expérience opérationnelle considérable dans ce domaine. Tous les aéroports corses ont été analysés et approuvés en interne par notre bureau technique des opérations aériennes, selon les plus strictes normes de sécurité du programme de l'EASA et l'IATA IOSA. ... Volotea peut mettre en place la nouvelle base d'entretien sous trente jours. »

- ⇒ **L'AOC Volotea présente les spécifications opérationnelles des avions du Candidat**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.1 le Candidat précise les points suivants :

« Les A320 d'Air Corsica affectés à l'exploitation des Services Aériens sont parfaitement adaptés aux caractéristiques des aéroports de Corse desservis.

D'une part, ils appartiennent à la catégorie des aéronefs pouvant être accueillis régulièrement dans les aéroports corses compte tenu des caractéristiques physiques et géométriques de ses infrastructures (pistes et voies de circulation).

D'autre part, tous les A320 peuvent atterrir et décoller avec un vent arrière allant jusqu'à 15 kt. Ces particularités sont très importantes dès lors qu'elles sont parfaitement adaptées aux conditions météorologiques des aéroports corses.

Les spécifications opérationnelles des Airbus A320 d'Air Corsica sont annexées au présent document en Annexe n° 3.

La famille Airbus A320 d'Air France

Compte tenu des différents types d'avions qui composent sa flotte sur le réseau Moyen et Court Courrier, Air France pourra répondre aux conditions d'exploitations et aux caractéristiques techniques imposées sur chacun des quatre aéroports corses et, s'agissant plus particulièrement de l'aéroport de Calvi, 26 appareils de la flotte Moyen et Court Courrier sont déjà certifiés.

Air France produit les justificatifs en Annexe n° 1 au présent document. »

⇒ **L'annexe 3 présente les spécifications opérationnelles des avions du Candidat**

Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Volotea possède un programme d'assurance applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs dont le contrat est présenté dans l'annexe « Attestation d'assurances » :

The Limit of Liability – a Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of not less than USD750,000,000 each Occurrence/each aircraft and in the annual aggregate in respect of products liability, but in respect of AVN52E coverage, subject to a sub-limit (Bodily Injury/Property Damage) of not less than USD750,000,000 any one Occurrence and in the annual aggregate, however this sub-limit shall not apply as set out within Section 3, Limitation of Liability of AVN52E. Coverage is provided by a combination of Insurances.

⇒ **Gallagher est une compagnie d'assurance reconnue. Les montants précisés de Single Combined Limit sont dans la norme du milieu du transport aérien.**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR France

Air France et Air Corsica possèdent des programmes d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs dont les contrats sont présentés en annexe 12.

Air Corsica

RESPONSABILITE CIVILE aéronef vis-à-vis des Tiers, des Passagers, Bagages, Fret, Poste et Responsabilité Civile Générale Aéronautique pour une limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par aéronef et/ou par événement (y compris la couverture des Risques de Guerre et autres Périls Assimilés tels qu'exclus par l'AVN48B (à l'exception du sous-paragraphe (b) de l'AVN48B) conformément à l'AVN52E pour une sous-limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par événement et en tout par année d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile Risques de Guerre et autres Périls Assimilés et la Responsabilité Civile Après Livraison

Air France

« La Responsabilité Civile vis-à-vis des Tiers Non Transportés, des Passagers, des bagages, du fret et poste ainsi que la Responsabilité Générale à concurrence de 2,250,000,000 USD par événement et par aéronef et en tout pour la période d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile après livraison.

Les garanties Responsabilités Civiles Risques de Guerre et Assimilés sont accordées par une combinaison de polices et selon les dispositions de la clause AVN52E pour une limite de 1,000,000,000 USD par événement et par aéronef. Ces garanties sont limitées à 2,000,000,000 USD en tout pour l'année d'assurance pour le Groupe Air France (le Groupe Air France étant constitué de la Société Air France et de ses filiales) »

⇒ **Willis Towers Watson qui assure les deux compagnies est une compagnie d'assurance reconnue. Les montants précisés de Single Combined Limit sont dans la norme du milieu du transport aérien.**

Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans la partie 2.3, le Candidat précise les points suivants :

« Volotea opère depuis 2012 dans les aéroports corses, actuellement avec la flotte actuelle (A320F), conformément aux exigences spécifiques requises de formation du personnel de vol, et ayant acquis une expérience opérationnelle considérable dans ce domaine. »

Les spécificités en matière de formation sur les aéroports de la Corse sont mentionnées mais non détaillées, même si VOLOTEA opère effectivement régulièrement en Airbus A319/A320 sur les 4 aéroports de la Corse.

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.2 le Candidat décrit les capacités techniques de ses équipages :

Air Corsica :

Lors des intégrations de pilotes dans la compagnie, une formation spécifique à chaque terrain corse à particularité (Ajaccio, Figari, Calvi) est dispensée. Chaque nouvel entrant bénéficie, lors de la formation pratique (simulateur et avion) de l'expérience et l'expertise des instructeurs compagnie. Durant la phase en vol, l'ensemble de ces terrains est pratiqué régulièrement.

Lors de la première accession à la fonction commandant de bord, une séance spécifique sur simulateur est effectuée avec des instructeurs Air Corsica sur le terrain de Calvi afin de consolider la compétence technique des pilotes.

Air France

Formation spécifique des équipages sur les terrains corses :

Les aéroports de Calvi et Ajaccio entrent dans le classement général des terrains catégorie C, à ce titre des formations spécifiques sont requises :

➤ *Aéroport de Calvi : Les commandants de bord (CDB) suivent une formation spécifique avec reconnaissance au simulateur puis première desserte sous la supervision d'un instructeur. Au QFU 36 seul le CDB peut poser l'avion. Les Officiers pilotes peuvent tous desservir Calvi à la condition d'avoir une expérience de 600 heures de vol sur 320, et d'avoir suivi l'e-learning Calvi. Les CDB du pool Calvi sont choisis sur volontariat et après étude du dossier professionnel.*

➤ *Aéroport d'Ajaccio : Les CDB suivent une formation reconnaissance au simulateur.*

Les CDB sont choisis sur étude du dossier professionnel.

A noter que dans un souci de renforcer la sécurité, Air France a choisi de doubler la formation de ses PNT sur Calvi. En effet, alors que seule la formation au simulateur OU en vol est requise, Air France impose les deux.

Les aéroports de Figari et Bastia entrent dans le classement des terrains CAT B ne nécessitant pas de formation spécifique. »

⇒ **Les spécificités en matière de formation sur les aéroports de la Corse sont bien intégrées.**

Politique détaillée de maintenance en ligne

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans les parties 2.1 et 2.3 de son offre Volotea précise comment est organisée sa maintenance en ligne :

« Volotea détient actuellement sa propre certification EASA Partie 145 (ES.145.256) de maintenance en ligne. Afin de soutenir son réseau, Volotea a souscrit à des contrats avec des fournisseurs agréés EASA Partie 145 de premier ordre en Europe. Et pour desservir certaines escales, le département de gestion de maintenance de la navigabilité (OGMN) de Volotea a aussi conclu des contrats avec des organismes de maintenance agréés par l'EASA et supervisés et audités selon les procédures de qualité de Volotea. Certains de nos sous-traitants sont notamment Flash Line Maintenance, Nayak, Dale Aviation, et NOVAE »

« À l'heure actuelle, Volotea dispose d'une assistance à l'entretien de base sur les aéroports de Corse : si elle est sélectionnée pour ce projet, Volotea renforcera ses installations d'entretien pour les adapter aux standards d'entretien de Volotea pour les aéroports d'entretien de base. Volotea peut mettre en place la nouvelle base d'entretien sous trente jours. »

⇒ **La politique de maintenance en ligne du Candidat permet d'assurer les obligations de service public de ce lot. La copie de l'agrément Part 145 (ES.145.256) de Volotea est présentée.**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

« Dans le cadre de leur partenariat, les Membres du Groupement mutualisent leurs moyens techniques et humains habituellement dédiés à l'entretien de leurs flottes respectives, de manière à assurer des prestations de maintenance en ligne de haute qualité dans chaque aéroport desservi, et notamment à Ajaccio et Paris - Orly :

- *La base technique principale d'Air Corsica à Ajaccio assure la maintenance en ligne des appareils d'Air Corsica et de ceux d'Air France, de même que les trois autres escales techniques établies à Bastia, Figari et Calvi ;*
- *La base d'opérations de maintenance d'Air France à Paris - Orly assure la maintenance en ligne des appareils d'Air France et de ceux d'Air Corsica, en vertu d'une convention d'assistance technique.*

Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité technique que de la ponctualité des Services Aériens »

Dans la suite de ce document ainsi qu'en annexe 4, les deux compagnies détaillent séparément leur politique de maintenance en ligne en décrivant :

- Les moyens utilisés ;
- Les stocks de pièces et équipements ;
- La répartition des moyens propres de servitude ;
- L'organisation ;
- Les infrastructures ;
- Le cadre réglementaire.

⇒ **La politique de maintenance en ligne du Candidat est claire et permet d'assurer les obligations de service public de ce lot. Les copies des agréments figurent en Annexe 3.**

Politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales

Pour le candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea précise qu'elle possède un code éthique qui s'applique à l'ensemble de ses salariés et qui lui sert de cadre de conduite, intégrité et prise de décisions éthiques dans ses activités commerciales quotidiennes.

En matière sociale, Volotea s'affiche comme partie prenante des villes qui l'accueille :

« Nous voulons faire partie des communautés de chacune des villes où nous opérons » en connectant les villes de petite et moyenne taille entre-elles tout en construisant des relations avec les communautés locales.

Volotea considère le volontariat d'entreprise comme un outil permettant de promouvoir un esprit de solidarité parmi nos employés et de favoriser leur engagement dans les réseaux sociaux et dans la préservation de l'environnement :

- Partenariat avec SOS village d'enfants (soutien financier et collecte de jouet et aide numérique),
- Partenariat avec Sillas Voladoras (promotion de l'inclusion des personnes handicapées),
- Participation à la campagne « une lettre, un sourire » (soutien personnes âgées isolées),
- Compétition sportive « Solidarity Olympics (collecte de fonds).

Volotea a mis en place un programme de développement durable appelé Voloterra qui se concentre sur cinq domaines principaux :

1. Utilité du réseau et éco-efficacité (valorisation des vols directs où le choix alternatif est rare voire inexistant à moins de 6 heures avec une spécialisation pour les dessertes insulaires),
2. Réduction des émissions opérationnelles (objectif de réduction 50 % des émissions de CO2 par passager-kilomètre d'ici 2030),
3. Propulsion de nouvelles technologies et stratégies pour une aviation plus durable (développement du Sustainable Aviation Fuel SAF déjà utilisé à 34 % sur la ligne Hambourg-Toulouse),
4. Compensation carbone (objectif de 25 % des émissions de CO2 compensées d'ici 2025),
5. Transparence (Première compagnie à faire auditer son programme de développement durable par Veritas et encouragement des passagers à contribuer au programme de compensation en versant 2 € par passager à la fin de la réservation).

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Fin 2021, Air Corsica a créé une Direction dédiée au « Développement Durable et RSE »

La stratégie en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) est structurée autour de 3 axes principaux :

1. Renforcer et faire rayonner la culture RSE
2. Améliorer la performance environnementale
3. Amplifier l'ancrage social, sociétal et territorial

Cette impulsion de la stratégie RSE répond à un pilotage renforcé de la politique de Développement durable baptisée « Ambizione 2025 » et vise à accroître sa visibilité auprès des collaborateurs et des interlocuteurs extérieurs.

La politique RSE possède sa page web et s'affiche sur les avions de la compagnie.

En 2022 une nouvelle analyse des enjeux RSE d'Air Corsica a été réalisée afin d'actualiser la liste des enjeux, vérifier leur hiérarchisation et enrichir l'approche pour définir 12 enjeux prioritaires selon 3 thématiques :

- Bien-être des collaborateurs
- Préservation de l'environnement
- Implication territoriale et sociétale

Ces enjeux s'accompagnent d'indicateurs.

Parallèlement à cette démarche, Air Corsica a choisi de se concentrer sur 5 des 17 priorités comme définies par les Nations Unies dans le cadre de l'Agenda 2030

- ODD 9 : Industrie et innovation
- ODD 12 : Consommation et production responsable
- ODD 8 : Travail décent et croissance économique
- ODD 5 : Egalité entre les sexes
- ODD 4 : Education de qualité

Air Corsica présente les chiffres clés illustrant la véritable création de valeur de la mise en œuvre de la stratégie RSE et parmi eux :

- 15.743 PMR transportés entre la Corse et le Continent
- 92 % des résidents Corses et 84 % des cadres jugent l'impact d'Air Corsica sur leur vie quotidienne bénéfique voire très bénéfique
- Taux de renouvellement de la flotte d'avion de 70 % d'ici 2025
- Baisse de la consommation de 15 % pour les nouveaux A320 NEO et réduction sonore jusqu'à 20 décibels
- Utilisation d'approche circuit aérien satellitaire favorisant les réductions de la consommation carburant et émission
- 225 millions de retombées totales sur le tissu économique insulaire (+/- 2 % du PIB de la Corse)

Air Corsica précise que « chaque euro de subvention d'exploitation publique accordé à Air Corsica génère entre 2.89 et 3.06 euros de retombées pour le territoire insulaire ».

À noter également :

- Lauréate de la Palme d'Or de l'implication environnementale décerné par le Comité de France
- Mise en place du tri sélectif à bord des avions
- 200 partenaires dans le milieu associatif et notamment Aérobiodiversité en charge de l'inventaire et de la préservation de la biodiversité sur les aéroports, l'Inseme (soutien aux déplacements médicaux), festivals, La Marie Do (lutte contre le cancer)
- ...

- **Pour Air France**

Air France fournit le lien internet qui donne accès à son rapport développement durable qui détaille la politique et les engagements d'Air France-KLM dans les domaines sociaux, sociétaux et environnementaux ;

En matière de développement durable, Air France-KLM présente les chiffres clés suivants :

- Réduction de - 30 % des émissions de CO2 d'ici 2030 par rapport à 2019
- 10 % d'incorporation de carburant durable d'ici 2030
- Flotte nouvelle génération 30 % du total en 2023, 45 % en 2025 et 70 % en 2030
- Optimisation des routes aériennes et réduction du poids à bord (formation des pilotes à l'éco-pilotage) pour un gain de 4 à 5 % de consommation

En matière de réduction de l'empreinte environnementale :

- Économie d'eau grâce à un lavage des avions avec le procédé EcoShine
- - 50 % de déchets non recyclés d'ici 2030 par rapport à 2011 (tri sélectif à bord des avions)
- - 48 % d'articles en plastique à usage unique retirés en 2021
- Eviter le gaspillage alimentaire par un ajustement des prestations embarquées et le don de denrées
- Lutte contre le trafic d'espèces protégées (informer les parties prenantes contre les méthodes des trafiquants qui font voyager les espèces protégées en avion)
- Réduction de l'empreinte sonore

En matière de responsabilité éthique et sociétale, Air France-KLM investit dans le développement du capital humain au travers de 4 valeurs (confiance, respect, transparence et confidentialité) qui se déclinent en plusieurs points :

- Diversité et inclusion (égalité homme/femme, lutte contre les discriminations, 5,57 % de travailleurs handicapés en 2021...)
- Respect des droits de l'homme et lutte contre la corruption
- Achats responsables
- Développement local (prise en compte des attentes et besoins de connectivité et désenclavement des territoires, soutien d'initiatives pour l'accès aux formations comme « nos quartiers ont du talent » par exemple)
- Ethique des affaires et politique anti-corruption avec une formation e-learning de 85 % des salariés à fin 2021
- Démarches de transparence et d'évaluation extra-financière : Air France-KLM fait partie des indices de durabilité Dow Jones pour la dixième année consécutive et est devenu le 1^{er} groupe aérien à être évalué par le biais d'une notation ESG sur demande - 64/100 qui place Air France-KLM en bonne position parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien pour la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux.

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le Candidat N° 1 (Volotea) précise qu'elle possède un code éthique et un programme de développement durable sans les présenter : un complément d'information a été demandé notamment pour disposer d'indicateurs permettant d'évaluer les réalisations du RSE.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les organisations mises en place ainsi que les actions du RSE des compagnies Air Corsica et Air France permettent d'illustrer les efforts effectués en matière de performances éthiques, sociales et environnementales et notamment évaluer les impacts de l'activité sur le territoire.

Synthèse du critère 2.1 :

- ⇒ **L'offre de Volotea répond dans l'ensemble aux exigences du cahier des charges, elle est donc correcte.**
- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges et va au-delà des attentes. Elle est donc très satisfaisante.**

3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs

Pour rappel, les obligations de service public sur ce lot sont les suivantes :

Fréquences	Le lundi et le vendredi toute l'année sauf les jours fériés : quatre (4) allers et retours par jour au minimum ; Le mardi, mercredi 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
Horaires	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
Capacité avion	Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges
Sièges offerts	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 7 080 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

	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. 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

De plus les OSP stipulent les exigences applicables aux tarifs à proposer aux passagers « résidents » 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 (du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027), des tarifs maximaux suivants :

	Vol de ou vers Orly	Vol de ou vers Marseille ou Nice
Tarif maximal par étape	66,0 €	23,5 €

Le tableau suivant résume l'offre proposée par les Candidats sur ce lot :

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Au chapitre I.1 de son offre, le Candidat précise ses engagements en matière d'offre.

Programme de vols							
Leg	Période	Número de vol	Jour de la semaine	STD	STA	Aéronef	Sièges
AJA - ORY	Hiver	V78000	1234567	07:00	8:45	A320	180
		V78002	1..45..	10:45	12:30	A320	180
		V78004	1234567	13:15	15:00	A320	180
		V78006	1234567	18:25	20:10	A320	180
	Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	V78012	1234567	06:00	7:45	A320	180
		V78000	1234567	07:00	8:45	A320	180
		V78002	1234567	10:45	12:30	A320	180
		V78010	1234567	12:05	13:50	A320	180
		V78004	1234567	13:15	15:00	A320	180
		V78014	...3..6.	16:15	18:00	A320	180
		V78008	1234567	17:15	19:00	A320	180
		V78006	1234567	18:25	20:10	A320	180
	Eté (reste de la saison)	V78000	1234567	07:00	8:45	A320	180
		V78002	1234567	10:45	12:30	A320	180
		V78004	1234567	13:15	15:00	A320	180
		V78008*	1..4567	17:15	19:00	A320	180
		V78006	1234567	18:25	20:10	A320	180
ORY - AJA	Hiver	V78001	1234567	09:35	11:20	A320	180
		V78003	1..45..	13:20	15:05	A320	180
		V78005	1234567	15:50	17:35	A320	180
		V78007	1234567	21:00	22:45	A320	180
	Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	V78013	1234567	08:35	10:20	A320	180
		V78001	1234567	09:35	11:20	A320	180
		V78003	1234567	13:20	15:05	A320	180
		V78011	1234567	14:40	16:25	A320	180
		V78005	1234567	15:50	17:35	A320	180
		V78015	...3..6.	18:50	20:35	A320	180
		V78009	1234567	19:50	21:35	A320	180
		V78007	1234567	21:00	22:45	A320	180
	Eté (reste de la saison)	V78001	1234567	09:35	11:20	A320	180
		V78003	1234567	13:20	15:05	A320	180
		V78005	1234567	15:50	17:35	A320	180
		V78009*	1..4567	19:50	21:35	A320	180
		V78007	1234567	21:00	22:45	A320	180

#Heures locales

*jusqu'à une fréquence quotidienne en périodes de capacité supplémentaire

- ⇒ Le critère d'amplitude minimale à destination du lundi au vendredi est respecté (amplitude en Corse de 7h05 en hiver et en été hors pointe et de 8h05 en pointe estivale - supérieure à 7h00 - et sur le continent de 12h15 en hiver et en été hors pointe et de 13h15 en pointe estivale - supérieure à 11h00 -)

		FRÉQUENCES						
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Hiver	Minimum Programmé	4	3	3	4	4	3	3
	Variation	0	0	0	0	0	0	0
Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	Minimum Programmé*	4	3	3	3	4	3	3
	Variation	3	4	4	4	3	4	4
Eté (reste de la saison)	Minimum Programmé*	4	3	3	3	4	3	3
	Variation	1	1	1	2	1	2	2

*minimum hebdomadaire programmé dans chacune de ces périodes

- ⇒ L'offre du Candidat respecte l'ensemble des exigences de fréquences hebdomadaires minimales du programme de base par saison avec une distribution raisonnable des fréquences au cours de la journée

Du fait de l'exploitation d'avions dont la capacité moyenne excède la capacité minimale (180 sièges pour l'Airbus A320 versus 140 sièges) requise au titre des OSP, l'offre hebdomadaire de base en sièges apparaît supérieure au minimum exigé :

Offre de base par semaine (en sièges) :

	SIÈGES PAR SEMAINE		
	Minimum	Programmé	Variation
Hiver	7.360	8.640	1.280
Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	7.080	17.640	10.560
Eté (reste de la saison)	7.080	11.880	4.800

**minimum hebdomadaire programmé dans chacune de ces périodes*

Offre totale par période (en sièges) :

	CAPACITÉS SUPPLÉMENTAIRES		
	Minimum	Programmé*	Variation
Hiver	174.060	181.440	7.380
Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	108.820	109.080	260
Eté (reste de la saison)	303.000	303.120	120

** nombre de sièges programmés pour une saison d'été de 31 semaines et une saison d'hiver de 21 semaines*

- ⇒ L'excédent d'offre hebdomadaire de base en sièges est considéré comme des sièges de l'offre supplémentaire si bien que l'offre en sièges est :
- Conforme aux OSP pendant la saison IATA Eté (pointe et hors pointe)
 - Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Hiver pour permettre de satisfaire les exigences hebdomadaires de fréquences

Dans la partie 3 de son offre, le Candidat précise les conditions d'application du tarif résident :

« Le tarif net n'inclut pas les frais additionnels et les taxes d'aéroport

Tarif avec bagage à main à bord, bagage en soute, remboursable et modifications autorisées.

Les frais de service en cas de vente directe des billets par le transporteur n'excèdent pas 3 € (par dossier de réservation).

Les passagers peuvent choisir entre faire un aller simple ou un aller-retour.

Le tarif standard est le tarif résident mais nous proposons des tarifs promotionnels pour dynamiser la destination :

	RESIDENT				
	Tax	Min Tarif Net	Max Tarif Net	Min Tarif TTC	Max Tarif TTC
AJAORY	36,70 €	10,00 €	66,00 €	46,70 €	102,70 €
ORYAJA	38,05 €	10,00 €	66,00 €	48,05 €	104,05 €

⇒ L'offre du candidat respecte les exigences des OSP relatives aux tarifs résidents et proposera des tarifs promotionnels y compris pour les résidents

⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences des OSP

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, de Nice et, en été seulement, de Figari sont des aéroports dits Coordonnés

Le Candidat rappelle dans la partie I.1.4 de son offre que les vols de et vers l'aéroport d'Ajaccio ne requiert pas de slot et, quant à Orly, précise ce qui suit :

« En ce qui concerne Orly, conformément à l'annexe 1 de cette convention, dans laquelle la France modifie les obligations de service public pour les services aériens réguliers reliant Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari avec Paris (Orly), et conformément à l'article 9 du Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, les autorités françaises ont décidé de réserver des créneaux horaires à l'aéroport d'Orly pour l'exploitation des services susmentionnés. C'est pourquoi, et étant donné que le programme respecte toutes les exigences relatives aux OSP, en cas d'attribution de l'exploitation des obligations de service public entre Ajaccio et Paris (Orly), il Volotea, SL · Travessera de Gracia 56, 4 · 08006 Barcelone · Espagne · T+34 931171777 9 sera attribué à Volotea le quota de créneaux nécessaire par l'association pour la coordination des horaires sur les aéroports français (COHOR). Actuellement, le nombre de créneaux attribués à cette route est de 2.291 pour la saison estivale et de 1.014 pour la saison hivernale. La proposition actuelle de Volotea prévoit un total de 2.290 mouvements pour la saison estivale et 1.008 pour la saison hivernale, de sorte qu'il ne sera pas nécessaire d'obtenir des créneaux supplémentaires. Vous pouvez trouver les détails des créneaux nécessaires dans le tableau ci-dessous :

LIGNE	IATA SAISON*	PÉRIODE	VOLS / SLOTS			
			NOMBRE DE VOLS / MOUVEMENTS	DOTATION DE SLOTS	VARIATION	SLOTS SUPPLÉMENTAIRES À OBTENIR
AJAORY	SUMMER	ÉTÉ (RESTE DE LA SAISON)	1.684	---	---	0
		ÉTÉ (SIX SEMAINES DE MI-JUILLET À FIN AOÛT)	606	---	---	
	SAISON TOTALE		2.290	2.291	1	0
	WINTER	HIVER	1.008	1.014	6	
	TOTAL ANNUEL		3.298	3.305	7	0

En ce qui concerne la possibilité d'obtenir les horaires requis à l'aéroport d'Orly, Volotea a analysé la situation des créneaux horaires à Orly à travers plusieurs sources (E-airports, SAQ COHOR, Étude "In-house"). En général, le programme proposé s'adapte aux créneaux horaires requis avec une marge de ± 15 minutes. En raison des tampons actuellement présents dans le programme, nous pensons qu'en cas de différences, nous pourrions facilement apporter les ajustements nécessaires au programme pour nous conformer aux créneaux horaires. Dans les cas les plus critiques (> 15 minutes), nous avons étudié sur le programme les alternatives disponibles pour nous conformer aux créneaux horaires disponibles selon le SAQ obtenu auprès de COHOR. Dans tous les cas, nous avons

constaté que le programme pouvait s'adapter au créneau horaire disponible, bien que notre préférence initiale soit de demander les créneaux horaires pour le programme actuellement proposé, car nous pensons qu'il répond le mieux aux besoins des passagers et de Volotea. Chez Volotea, nous pensons qu'il est important de souligner que cette disponibilité de créneaux horaires est basée sur la disponibilité actuelle pour la saison S23, et donc il s'agit d'une disponibilité théorique qui peut changer d'une saison à l'autre. De plus, il convient de noter que si Volotea est la compagnie aérienne désignée pour exploiter ces lots, les créneaux horaires actuellement exploités par les compagnies aériennes attributaires seraient libres, ce qui rendrait la situation plus favorable pour obtenir les créneaux horaires souhaités. Par conséquent, nous pensons que l'obtention d'horaires nous permettant d'exploiter le programme proposé ne posera aucun problème. »

- ⇒ **Le nombre de vols programmés par le candidat s'élève à 1008 pendant la saison IATA Hiver et à 2291 pendant la saison IATA Été. Les slots OSP mis à disposition par la DGAC sont suffisants pour assurer le programme d'exploitation de la desserte sur les saisons IATA Été et Hiver.**

Aucun créneau horaire n'est nécessaire pour les opérations sur la plateforme aéroportuaire d'Ajaccio.

Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité et la ponctualité

Comme il est précisé au point 2.3 de l'offre du candidat :

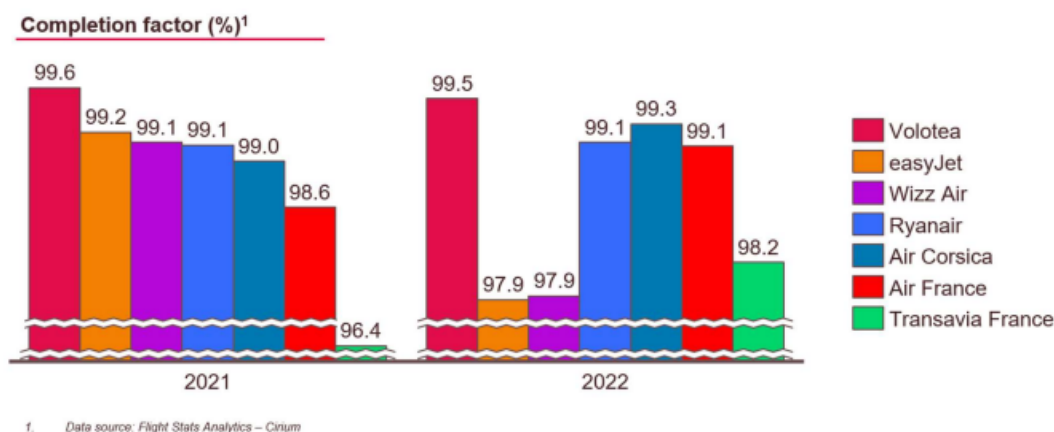
« les mesures spécifiques que Volotea a mis en place pour garantir la ponctualité et la régularité de ses vols :

- ☐ *Temps de vol pour la liaison AJA-ORY programmés en fonction des horaires des autres compagnies aériennes + 5 minutes supplémentaires, ce qui signifie que la plupart des vols auront une durée de vol plus courte que celle prévue.*
- ☐ *Bien que le temps de rotation standard de Volotea soit d'entre 25 et 35 min - selon la flotte et l'aéroport - pour la liaison AJA-ORY, nous programmerons 45-50 min. Cela permettra de garantir un OTP15 de + 95 %.*
- ☐ *Importante standardisation des processus de premier vol (first-wave) et de rotation (turnaround) pour réduire les délais.*
- ☐ *Suivi minutieux des processus de rotation et de premier vol au moyen de nombreux ensembles de données collectées lors des opérations quotidiennes.*
- ☐ *Aéronef situé à la base avec suffisamment de temps au sol la nuit afin d'éviter les retards liés à l'entretien lors du premier vol.*
- ☐ *2 aéronefs de réserve situés à moins de 2 heures d'AJA afin d'éviter les retards et annulations en cas de problèmes techniques.*
- ☐ *Équipage de réserve quotidien situé à la base d'AJA afin d'éviter que les malades de dernière minute ou les personnes n'étant pas en état de voler ne perturbent les opérations.*

□ *Équipage de réserve à l'aéroport pour le premier vol quotidien afin d'éviter les retards sur le premier vol en cas de non-présentation de l'équipage.*

□ *Fiabilité optimale des aéronefs tant en termes de fiabilité technique, de pourcentage d'avions immobilisés au sol (AOG) et de temps de récupération.*

Grâce aux mesures précédentes, Volotea a atteint les meilleurs taux d'annulation avec des facteurs d'achèvement nettement supérieurs à ceux d'opérateurs amplement reconnus :



»

- ⇒ **Le taux de de régularité en 2021 et 2022 (> 99 %) est en adéquation avec les attentes de l'OTC concernant les obligations de service public.**
- ⇒ **De plus, afin de favoriser la régularité de leur service, le Candidat propose des mécanismes d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité, ce qui correspond aux attentes des obligations de service public**
- ⇒ **Engagement du Candidat à assurer un service régulier avec un engagement exprimé de ponctualité de 95 % à 15 minutes - niveau très ambitieux -**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Au chapitre I.1 de son offre, le Candidat précise ses engagements en matière d'offre.

		Saison IATA hiver						
AJA-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges						2	1
XK A320	186 sièges	4	3	3	4	4	1	2
TOTAL		4	3	3	4	4	3	3

		Saison IATA été						
AJA		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges						2	1
XK A320	186 sièges	4	3	3	3	4	1	2
TOTAL		4	3	3	3	4	3	3

A320 XK (186 sièges)		A320 AF (178 sièges)		Horaires Hiver (Local)						
				AJACCIO - ORLY						
		L	M	M	J	V	S	D		
06:55 - 08:35		06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	09:30 - 11:15			
10:50 - 12:30					10:50 - 12:30	10:50 - 12:30	10:50 - 12:30	13:30 - 15:15		
13:10 - 14:50		14:05 - 15:45	14:05 - 15:45	13:10 - 14:50	13:10 - 14:50	13:10 - 14:50	13:35 - 15:20	14:05 - 15:45		
18:20 - 20:00		18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:20 - 20:00		18:20 - 20:00		

ORLY - AJACCIO										
L	M	M	J	V	S	D				
09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	07:00 - 08:45					
					11:05 - 12:50	11:00 - 12:45				
13:35 - 15:10			13:35 - 15:10	13:35 - 15:10	13:35 - 15:10					
15:55 - 17:30	16:50 - 18:25	16:50 - 18:25	15:55 - 17:30	15:55 - 17:30		16:50 - 18:25				
21:05 - 22:40	21:05 - 22:40	21:05 - 22:40	21:05 - 22:40	21:05 - 22:40		21:05 - 22:40				

A320 XK (186 sièges)		A320 AF (178 sièges)		Horaires Eté (Local)						
				AJACCIO - ORLY						
		L	M	M	J	V	S	D		
06:00 - 07:40		06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40			
10:45 - 12:25					10:45 - 12:25	10:45 - 12:25	09:30 - 11:15	13:30 - 15:15		
15:55 - 17:35		15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	13:35 - 15:20	15:55 - 17:35		
19:05 - 20:45		19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	19:05 - 20:45		19:05 - 20:45		

ORLY - AJACCIO										
L	M	M	J	V	S	D				
08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	07:00 - 08:45					
					08:25 - 10:00	11:00 - 12:45				
13:30 - 15:05				13:30 - 15:05	11:05 - 12:50					
18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	18:20 - 19:55		18:20 - 19:55				
21:50 - 23:25	21:50 - 23:25	21:50 - 23:25	21:50 - 23:25	21:50 - 23:25		21:50 - 23:25				

⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences de fréquences hebdomadaires minimales du programme de base par saison avec une distribution raisonnable des fréquences aux cours de la journée

Du fait de l'exploitation d'avions dont la capacité moyenne excède la capacité minimale (178 sièges ou 186 sièges selon le transporteur versus 140 sièges) requise au titre des OSP, l'offre hebdomadaire de base en sièges apparait supérieure au minimum exigé :

Offre de base par semaine (en sièges) :

en sièges	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre AF	dont offre XK	Ecart
IATA hiver	7 360	8 880	1 068	7 812	1 520
IATA été	7 080	8 508	1 068	7 440	1 428

Note : la saison IATA Eté est de 30 semaines seulement en 2024, 2025 et 2026 et de 31 semaines en 2027. L'offre hebdomadaire est adaptée en conséquence.

▪ **Offre totale (offre de base et offre supplémentaire) par période (en sièges) :**

en sièges	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre de base	dont offre supplémentaire	Ecart
Saison hiver (21 semaines)	174 060	186 480	186 480	0	12 420
Pointe été (6 semaines)	108 820	109 200	51 048	58 152	380
Reste de la saison été (25 semaines)	303 000	303 036	212 700	90 336	36
Année	585 880	598 716	450 228	148 488	12 836

- ⇒ **L'excédent d'offre hebdomadaire de base en sièges est considéré comme des sièges de l'offre supplémentaire si bien que l'offre en sièges est :**
- **Conforme aux OSP pendant la saison IATA Eté (pointe et hors pointe)**
 - **Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Hiver pour permettre de satisfaire les exigences hebdomadaires de fréquences**

Amplitude Hiver			
	première arrivée	dernier départ	Amplitude
Ajaccio	11:00	18:20	07:20
Orly	08:35	21:05	12:30

Amplitude Eté			
	première arrivée	dernier départ	Amplitude
Ajaccio	10:00	19:05	09:05
Orly	07:40	21:50	14:10

- ⇒ **Le critère d'amplitude minimale à destination est respecté (amplitude en Corse supérieure à 7h00 et sur le continent, supérieure à 11h00)**

Dans la partie III.1 de son offre, le Candidat précise les conditions d'application du tarif résident :

« Pour la bonne compréhension, le tarif Résident indiqué dans cette soumission est exprimé hors taxes et redevances « per capita » perçues par l'état, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires identifiées comme telles sur le titre de transport et exclut la TVA sur la partie continentale du parcours et hors frais de distribution.

Ainsi qu'il ressort des Obligations de Service Public, le Groupement propose un tarif résident comme suit :

	Adulte	Jeunes et étudiants*
Tarif	66€ Hors Taxe par sens	
Délai de réservation	Jusqu'au départ du vol	
Séjour Minimum	Aucun	
Séjour Maximum	90 Jours	180 Jours
Modifiable	Oui sans pénalités jusqu'à 2H avant le départ	
Remboursable	Oui sans pénalités en Aller-Retour avant le départ	
Type de voyage	Aller-Retour	
Franchise bagage cabine	1 Bagage jusqu'à 12 Kg	
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg	2 Bagages de 23 Kg
Disponibilité	Disponibilité sur 100% de l'offre	
Frais de service	3€ par passager	
Choix du siège (-36h du départ)	Positionnement gratuit sur l'intégralité de la cabine (selon disponibilité)	

Pour rappel et conformément aux Obligations de Services Public, sont considérés comme résidents :

→ *Les personnes 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 et les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours.*

→ *Le Groupement a mis en place un système d'accréditation permettant de valider l'éligibilité du passager Résident (cf. XI.3). »*

⇒ **L'offre du candidat respecte les exigences des OSP relatives aux tarifs résidents**

⇒ **L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences des OSP**

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, de Nice et, en été seulement, de Figari sont des aéroports dits Coordonnés

Le Candidat rappelle dans la partie I.2 de son offre que les vols de et vers l'aéroport d'Ajaccio ne requièrent pas de slot et, quant à Orly, précise ce qui suit :

« Les créneaux horaires de service public attribués à la ligne Ajaccio - Paris Orly étant insuffisants, le Groupement s'engage à utiliser les créneaux horaires propres à Air Corsica et à Air France, afin d'assurer le nombre de fréquences nécessaires pour couvrir l'offre de sièges demandés »

<i>Sur année avec 21 semaines hiver / 31 semaines été</i>	Hiver	Eté	Total
Nombre de slots requis	1016	2300	3316
Slots OSP mis à disposition par la DGAC	1014	2291	3305
Slots mis à disposition par XK	0	0	0
Slots mis à disposition par AF	2	9	11

⇒ **Le nombre de vols programmés est très légèrement supérieur au nombre de slots OSP (+ 11). Il sera donc nécessaire que le Candidat utilise des créneaux hors OSP**

Ce différentiel est traité dans la même partie I.2 de l'offre :

« Le Groupe Air France, principal acteur à l'aéroport d'Orly a développé depuis de nombreuses années une activité au départ de l'aéroport d'Orly lui permettant de disposer de nombreux créneaux horaires, notamment historiques, que le Groupement pourrait envisager de transférer pour correspondre au mieux aux obligations de services publics, aux éventuelles modifications de celles-ci qui interviendraient en cours d'exploitation ou encore de pallier tous imprévus, permettant ainsi de garantir au mieux la régularité et la ponctualité des opérations et d'appréhender au mieux le critère de pénalités imposé par l'autorité concédante. »

Aucun créneau horaire n'est nécessaire pour les opérations sur la plateforme aéroportuaire d'Ajaccio.

Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité et la ponctualité

Comme il est précisé au point II.4.C de l'offre du candidat :

Air Corsica

« Forte d'une gestion opérationnelle efficace, Air Corsica affiche sur les dernières années (de janvier 2020 à décembre 2022) des taux de régularité et de ponctualité élevés, et ce malgré les annulations et retards dus à la pandémie mondiale de COVID-19 sur la période. Avec 601 vols annulés pour 54 700 vols prévus, Air Corsica assure aux passagers un taux de régularité de 98,9 %.

Ce taux d'annulation, toutes causes confondues, égal à 1 % des vols prévus dans son programme de vol, est conforme à ce qui est attendu par l'OTC au titre des Obligations de

Service Public en termes de continuité des Services Aériens pour des causes imputables à l'opérateur.

De même, Air Corsica fait preuve d'une ponctualité certaine avec un taux de ponctualité corrigée de 85 % (retard inférieur à 15 minutes).

Enfin, seulement 0,3 % des vols sont déroutés, et ce principalement à destination de Calvi et de Figari pour des raisons de conditions météorologiques.

Afin d'assurer la régularité et la ponctualité des Services Aériens malgré la survenance d'une irrégularité opérationnelle, Air Corsica a mis en place un mécanisme d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité et de faciliter l'acheminement jusqu'à la destination finale. En Corse, au-delà du transport par bus en cas de déroutement, un accord a été mis en place à cet effet avec les Chemins de Fer de la Corse.

Air Corsica assure pour ses clients un contact téléphonique ou par e-mail rapide afin de les informer de la survenance d'une irrégularité d'exploitation et de leur proposer une solution de réacheminement.

Ainsi, lorsqu'une irrégularité opérationnelle est survenue à moins de 3 heures du départ d'un vol, le passager est pris en charge par les comptoirs aéroports à Ajaccio et Paris - Orly, qui les informent et les assistent. Ces comptoirs, habillés aux couleurs d'Air Corsica, sont spécialement dédiés aux passagers de la compagnie et sont ouverts 7 jours sur 7 avant le décollage du premier vol jusqu'au dernier vol de la journée.

Lorsque l'irrégularité opérationnelle survient plus de 3 heures avant le départ du vol, elle est traitée par le service de régulation commerciale. Ce service intervient d'abord en temps réel en proposant aux différents clients des solutions d'acheminement adaptées et optimisant les coûts. Il gère ensuite a posteriori et suivant les réclamations reçues l'ensemble de la relation client en termes de contentieux, de perte de bagage ou de tout autre litige.

Cette gestion des clients intervient au moyen d'un Rappel Opérationnel Client (ROC) permettant d'informer le passager rapidement par SMS d'une irrégularité et des suites données, et aussi sur tous les outils participant au processus de gestion du vol :

- Les plateformes électroniques de gestion des réservations encore appelée GDS (Global Distribution System) qui permettent la diffusion en temps réel des informations commerciales à l'ensemble des canaux de distribution (programme des vols, tarifs, disponibilités des classes tarifaires, etc.) ;*
- Le système d'inventaire des vols : Amadeus Inventory ;*
- Le système de réservation des vols : Altea Res ;*
- Le système d'enregistrement des passagers : Amadeus DCS. »*

Air France

« Dans l'ensemble, Air France met en œuvre une combinaison de planification proactive, d'opérations efficaces, de technologies de pointe et de communication efficace pour réduire

les retards de vol et assurer le bon déroulement des opérations pour ses passagers. Cependant, il est important de noter que des retards peuvent toujours survenir en raison de divers facteurs imprévus, et Air France travaille continuellement à minimiser leur impact sur les passagers.

Le centre de contrôle des opérations CCO qui a pour objectif d'améliorer la performance opérationnelle, assurer la régulation des opérations et la gestion des aléas. Celui-ci est assuré 7 jours /7 et H24.

Le CCO regroupe 500 personnes, représentant 17 métiers (hors support), et s'appuie sur des outils de suivi et d'aide à la décision.



Air France dispose également pour l'ensemble de ses lignes, d'une réserve d'exploitation basée à Orly, dite 'chaude', grée de telle sorte à être opérationnelle dans les meilleurs délais, lui permettant ainsi de faire face rapidement aux aléas d'exploitation et de répondre à toute défaillance ponctuelle. Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité que de la ponctualité comme décrit ci-après :

	2020	2021	2022
Régularité	99,82%	99,34%	99,93%
Ponctualité corrigée (retard <15 minutes)	85,7%	82,1%	82,2%

»

- ⇒ Le taux de de régularité sur la période donnée (> 99 %) est en adéquation avec les attentes de l'OTC concernant les obligations de service public.
- ⇒ De plus, afin de favoriser la régularité de leur service, le Candidat propose des mécanismes d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité, ce qui correspond aux attentes des obligations de service public

Néanmoins, même si ce constat démontre la capacité du Candidat à assurer un service régulier, aucun engagement n'est clairement exprimé dans l'offre du

candidat, ni en matière de régularité, ni en matière d'amélioration de la ponctualité des vols.

Synthèse du critère 2.2 :

- ⇒ **L'offre de Volotea répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**
- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial

Chaque membre du Candidat présente sa politique générale de marketing et de commercialisation de manière globale laquelle profitera à la ligne concernée par le lot pour les clients résidents comme non-résidents.

L'offre commerciale peut s'apprécier plus en détail au travers des sous-critères ci-dessous :

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le candidat présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers résidents de 19 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Volotea présente ainsi le système d'accréditation qui sera mis en place :

Volotea propose de mettre en place un identifiant de résident (numéro client) via une inscription en ligne sur un formulaire, puis via la transmission d'un justificatif de résidence en Corse (dernier avis d'imposition ou de situation déclarative et passeport ou recto de la carte nationale d'identité ou du titre de séjour).

Un agent Volotea sera chargé de vérifier le dossier et envoie un identifiant au client-résident. L'identifiant sera vérifié chaque année.

Concernant les outils et les actions promotionnelles orientées à l'attention des passagers résidents Corses, le programme de fidélisation Megavolotea est accessible aux résidents comme aux non-résidents.

Le dossier présenté précise qu'une communication d'information auprès des Corses sera réalisée sur le lancement de cette nouvelle ligne sans plus de détail.

Le plan marketing présenté et les différentes actions de communications et publicitaires visent en grande majorité à assurer la promotion de la destination « Ajaccio ».

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica/Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers résidents de 18 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Le système d'accréditation est explicité par le Groupement selon chacune des étapes :

- Collecte des données via un site web dédié (lien à prévoir avec celui des compagnies du Groupement)
- La vérification des données
- L'attribution d'un numéro d'accréditation
- Les contrôles éventuels en envisageant quelques améliorations possibles en collaboration avec l'Autorité Déléguée

Une ligne dédiée existe chez Air Corsica pour faciliter et aider les clients résidents à s'accréditer en stricte conformité avec le RGPD.

Le groupement est force de proposition pour améliorer le système mis en place en mars 2021.

Le Groupement a créé une importante campagne de communication couplée à une série de tutoriels vidéo visant à expliciter les étapes de l'accréditation.

Les moyens de promotions mis en œuvre pour développer le trafic des résidents se retrouve dans la stratégie marketing mise en place par la compagnie Air Corsica qui met l'accent sur l'identité Corse, sa modernité et la satisfaction du client (Sviluppu Economicu et Suddisfazione Cliente).

Les passagers résidents sont naturellement les cœurs de cible des actions promotionnelles de cette stratégie :

- Contenus rédactionnels sur le site Web visant à attirer et engager les résidents
- Site web ou information à bord (In Flight) qui présente les destinations Air Corsica et donc Paris
- E-mailing pour maintenir l'engagement des résidents (exemple campagne d'accréditation au tarif résident)
- Enquêtes clients auprès des résidents afin de mieux cerner leurs attentes
- Création de groupe de clients résidents pour définir ou tester les nouveaux produits etc...

Le Candidat N° 1 (Volotea) précise qu'un système d'accréditation sera mis en place et le plan marketing valorise peu les actions à l'attention de la clientèle résidente.

Le Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) possède une ligne téléphonique dédiée au suivi des accréditations et de nombreuses actions de promotion visent à dynamiser le segment de clientèle des résidents.

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le candidat présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers non-résidents de 81 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Un plan marketing complet et détaillé visant à la promotion de la ligne et au développement du trafic non-résident est détaillé ; l'objectif est de promouvoir la destination « Corse » et plus précisément « Ajaccio » en utilisant des médias qui touchent la clientèle susceptible de prendre l'avion au départ de Paris-Orly.

Un plan média sur 4 ans est présenté en annexe (média interne et externe) :

Des actions de Relations Publiques sont prévues ainsi qu'un événement presse, des voyages de presse, recherche de partenariats et mise en place de publicité digitale visant à stimuler le trafic non-résidents à voyager vers Ajaccio.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers non-résidents de 82 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée (taux de résidents 81 % sur les vols assurés par des moyens Air Corsica et 86 % sur les vols assurés par des moyens Air France)

Concernant Air Corsica, la clientèle non-résidente est ciblée au travers d'offres spéciales avec des tarifs compétitifs.

Le pôle marketing et digital d'Air Corsica combine des stratégies de communication digitales et traditionnelles pour toucher la clientèle non-résidente.

Les moyens de promotions mis en œuvre sont les suivants :

- Optimisation des pages web
- Amélioration de l'application mobile
- Création automatisée de contenu rédactionnel ciblé selon les demandes des utilisateurs sur le site web Air Corsica (via l'Intelligence Artificielle)
- Metacconnect ; un outil pour simplifier les réservations sur les OTA (agences de voyage en ligne)
- Création de communautés en ligne pour plus de visibilité
- Développement de la chaîne YouTube d'Air Corsica
- Renforcement des partenariats pour augmenter la visibilité
- Amélioration des bases de données pour une offre plus personnalisée
- Publicité omniprésente pour renforcer la notoriété
- Optimisation du tunnel de conversion pour simplifier les achats
- Création de contacts via des campagnes de tigger marketing
- Déploiement d'une stratégie marketing responsable
- Stimulation de la fidélité client via des programmes et avantages exclusifs

En parallèle, le programme de satisfaction de la clientèle est présenté par Air Corsica afin de permettre le développement de la clientèle non-résidente au travers des actions suivantes :

- Création d'un compte client pour une expérience et achats personnalisés
- Mesurer les niveaux de satisfactions des clients
- Optimisation des outils de contact clients
- Notification d'accompagnement pour les grandes étapes du voyage

Air France accompagne ce développement des clients non-résidents via sa politique ciblant des voyageurs fréquents et abonnés selon différentes typologies (jeunes, carte Week-end, Senior)

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) présente un plan marketing détaillé pour promouvoir la destination « Ajaccio » au départ d'Orly et donc dynamiser la clientèle non-résidente.

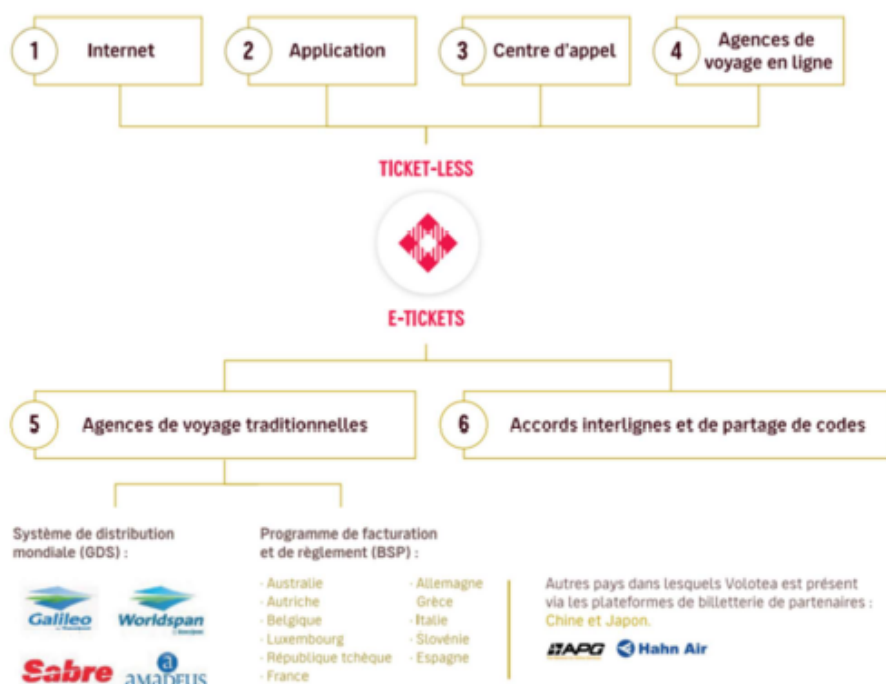
L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un plan marketing détaillé pour promouvoir l'ensemble des destinations Corse et donc dynamiser la clientèle non-résidente.

Les deux offres présentent des exemples de promotion et d'actions marketing permettant le développement du trafic non-résident.

Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS)

Candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea propose un modèle de distribution hybride qui utilise plusieurs canaux de distribution « ticket-less » comme « e-tickets ».



Volotea travaille notamment avec les GDS Amadeus, Galileo, Sabre et Worldspan et de nombreux Tours Opérateurs et agences de voyages.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les canaux de distributions sont clairement explicités et présentés dans l'offre :

- **Pour Air Corsica :**
 - Le service de Ventes à distance (VAD) joignable par téléphone ou e-mail composé de 12 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné à la vente de billets et services spéciaux,
 - Le Centre d'appels de l'entreprise locale sous-traitante (Corsica Phone Service) composé de 14 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné aux modifications des billets et services,
 - Les comptoirs aéroports situés sur les quatre aéroports de Corse, Orly, Marseille et Nice qui permettent aux passagers de choisir le contact direct avec le personnel de la compagnie,
 - Le Service Assistance Commerciale Business to Business, composé de 7 personnes, qui répond aux besoins de la clientèle professionnelle et notamment de l'INSEME,

association de loi 1901 qui soutient les personnes résidentes qui doivent se déplacer sur le continent pour des raisons médicales,

- Le service Groupes et TO composé de 4 personnes qui traitent les demandes de groupes, événements spéciaux.

Air Corsica est en mesure de vendre des billets par l'intermédiaire de toutes les agences de voyages habilitées en France ou à l'étranger, notamment grâce à son entrée au BSP en 2015 (Bank Settlement Plan) et à ses accords avec l'agent de vente APG.

Air Corsica collabore avec les agences de voyage online (OTA)

- **Pour Air France :**

Les circuits de distribution directs :

- Le site internet Air France.fr qui permet une réservation jusqu'à 1h avant le départ du vol
- Le centre d'appel Air France
- Les comptoirs Air France, notamment à Orly
-

Les circuits de distribution indirects :

- Le réseau des agences de voyages via les GDS (Amadeus, Travel Port, Galiléo, Worldspan et Sabre)
- Distribution via les accords interlines (123 accords pour Air France et 12 pour Air Corsica)

L'offre des Candidats N° 1 (Volotea) et N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) concernant les canaux de distribution envisagés est pertinente. La commercialisation effectuée par un GDS permet la bonne réalisation des ventes sur les vols soumis aux OSP.

De plus, les deux candidats possèdent plusieurs canaux de distribution, directs et indirects, représentant un avantage pour la commercialisation. Le niveau de qualité de service proposé est élevé dans ce domaine.

Accords commerciaux de type interlines, partage de codes proposés et joint-venture

Candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea possède des accords de partage de code avec les compagnies Aegean (partage de code bilatéral) et TAP Air Portugal (partage de code unilatéral).

Elle collabore depuis 2023 avec Qatar Airways pour faciliter la vente d'itinéraires en correspondances via un accord interline.

Volotea possède également un accord avec la compagnie allemande Eurowings lequel prévoit la possibilité de vendre 150 lignes par les deux compagnies sur leurs sites web respectifs.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Dans la partie XI.2., le Groupement présente ses accords de type interlines et partages de codes.

- **Pour Air Corsica :**

Air Corsica possède des accords de partage de code avec Air France et ITA Airways

Air Corsica possède également des accords interlines avec les compagnies suivantes :

- Royal Air Maroc (AT)
- ITA Airways (AZ)
- British Airways (BA)
- Emirates (EK)
- CSA Czech Airlines (OK)
- Qatar Airways (QR)
- Tunisair (TU)
- Air Austral (La Réunion)
- FlexFlight (Milan)
- Olympic Air (Athènes)
- Air Caraïbes (Antilles)
- French Bee (Antilles)

- **Pour Air France :**

Air France-KLM met en œuvre un peu moins de 140 accords de coopération selon différents niveaux d'interactions : accords interlines (prorate SpA), partage de codes ou joint-ventures (exemple du présent accord de Groupement Air France/Air Corsica pour répondre aux présentes Obligations de Service Public).

La liste des compagnies aériennes partenaires est jointe au chapitre.

Grâce à l'ensemble de ces partenariats, Air France offre des connexions vers le monde entier depuis le hub de CDG, facilement accessible depuis Orly.

Depuis Orly, Air France offre des connexions vers les DOM ainsi que vers de nombreuses régions françaises.

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) reste limitée en matière d'accords avec d'autres compagnies aériennes.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un nombre important d'accords permettant d'assurer une haute qualité de service dans ce domaine. En effet, ces accords permettent aux passagers utilisant la ligne de ce lot de nombreuses possibilités de correspondances.

Programme de fidélité

Candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea possède un programme de fidélisation appelé Megavolotea basé sur 2 niveaux de cotisation et ouvrant vers différents niveaux d'avantages.

- Megavolotea à 59,99 € offre des réductions sur chaque vol pendant 12 mois jusqu'à 4 accompagnants qui peuvent aussi bénéficier du transport des bagages, sélection de sièges et embarquement prioritaire. Modification des dates de vols sans frais jusqu'à 7 jours avant le vol et obtenir un bon cadeau de 20 €
- Mégavolotea Plus à 99,99 € offre tous les avantages du Mégavolotea, plus embarquement prioritaire systématique avec bagage à bord toujours inclus pour un nombre illimité d'accompagnants. Bon cadeau anniversaire de 35 €.

Ce programme de fidélité possède 500 000 membres.

Il peut s'adapter à la clientèle des résidents comme non-résidents

		RESIDENT		NON RESIDENT	
AVANTAGES		MEGAVOLOTEA	MEGAVOLOTEA PLUS	MEGAVOLOTEA	MEGAVOLOTEA PLUS
P R O D U I T S E T S E R V I C E S	 Sac à main	✓	✓	✓	✓
	 Bagage à main 12 Kg	✓	✓	✓	✓
	 Bagage en soute 25Kg	✓	✓	- Optionnel	- Optionnel
	 Siège	✓	✓	✓	✓
	 Embarquement Prioritaire	-25%	✓	-25%	✓
	 Modification	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique
	 Remboursable	✓	✓	X	X
	 Type de billet	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R
	 Réduction	X	X	Jusqu'à 10€	Jusqu'à 15€
	 Compagnons de voyage	✓ jusqu'à 4	✓ Tous vos compagnons	✓ jusqu'à 4	✓ Tous vos compagnons
	 Anniversaire	✓ 20€ de crédit Volotea	✓ 35€ de crédit Volotea	✓ 20€ de crédit Volotea	✓ 35€ de crédit Volotea
	 Abonnement	€59.99	€99.99	€59.99	€99.99

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les services aériens étant exploités dans le cadre du Groupement, Air France et Air Corsica ont mis en place une politique de fidélisation spécifique aux liaisons entre la Corse et Paris.

- Le programme Flying Blue

L'adhésion au programme Flying Blue est gratuite.

Selon le nombre de vols effectués, le membre du programme de fidélisation atteint un statut et cumule des points ; son statut lui permet de bénéficier d'avantages (embarquement prioritaire, choix du siège gratuit).

Les clients Flying Blue cumulent des miles qu'ils peuvent dépenser en achetant des billets primes ou une option payante, réserver un hôtel ou louer une voiture auprès de partenaires du programme Flying Blue.

« Air France, membre du programme Flying Blue et Air Corsica, partenaire Flying Blue, offrent au travers du programme Flying Blue une politique de fidélisation commune sur les lignes entre Paris-Orly et les quatre aéroports de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari). Quelle que soit la compagnie qui opère ou qui commercialise le vol sur ces lignes, les clients Flying Blue pourront cumuler des miles. Ils pourront également utiliser leurs miles pour réserver des billets sur ces lignes Corses ou auprès de tout partenaire Flying Blue. »

Le programme BlueBiz

Air France a développé le programme de fidélisation *BlueBiz* permettant aux petites et moyennes entreprises de gagner des Blue Credits quand leurs collaborateurs voyagent.

Gratuit et facile d'utilisation, ce programme alloue à l'entreprise, pour chaque voyage sur un vol opéré par Air France ou l'une des compagnies partenaires (KLM, Delta Air Lines, China Eastern), un certain nombre de Blue Credits pouvant ensuite être converti en monnaie permettant l'achat d'un billet.

Air Corsica a également développé plusieurs programmes de fidélisations ainsi que des cartes d'abonnements offrant l'accès à des services à prix avantageux.

Le détail de ces programmes est détaillé dans l'annexe 5 et peut se résumer ainsi :

- Programme de fidélisation « jegagneunbillet.com », gratuit, permet de gagner des billets gratuits après un certain nombre de voyages,
- La carte Air Corsica Plus, vendue au tarif de 300 € permet de bénéficier de tarifs réduits sur les billets et auprès de partenaires (location de voitures) et propose des avantages sur la flexibilité des billets.

	Air Corsica Plus
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg
Sélection siège	✓

- La carte Air Corsica MEA, au tarif de 250 € pour les majeurs et 50 € pour les mineurs, s'adresse notamment à la diaspora Corse en proposant des réductions de - 10 à - 40 % sur le tarif standard

Air Corsica Mea	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 50€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	x
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection siège	✓

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) ne propose pas de système de fidélisation gratuit mais plutôt des systèmes d'abonnements présentant des avantages divers

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) dispose de programmes de fidélisation gratuits en complément des systèmes d'abonnements.

Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés

Candidat N° 1 (Volotea) :

La grille tarifaire des non-résidents diffère selon le canal de distribution : via le web ou via GDS et agences.

Par ailleurs, les tarifs varient selon les options de transport de bagages (soute ou cabine) et embarquement prioritaire.

Tarifs ventes directes via le Web :

TARIF STANDARD WEB HOURS TAXES POUR NON-RESIDENT									
		TARIF STANDARD		TARIF+PRIORITY		TARIF+1BAG		TARIF BAG+PRIORITY	
OR	DEST	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
AJA	ORY	11,31 €	425,59 €	26,70 €	441,01 €	42,10 €	456,43 €	57,60 €	471,85 €
ORY	AJA	11,35 €	474,97 €	26,80 €	490,39 €	42,20 €	505,81 €	57,60 €	521,23 €

Tarifs ventes directes via GDS :

TARIF STANDARD GDS POUR NON-RESIDENT HOURS TAXES					
		TARIF+1BAG		TARIF+PRIORITY	
OR	DEST	MIN	MAX	MIN	MAX
AJA	ORY	54,00 €	451,00 €	196,00 €	451,00 €
ORY	AJA	52,00 €	499,00 €	209,00 €	499,00 €

Les différentes options de la grille tarifaire sont présentées dans la grille ci-dessous :

	AVANTAGES	RESIDENT			NON RESIDENT		
		RESIDENT	ETUDIANT RESIDENT	UM RESIDENT	STANDARD	ETUDIANT ET SENIOR	UM (4-15 ans)
P R O D U I T S E T S E R V I C E S	 Sac à main	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	 Bagage à main 12 Kg	✓	✓	✓	- Optionnel	✓	✓
	 Bagage en soute 25Kg	✓	✓ 2pc	✓	- Optionnel	✓	✓
	 Siège	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	 Embarquement Prioritaire	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel
	 Modification	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique
	 Remboursable	✓	✓	✓	X	X	X
	 Type de billet	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R
	 Réduction	- Optionnel	- Optionnel	X	X	5%	- Optionnel
	 Abonnement	- Optionnel	- Optionnel	X	- Optionnel	- Optionnel	X

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

La grille tarifaire s'articule autour d'une vingtaine de classes de réservation, chacune déclinée en trois gammes tarifaires : Light, Standard et Flexible/Top

- La gamme Light

La gamme Light offre les tarifs les plus abordables pour les passagers soucieux de leur budget prêts à renoncer à certains services ou à se les voir facturer par la suite.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 70€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	X
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Standard

Elle offre un équilibre entre tarifs abordables et flexibilité avec notamment la possibilité de modifier son billet sans pénalité.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités mais possible réajustement tarifaire
Remboursement	×
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Flexible/Top

Elle offre une plus grande souplesse et des conditions plus favorables. Elle est idéale pour les passagers dont les projets de voyage peuvent changer, car au-delà de permettre des modifications de réservation sans pénalité, le passager bénéficie de la possibilité d'obtenir le remboursement de son billet.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg pour XK 1 bagage de 23 Kg pour AF
Sélection gratuite du siège	Oui – à tout moment

Les tarifs varient donc selon les classes de réservations (selon les choix des clients et les disponibilités des tarifs dans chaque classe) et selon les périodes de l'année :

Montant HT	Saison	WINTER		SHOULDER		SUMMER (+ dates à forte demande)			
Classes	Jour	Toute la semaine		Toute la semaine		Lundi à vendredi		Samedi et Dimanche	
AF	XK	Gamme	OW	RT	OW	RT	OW	RT	OW
A	A	Résident		132 €		132 €		132 €	
		Top	420 €	645 €	472 €	725 €	550 €	845 €	596 €
W	W	Standard	394 €	605 €	446 €	685 €	524 €	805 €	570 €
		Light	368 €	565 €	420 €	645 €	498 €	765 €	544 €
		Top	388 €	595 €	440 €	675 €	511 €	785 €	550 €
S	J	Standard	362 €	555 €	414 €	635 €	485 €	745 €	524 €
		Light	336 €	515 €	388 €	595 €	459 €	705 €	498 €
		Top	355 €	545 €	407 €	625 €	472 €	725 €	505 €
Y	C	Standard	329 €	505 €	381 €	585 €	446 €	685 €	479 €
		Light	303 €	465 €	355 €	545 €	420 €	645 €	453 €
		Top	323 €	495 €	375 €	575 €	433 €	665 €	459 €
B	S	Standard	297 €	455 €	349 €	535 €	407 €	625 €	433 €
		Light	271 €	415 €	323 €	495 €	381 €	585 €	407 €
		Top	303 €	465 €	349 €	535 €	401 €	615 €	420 €
D	Y	Standard	277 €	425 €	323 €	495 €	375 €	575 €	394 €
		Light	251 €	385 €	297 €	455 €	349 €	535 €	368 €
		Top	284 €	435 €	323 €	495 €	368 €	565 €	388 €
M	B	Standard	258 €	395 €	297 €	455 €	342 €	525 €	362 €
		Light	232 €	355 €	271 €	415 €	316 €	485 €	336 €
		Top	264 €	405 €	297 €	455 €	336 €	515 €	355 €
U	D	Standard	238 €	365 €	271 €	415 €	310 €	475 €	329 €
		Light	212 €	325 €	245 €	375 €	284 €	435 €	303 €
		Top	245 €	375 €	271 €	415 €	303 €	465 €	323 €
P	M	Standard	219 €	335 €	245 €	375 €	277 €	425 €	297 €
		Light	193 €	295 €	219 €	335 €	251 €	385 €	271 €
		Top	225 €	345 €	251 €	385 €	277 €	425 €	290 €
K	U	Standard	199 €	305 €	225 €	345 €	251 €	385 €	264 €
		Light	173 €	265 €	199 €	305 €	225 €	345 €	238 €
		Top	212 €	325 €	232 €	355 €	251 €	385 €	264 €
H	I	Standard	186 €	285 €	206 €	315 €	225 €	345 €	238 €
		Light	160 €	245 €	180 €	275 €	199 €	305 €	212 €
		Top	199 €	305 €	212 €	325 €	225 €	345 €	238 €
F	K	Standard	173 €	265 €	186 €	285 €	199 €	305 €	212 €
		Light	147 €	225 €	160 €	245 €	173 €	265 €	186 €
		Top	186 €	285 €	193 €	295 €	206 €	315 €	212 €
L	H	Standard	160 €	245 €	167 €	255 €	180 €	275 €	186 €
		Light	134 €	205 €	141 €	215 €	154 €	235 €	160 €
		Top	173 €	265 €	173 €	265 €	186 €	285 €	193 €
Q	F	Standard	147 €	225 €	147 €	225 €	160 €	245 €	167 €
		Light	121 €	185 €	121 €	185 €	134 €	205 €	141 €
		Top	160 €	245 €	160 €	245 €	167 €	255 €	173 €
T	L	Standard	134 €	205 €	134 €	205 €	141 €	215 €	147 €
		Light	108 €	165 €	108 €	165 €	115 €	175 €	121 €
		Top	147 €	225 €	147 €	225 €	147 €	225 €	154 €
E	Q	Standard	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	128 €
		Light	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	102 €
		Top	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €
N	T	Fap							
		Standard	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €
		Wap							
		Light	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €
		Wap							
		Top	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €
		Fap							
R	E	Standard	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €
		Wap							
		Light	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €
		Wap							
		Top	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €
		Fap							
V	N	Standard	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €
		Wap							
		Light	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €
		Wap							
		Top	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €
		Fap							
X	R	Standard	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €
		Wap							
		Light	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €
		Wap							

Cette grille s'entend hors taxes et redevances.

À cette grille tarifaire s'appliquent également des frais de distributions (3 € pour toutes les ventes au tarif résident conformément aux Obligations de service Public) et fixé librement par les réseaux de distribution (Affaires, Loisirs, Opérateurs online).

Concernant ses propres canaux de vente (internet, VAD ou Comptoir), Air Corsica propose sur chaque gamme de tarifs les frais de distribution variables suivants :

Tarifs de frais de distribution	Internet	Service VAD	Comptoir Aéroport
Gamme Light	1 €	15 €	20 €
Gamme Standard	3 €	15 €	20 €
Gamme Top	10 €	15 €	20 €
Résident	3 €	3 €	3 €
Abonné Air Corsica Plus	0 €	0 €	
Abonné MEA	3 €	15 €	

Les offres tarifaires non-résidents du Candidat N° 1 (Volotea) sont simples et claires et d'un excellent niveau tarifaire et les offres tarifaires du Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) sont très complètes et répondent à un grand nombre de types de clients.

Le plus bas tarif aller simple (hors taxes et redevances) proposé par Volotea est affiché à 11,30 € ; et de 33 €, 56 € ou 69 € pour Air Corsica / Air France en tarif light
Précisons que c'est la disponibilité d'un tarif plutôt que son affichage qui constitue la véritable plus-value pour la clientèle.

Activités de vente et publicitaires et promotion des services

Candidat N° 1 (Volotea) :

Dans la partie XI, Volotea présente un plan marketing complet, c'est-à-dire qui combine les actions commerciales sur ses propres supports (site internet, réseaux sociaux...), les médias externes (radio, affichage extérieurs) et digitaux ainsi que la presse et les journalistes.

« Cette combinaison a été choisie pour maximiser la portée et l'efficacité de la campagne permettant d'attirer davantage de voyageurs en Corse ».

La compagnie Volotea présente quelques analyses média métriques et analyses de typologie de clientèle visant à mieux optimiser le ciblage publicitaire.

Volotea présente un calendrier détaillé des actions prévues sur la durée du contrat :

- Média externe (pub radio, affichage bus/métro, radio, affichage aéroport, PQR Corse, PR, Digital)

- Média interne (web online, CRM, réseaux sociaux, à bord, vouchers)

Volotea présente plusieurs exemples de publicités :

- Affichage digital dans le Métro parisien
- Arrière de Bus parisiens
- Radio (couplage Chate France, Chérie FM, Nostalgie, NRJ, Radio Nova, Rire et chansons, TSF Jazz)
- Visibilité sur l'aéroport de Ajaccio
- Presse quotidienne Corse

Volotea présente les actions de RP prévues :

- Interview directeur Volotea et interviews avec la PQR (Le Parisien, Corse-Matin) et Presse spécialisée (Tour Mag, La quotidienne) pour annoncer le gain de la DSP

L'offre de Volotea met l'accent sur la publicité digitale sur différents supports externes ou internes :

Supports externes

- Display banners
- Social ads
- Spotify et Microsoft ads
- Le Bon coin banners
- Native ads

Supports internes

- Site, application et réseaux sociaux Facebook, Instagram et Twitter de Volotea
- Magazine digital Volore de Volotea
- Publicité sur les cartes d'embarquement et au dos des sièges dans l'avion
- Création d'une vidéo « Spot it » sur Ajaccio
- Newsletters exclusives, de mention et d'inspiration

Volotea offrira pendant la durée du contrat un total de 40 vouchers aller-retour d'une valeur de 100 € pour la promotion de la Corse à distribuer via des concours ou fam trips.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica/Air France) :

Le Groupement précise au chapitre XI les éléments de son activité vente-publicité-promotion.

• **Pour Air Corsica**

La stratégie marketing d'Air Corsica est soutenue par deux piliers fondamentaux appelés « Svilupp Economicu (Développement économique) et Sudisfazione Cliente (Satisfaction client) qui se déploie au travers d'un éventail d'actions allant de l'optimisation des services aériens à l'élaboration de stratégie marketing digitales et le développement de promotions attractives.

Un plan marketing détaillé est joint en annexe 6 lequel reprend les différentes actions prévues par axe de positionnement, par périodicité, par durée, par déclinaison et par canal de communication.

Les actions promotionnelles sont présentées pour chaque mois :

- Janvier : Opération « soldes d'hiver »
- Février : Offre Duo St Valentin
- Mars : Drive Plus
- Avril : Produits additionnels
- Mai : Le service aux clients
- Juin : Promotion spécial été
- Juillet : Mise en avant des cartes d'abonnées
- Septembre : Grand jeu concours « Corsica Go »
- Octobre : Promotion été indien
- Octobre : Lancement programme de vols
- Novembre : « Corsica days » équivalent du Black Friday
- Décembre : Grand jeu concours « Corsica Go »

Un ensemble d'autres actions compléteront ce calendrier selon les thématiques suivantes :

- Prix et promotion (exemple : campagne « Air Corsica Family Price »)
- Flexibilité (exemple : offre « easy Air Corsica » pour les clients réguliers)
- Découverte de la destination Paris (exemple : mise en avant des événements clés sur paris et sa région)
- Fidélité/reconnaissance clients (exemple : mise en avant des programmes de fidélité)
- Communauté Air Corsica (exemple : célébration moments spéciaux mariage, premier vol d'un enfant...)
- Lifestyle/divertissement (exemple : célébration 35 ans Air Corsica)
- Valeurs et philosophie/engagement citoyen et éco-responsabilité (exemple : nettoyage des plages)

Air Corsica présente quelques exemples de publicités banners, affichages et vidéos

- **Pour Air France**

Air France présente les actions réalisées en 2023 en Corse à des fins promotionnelles :

- Affiches Air France en aéroport
- Presse dans le magazine « Paroles de Corse » (publicité RSE Produit business, Blue Biz) et Corse Matin
- Digital avec banners
- Radio (RCFM, Skyrock Ajaccio et Alta Frequenza)
- Animation/partenariat (nuits de la guitare Patrimonio, festival de jazz Ajaccio, Arte mare Bastia, Calvi on the rocks)

La promotion des services Air France passe par la commercialisation des différentes cartes d'abonnements : carte jeune, carte Week-end, Carte Sénior, Carte Abonnement

Les deux candidats présentent des plans marketing détaillés qui permettent de dynamiser les ventes grâce à des promotions sur les prix des billets d'avions, la notoriété de la compagnie ou la stimulation au voyage sur la ligne considérée.

Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente)

La relation avec la clientèle concernant l'acte de vente est déterminée par le réseau de distribution et a été analysée dans ce chapitre.

Nous présentons ici plus spécifiquement la relation concernant les services d'après-vente.

Candidat N° 1 (Volotea) :

Ce point est intégré dans la liste des services au sol au point XI :

« Volotea dispose d'un service à la clientèle (centre d'appel » disponible pour répondre aux questions des passagers, fournir des informations sur les vols, les réservations, les bagages et d'autres demandes liées au voyage ».

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Le service après-vente est assuré par les équipes des Pôles Relations Clients dont le centre d'appels sous-traité à une entreprise locale (Corsica Phone Service), Ventes Tierces ainsi que les comptoirs ventes des aéroports.

Ces différentes structures permettent des échanges via différents canaux de communication : téléphone, mail, contact direct au comptoir.

Air Corsica a mis en place en mai 2023 un outil CRM afin de centraliser et organiser les données et les interactions liées aux clients. Les différentes entités du Pôle Relation Clients utilisent cet outil pour traiter, résoudre et suivre les réclamations et litiges de manière organisée et optimisée.

- **Pour Air France**

Le service après-vente s'articule autour de trois services :

- Assistance commerciale qui assure un service téléphonique pour assister le client en cas de modifications, revalidations, annulations et/ou remboursements des billets
- Cellule de régulation Commerciale Opérationnelle chargée de traiter les irrégularités d'exploitation interfacée avec les services d'Air Corsica et d'autres compagnies partenaires
- Une cellule Rappel Opérationnel des Clients (ROC) qui assure un contact téléphonique ou mail rapide avec les clients pour les informer d'irrégularités d'exploitation et leur proposer une solution de réacheminement.

Air France a été primée « N° 1 du Podium de la Relation Client » pour la 8^{ème} année consécutive

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) présente un suivi après-vente via un centre d'appel.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose plusieurs moyens de mise en relation (centre d'appel, cellule de régulation et comptoirs en aéroport) ce qui permet d'augmenter l'efficacité de la relation client.

Niveau des services à bord proposés

Candidat N° 1 (Volotea) :

Les services à bord sont présentés de manière synthétique dans la partie XI et concernent les points suivants :

- la réservation des sièges
- la restauration à bord avec réservation de menus
- le divertissement à bord disponible sur smartphone, ordinateur portable ou tablette
- le magazine de bord « Volare »
- le service de transport des chiens et chats.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Air Corsica propose de nombreux services gratuits, déjà inclus dans le prix du billet.

- Collations (boissons non alcoolisées chaudes et froides, biscuits sucrés / salés)
- La possibilité d'emporter à bord des A320 un bagage en cabine jusqu'à 12 kg
- Accès à une plate-forme numérique de divertissement appelée « e-mozione » en partenariat exclusif avec la société Allindì, spécialisée dans la création de contenus audiovisuels dédiés à la Corse et à la région méditerranéenne.

Air Corsica propose également la possibilité de choisir son siège, le transport d'animaux en cabine et/ou en soute (en fonction de la réglementation en vigueur) et le transport d'équipements spéciaux.

- **Pour Air France :**

A bord des vols opérés par Air France sont proposés gratuitement au passager :

- Une boisson chaude ou froide, alcoolisée ou non,
- Un accompagnement : une viennoiserie ou des biscuits jusqu'à 9h30, et un choix de biscuits salés ou sucrés le reste de la journée.

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) propose une prestation de collation gratuite à bord.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose une prestation de collation gratuite à bord.

Niveau des services au sol spécifiques

Candidat N° 1 (Volotea) :

Les services aux sols sont présentés dans la partie XI et concernent les étapes de l'enregistrement (en ligne ou à l'aéroport), l'embarquement (prioritaire), les modifications de vol, les assurances, les bagages, les assistance spéciales et le service à la clientèle.

Dans la partie XIII, Volotea présente les services prévus à l'attention des personnes à mobilités réduites.

La compagnie propose les services suivants, au-delà du service habituel fourni par l'aéroport en vertu de la réglementation européenne :

- Civière à la demande 72h avant le départ du vol (installation de la civière à prévoir avec l'aide du service d'assistance médicale ou accompagnant)
- Coordination par Volotea entre le service d'assistance médicale et l'aéroport pour permettre l'accès de l'ambulance si nécessaire
- Autorisation de mallette de soin médicaux à bord conformément au protocole de gestion IATA
- Possibilité de fourniture de bouteille d'oxygène par Volotea à la demande du passager 72h avant le vol
- Fauteuil étroit pour aider les passagers à mobilité réduite à se rendre facilement aux toilettes

⇒ **Le candidat précise être en mesure de prendre en charge un maximum de 10 Mineurs non accompagné (UM) par vol.**

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement présente dans ce sous-critère les procédures de prise en charge des passagers à mobilité réduite et/ou voyageant pour des motifs médicaux ainsi que la prise en charge des Mineurs non accompagné (UM)

La gestion des UM :

Les différentes étapes sont détaillées depuis les conditions d'accès au statut d'UM (4 à 11 ans), la réservation du service et la prise en charge à l'aéroport, pendant le vol, à l'arrivée ainsi qu'en cas de retard du vol.

L'accueil des PMR et passagers voyageant pour motifs médicaux :

Air Corsica et Air France ont mis en place des services spécialisés à l'accueil de ces passagers.

- Pour Air Corsica

Les contraintes médicales des passagers sont répercutées au service MEDA qui doit guider l'usager dans ses démarches et mettre en œuvre les procédures nécessaires.

Air Corsica précise les différentes étapes de la prise en charge et de la gestion des différents types de passagers nécessitant une assistance (PWD) :

- Liaison entre le médecin traitant et le médecin agréé Air Corsica en amont
- Les différentes étapes de la prise en charge à l'aéroport et dans l'avion
- Les conditions d'aménagement de la cabine (occupation de plusieurs sièges etc...)
- Les spécificités d'accompagnement notamment pour les enfants handicapés et passagers mal voyants ou non entendants (les nouveaux A320 sont équipés de consignes de sécurité et numérotation des sièges en braille)
- La mise en relation avec le service TEX dédié à la gestion des transports exceptionnels, pour la prise en charge des civières, différents types de fauteuils électriques, matériels médical spécifiques...

Le personnel Air Corsica a suivi une formation spécifique dédiée au handicap pour l'accueil des passagers à mobilité réduite.

Une chaise de transfert est disponible à bord des A320 afin de permettre aux PMR d'accéder aux toilettes

Les procédures pour les passagers sur civières et pour l'oxygène à bord sont plus spécifiquement détaillées :

Passagers sur civières :

- Acceptation : lien avec le médecin et accessibilité sur les A320 et ATR
- Formalités : contact ambulance départ et arrivée

Oxygène à bord :

- Documents médicaux (résolution IATA 700 annexe A et B)...
- Kit personnel et conditions d'acceptation et de réservation

Dans l'annexe 5, Air Corsica précise son partenariat avec l'association « Inseme », reconnue d'intérêt général qui soutient les résidents Corses qui doivent se déplacer sur le continent pour raison médicale, notamment en urgence dans les 24H

- Pour Air France

Air France a mis en place le service Saphir, qui propose des services gratuits à tous les passagers handicapés et/ou à mobilité réduite :

- Ligne téléphonique directe,
- Assistance et personnel adaptés et dédiés,
- Services et prestations adaptés,

- Possibilité d'obtenir gratuitement la carte Saphir qui facilite l'accès aux services,
- Partenariat avec des sociétés de transport au sol spécialisés (Age d'Or services et Ulysse) avec des réductions tarifaires,
- Prise en charge des fauteuils ou équipements.

Saphir est en mesure de gérer les demandes de voyages des passagers avec un handicap sensoriel, les passagers avec une déficience intellectuelle, les insuffisances respiratoires (oxygène à bord), personnes paralysées ou sans membres supérieurs.

L'offre du candidat N° 1 est en mesure de proposer des services au sol spécifiques pour les PMR au-delà du service habituel fourni par l'aéroport.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) est en mesure de proposer des services au sol spécifiques pour les PMR selon une organisation couvrant la totalité des cas « spécifiques » rencontrés, avec la mise en place de services dédiés permettant un accompagnement de haute qualité.

Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI

Candidat N° 1 (Volotea) :

Dans la partie II-3, le candidat précise :

« Volotea dispose de procédures opérationnelles visant à gérer le transport de marchandises spéciales tels que les organes, cercueils, isotopes radioactifs, etc...conformément aux spécifications opérationnelles spécifiques, y compris celles du certificat de transport aérien (CTA). Volotea dispose par ailleurs d'une vaste expérience en gestion de ce genre d'articles de fret dans d'autres pays européens (par exemple Italie) régis par le même cadre réglementaire (EASA, OACI). »

« Volotea a été agréée par l'autorité de l'aviation civile espagnole pour transporter les matières dangereuses en 2016 et dispose de protocoles spécifiques et de standards de formation des équipes pour garantir une gestion sécurisée de ce genre d'articles de fret, dans le respect du règlement de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). »

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

A l'exception des escales de Calvi de Figari (fret import exclusivement), toutes les autres destinations sont ouvertes à une commercialisation complète du fret. Les frets spéciaux (produits périssables, humides, animaux, dépouilles mortelles...) et les marchandises dangereuses (y compris les radioactifs) sont acceptés par la compagnie selon le type d'aéronef.

Les clients principaux de la compagnie pour le fret aérien sont : OCP, DHL, CIBLEX, EFS... Par ailleurs la compagnie offre également un service de fret camionné au départ de Marseille vers Ajaccio et Bastia en produit alternatif pour le fret non avionnable.

Une convention particulière a été signée avec l'Etablissement Français du Sang (EFS) pour l'acheminement de/vers la Corse 7/7 de produits sanguins dans le cadre d'une mission de service public sanitaire. »

Transport Life Human Organ (LHO) : une convention de transport de prélèvements d'organes (LHO) par avion, au départ de la Corse pour des transplantations sera mise en œuvre au cours du second semestre 2023 entre Air Corsica et l'Agence de Biomédecine.

Concernant les marchandises dangereuses, le candidat présente les points suivants : .

« Les marchandises dangereuses sont des matières ou objets qui présentent un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Elles font l'objet d'une classification par la réglementation internationale établie par l'OACI (Organisation Aviation Civile Internationale) et l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien).

Air Corsica est titulaire d'un agrément spécifique délivré par la DGAC pour le transport par air des marchandises dangereuses (DG.0300-Ed01), en vertu duquel elle est autorisée à effectuer ce transport dans les conditions suivantes :

- Agrément pour tout type d'aéronef inscrit dans le Certificat du Transport Aérien ;
- Agrément pour toutes classes et/ou divisions de MD autorisées au transport aérien sur avion de passagers ;
- Aucune limitation n'a été notifiée à la Compagnie Air Corsica

Cette autorisation est délivrée pour une durée illimitée et reste valide sous réserve du maintien de la conformité aux exigences de l'AIROPS.

Toutefois, Air Corsica a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- Interdiction de transport de tous les explosifs, sauf ceux de la division 1.4S
- Interdiction de transport des marchandises dangereuses en quantités limitées (à l'exception des produits de consommation ID8000)

- **Pour Air France**

Air France détient des autorisations gouvernementales pour le traitement et le transport des marchandises dangereuses par air, à savoir :

- Une autorisation MD 0004 validité permanente ;
- Un Certificat de Transport Aérien référencé FR.AOC.0004 (édition 2) validité permanente. Délivrées par le Ministère de la transition écologique et solidaire à Air France ; ces autorisations permettent à Air France de transporter des marchandises dangereuses avec tous les avions qui apparaissent sur son CTA.

Toutefois, Air France a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- L'approbation préalable d'Air France est requise pour le transport des marchandises dangereuses au titre des dérogations ou approbations des autorités nationales compétentes (voir IATA DGR).

- Les batteries et les piles au lithium métal (UN 3090) sont interdites en tant que fret à bord des avions cargo d'Air France. Cela s'applique à la section I (IA et IB RBM) de l'instruction d'emballage 968 y compris celles approuvées par une autorité appropriée en vertu des dispositions particulières A88 ou A99.

Cette interdiction ne s'applique pas aux batteries et piles au lithium métal (UN3090) qui sont :

- Préparées selon la Section II (EBM) de l'instruction d'emballage 968
- Visées par les dispositions s'appliquant aux marchandises dangereuses transportées par les passagers ou membres d'équipages (voir le PAM 7.5.7)
- Présentées comme du matériel compagnie Air France (COMAT).

L'offre du candidat N° 1 précise qu'il est en mesure d'assurer le transport de matière dangereuse y compris les matières infectieuses (Classe 6.2) si la compagnie est attributaire de la DSP

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente toutes les garanties en matière de transport de matières dangereuses.

Synthèse du critère 2.3 :

- ⇒ **L'offre de Volotea présente sur certains critères un service standard. Elle répond aux attentes et est donc correcte.**
- ⇒ **L'offre du Groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.4 Synthèse de la qualité de 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 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 : ➤ 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
➤ 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
➤ 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
➤ 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.

3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)

3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre

3.3.5.1.1. Analyse des recettes

Les niveaux de chiffres d'affaires évalués par les deux candidats sur le lot n° 1 Ajaccio - Paris Orly présentent des écarts importants, qui s'expliquent par leur profil et caractéristiques spécifiques : le groupement est constitué de deux compagnies traditionnelles Air France et Air Corsica (« Full Service Carrier ») tandis que Volotea est un opérateur « low-cost » avec une structure de coûts lui permettant de proposer des niveaux tarifaires sensiblement inférieurs et de capter de fortes parts de marché.

Evolution des niveaux de chiffres d'affaires entre les offres initiales et finales

Ils ont diversement évolué : sur la période comparable de 2025 à 2027, le candidat Volotea a révisé en légère baisse son niveau de chiffre d'affaires (- 0,4 %), quand le candidat Air Corsica - Air France l'a révisé à la hausse (+ 1,3 %, soit près de + 0,6 M€ en moyenne annuelle).

Le groupement Air Corsica - Air France a affiné sa stratégie commerciale et marketing pour générer un volume supplémentaire de clients continentaux à un taux moyen coupon promotionnel sur les disponibilités restantes des vols les moins demandés (actions promotionnelles innovantes).

Le taux de croissance annuel moyen des recettes s'établit à + 3,2 % pour Volotea sur la période 2025-2027 ; la progression est légèrement supérieure pour le groupement : + 3,9 %.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Chiffre d'affaires total -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	27 487	28 914	29 966	30 852	117 220	3,3%
Offre finale - An.1 tronqué	23 599	28 818	29 861	30 687	112 965	3,2%
Ecarts (valeur)	-3 888	-96	-105	-165	-4 254	-0,1 point
Ecarts (%)	-14,1%	-0,3%	-0,4%	-0,5%	-3,6%	

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Chiffre d'affaires total -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	42 414	42 706	43 245	43 931	172 295	1,4%
Offre finale - An.1 tronqué	38 581	41 881	44 550	45 198	170 210	3,9%
Ecarts (valeur)	-3 833	-824	1 305	1 267	-2 085	2,5 point
Ecarts (%)	-9,0%	-1,9%	3,0%	2,9%	-1,2%	

Le groupement Air Corsica - Air France évalue son chiffre d'affaires annuel moyen à 45,4 M€, contre 30,1 M€ pour Volotea.

- Les recettes totales du groupement Air Corsica-Air France sont supérieures à celles de Volotea de plus de 57 M€ sur la totalité de la période DSP 2024-2027 : respectivement 170 M€ et 113 M€ soit + 51 %.
- En moyenne annuelle sur 2024-2027, les recettes totales de Volotea sont inférieures de 9,1 M€ à celles réalisées sur l'année 2022, soit - 23 %, quand celles d'Air Corsica - Air France progressent de 6,1 M€ soit + 16 %
- Les recettes « accessoires » sont peu élevées pour Volotea, tandis qu'elles représentent plus de 7 % pour le groupement (3,3 M€ en moyenne annuelle) : cet écart s'explique par l'affectation des recettes - excédents de bagages et billets émis non-utilisés - sur ce poste « autres recettes » pour Air Corsica, alors qu'elles sont incluses dans les recettes passagers pour Volotea.

Volotea - Recettes		
AJA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
An 1 - 2024	23 412	23 599
An 2 - 2025	28 568	28 818
An 3 - 2026	29 611	29 861
An 4 - 2027	30 437	30 687
DSP 2024-27	112 028	112 965
TCAM (*)	3,2%	3,2%
Moyenne	29 874	30 124

* : taux de croissance annuel moyen de 2025 à 2027

DSP 2024-27 versus historique		
AJA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
Rés.2022	37 477	39 245
DSP 2024-27	29 874	30 124
évolution	-20%	-23%

DSP 2024-27 = moyenne annuelle

Groupement XK-AF - Recettes		
AJA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
An 1 - 2024	36 095	38 581
An 2 - 2025	38 936	41 881
An 3 - 2026	41 201	44 550
An 4 - 2027	41 412	45 198
DSP 2024-27	157 643	170 210
TCAM (*)	3,1%	3,9%
Moyenne	42 038	45 389

* : taux de croissance annuel moyen de 2025 à 2027

DSP 2024-27 versus historique		
AJA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
Rés.2022	37 477	39 245
DSP 2024-27	42 038	45 389
évolution	12%	16%

DSP 2024-27 = moyenne annuelle

Les niveaux d'activité évalués par les deux candidats sur le lot n° 1 Ajaccio -Paris Orly sont quasiment équivalents : 537 000 passagers annuels en moyenne annuelle de 2025 à 2027 pour le groupement Air Corsica - Air France, soit 1,6 % de plus que Volotea (529 000).

Les ajustements de stratégie commerciale et promotionnelle du groupement Air Corsica - Air France transcrits dans leur offre finale gommant les écarts importants de volume de trafic passagers constatés sur les offres initiales des candidats. Le groupement Air Corsica - Air France a rajouté annuellement 65 000 passagers de 2025 à 2027.

Evolution des volumes de passagers transportés entre les offres initiales et finales

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Nombre de Passagers transportés -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	547 886	546 614	546 932	550 628	2 192 060	0,4%
Offre finale - An.1 tronqué	438 142	527 886	528 204	530 958	2 025 190	0,3%
Ecarts (valeur)	-109 744	-18 728	-18 728	-19 670	-166 870	-0,1 point
Ecarts (%)	-20,0%	-3,4%	-3,4%	-3,6%	-7,6%	

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Nombre de Passagers transportés -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	475 056	472 135	471 322	471 930	1 890 443	0,0%
Offre finale - An.1 tronqué	448 340	537 290	537 478	537 024	2 060 132	0,0%
Ecarts (valeur)	-26 716	65 155	66 156	65 095	169 689	0 point
Ecarts (%)	-5,6%	13,8%	14,0%	13,8%	9,0%	

L'activité exprimée en sièges offerts s'établit en moyenne annuelle à 605 000 pour l'offre de Volotea (qui opère en Airbus A320 de 180 sièges) et est légèrement inférieure (- 1,5 %) à celle du groupement Air Corsica - Air France (qui exploite également des A320, d'une capacité respective de 186 et 178 sièges).

Les trafics annuels des deux candidats sont stables sur la période 2025-2027, hypothèse d'une desserte mature et d'un opérateur aguerri sur ce marché.

Les deux candidats présentent un coefficient de remplissage moyen annuel élevé et similaire : supérieur à 89 % et de plus de 10 points au-dessus de celui de l'année 2022 (79 %).

La saisonnalité du trafic est peu marquée entre les saisons été et hiver :

- Le groupement Air Corsica - Air France et Volotea affichent un coefficient de remplissage similaire en hiver, à hauteur de 87 %
- Le groupement Air Corsica - Air France et Volotea affichent un coefficient de remplissage légèrement supérieur en été, respectivement de 91 % et 90 %.

La distribution du trafic par typologie client est proche entre les deux candidats : 19 % pour Volotea, 18 % pour le groupement (proche du niveau enregistré en 2022 de 19,5%).

Volotea - Activité							
AJA-ORY Volotea	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
An 1 - 2024	2 718	4533	1,67	489 240	438 142	20%	89,6%
An 2 - 2025	3 286	5480	1,67	591 480	527 886	19%	89,2%
An 3 - 2026	3 288	5483	1,67	591 840	528 204	19%	89,2%
An 4 - 2027	3 306	5513	1,67	595 080	530 958	19%	89,2%
DSP 2024-27	12 598	21 010	1,67	2 267 640	2 025 190	19%	89,3%
Moyenne	3 359	5 603		604 704	540 051		

DSP 2024-27 versus historique							
AJA-ORY Volotea	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
Rés.2022 (*)	3 133	4856	1,55	582 582	459 180	19,4%	78,8%
Moy.2024-27	3 359	5603	1,67	604 704	540 051	19,5%	89,3%
évolution	7,2%	15,4%	7,6%	3,8%	17,6%	0,1	10,5

Groupement Air Corsica-Air France - Activité							
AJA-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
An 1 - 2024	2 702	4374	1,62	496 668	448 340	16,3%	90,3%
An 2 - 2025	3 270	5297	1,62	601 740	537 290	18,4%	89,3%
An 3 - 2026	3 272	5300	1,62	602 112	537 478	18,4%	89,3%
An 4 - 2027	3 262	5284	1,62	600 204	537 024	18,5%	89,5%
DSP 2024-27	12 506	20 255	1,62	2 300 724	2 060 132	18,0%	89,5%
Moyenne	3 335	5 401		613 526	549 369		

DSP 2024-27 versus historique							
AJA-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
Rés.2022 (*)	3 133	4856	1,55	582 582	459 180	19,4%	78,8%
Moy.2024-27	3 335	5401	1,62	613 526	549 369	18,0%	89,5%
évolution	6,4%	11,2%	0,04	5,3%	19,6%	-1,4	10,7

La recette unitaire s'établit en moyenne annuelle à 55 € par passager pour Volotea (services ancillaires inclus, dont excédents de bagages), très inférieure (- 29 %) à celle évaluée par le groupement Air Corsica-Air France à 77 €.

Volotea et le groupement Air Corsica - Air France inscrivent une progression moyenne annuelle de leur recette unitaire de + 3,2 % entre 2025 et 2027.

Volotea	
AJA-ORY	Recette unitaire (*)
en €	Volotea
An 1 - 2024	53
An 2 - 2025	54
An 3 - 2026	56
An 4 - 2027	58
DSP 2024-27	55
TCAM (**)	3,2%

DSP 2024-27 versus historique

AJA-ORY	Recette unitaire
Rés.2022	82 €
DSP 2024-27	55 €
évolution	-32%

* : recettes résident, non-résident
et contrib° climat

** : taux de croissance annuel moyen 25-27

Groupement Air Corsica-Air France			
AJA-ORY	Recette unitaire (*)		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	79	85	81
An 2 - 2025	71	78	72
An 3 - 2026	75	83	77
An 4 - 2027	75	83	77
DSP 2024-27	75	82	77
TCAM (**)	2,9%	3,1%	3,2%

* : recettes résident, non-résident et contrib° climat

** : taux de croissance annuel moyen 2025-27

DSP 2024-27 versus historique			
AJA-ORY	Recette unitaire		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Rés.2022	80	86	81,6
DSP 2024-27	75	82	76,5
évolution	-6,8%	-4,5%	-6,2%

Volotea met en œuvre son modèle tarifaire « low-fare », avec des tarifs promotionnels :

- à partir de 10 € hors taxes pour les résidents à mettre en regard du taux contractuel de 66 €
- à partir de 11,3 € hors taxes par trajet pour les voyageurs non-résidents.

Par rapport aux données connues de 2022, la recette unitaire moyenne sur la DSP 2024-2027 affiche une baisse marquée de - 32 % pour Volotea, limitée à - 6 % pour le groupement Air Corsica - Air France.

La recette unitaire du résident chez Volotea est d'un peu plus de 50 €, contre 66 € (taux contractuel) pour le groupement Air Corsica - Air France.

L'écart est encore plus marqué entre les recettes unitaires des non-résidents : Volotea affiche un niveau de 57 €, inférieur de 22 € à celui du groupement Air Corsica - Air France (79 €), soit - 27 %.

Enfin, Volotea n'envisage à ce jour aucun supplément tarifaire pour couvrir les surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable sur les tarifs non-résident, contrairement au groupement Air Corsica - Air France qui applique une contribution par passager et trajet (AJA-ORY ou ORY-AJA) de 4 € en 2024, 6 € en 2025 et 9 € en 2026 et 2027.

Volotea			DSP 2024-27 versus historique		
AJA-ORY	Recette unitaire non-résident	Recette unitaire résident	AJA-ORY	Recette unitaire non-résident	Recette unitaire résident
en €	Volotea	Volotea			
An 1 - 2024	54	49	Rés.2022	86,4 €	61,0 €
An 2 - 2025	55	50	DSP 2024-27	56,5 €	50,4 €
An 3 - 2026	57	51	évolution	-0,3 €	-0,2 €
An 4 - 2027	59	50			
DSP 2024-27	56,5	50,4			
TCAM (**)	3,2%	0,4%			

* : recettes non-résident et contrib° climat
** : taux de croissance annuel moyen 25-27

Groupement XK-AF - Recette unitaire non-résident				DSP 2024-27 versus historique			
AJA-ORY	Recette unitaire non-résident (*)			AJA-ORY	Recette unitaire non-résident		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	81	88	83	Rés.2022	85	90	86,4
An 2 - 2025	72	80	74	DSP 2024-27	77	85	78,8
An 3 - 2026	77	86	79	évolution	-9,9%	-5,6%	-8,8%
An 4 - 2027	77	86	80				
DSP 2024-27	77	85	79				
TCAM (*)	3,9%	3,5%	3,8%				

* : recettes non-résident et contrib° climat
** : taux de croissance annuel moyen 2025-27

Recette unitaire résident : 66€ par coupon sur 2024-27
(taux contractuel uniquement)

3.3.5.1.2. Analyse des coûts

Les coûts évalués par les deux candidats sur le lot n° 1 Ajaccio - Paris Orly présentent des écarts importants, qui s'expliquent par leur profil et caractéristiques spécifiques : un Groupement composé de compagnies traditionnelles Air Corsica et Air France (« Full Service Carrier »), tandis que Volotea est dotée d'une structure de coûts plus compétitive (opérateur « low-cost »).

Ainsi, l'opérateur Volotea évalue le coût moyen d'une étape AJA-ORY à 14 536 €, contre 20.291 € pour le Groupement Air Corsica - Air France, soit un écart de - 28 %.

Par rapport aux données connues de 2022, Volotea propose un coût au vol réduit de - 27 % ; le Groupement Air Corsica - Air France augmente de manière modérée sa structure de coûts (+ 1,9 %).

Volotea			
AJA-ORY	Coûts totaux par vol	AJA-ORY	Coûts totaux par vol
en €	Volotea		
An 1 - 2024	14 355	Rés.2022	19 904 €
An 2 - 2025	14 546	DSP 2024-27	14 536 €
An 3 - 2026	14 564	évolution	-27%
An 4 - 2027	14 645		
DSP 2024-27	14 536		

Groupement XK-AF - Coûts totaux par vol				DSP 2024-27 versus historique			
AJA-ORY	Coûts totaux par vol			AJA-ORY	Coûts totaux par vol		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	17 357	25 583	19 604	Rés.2022	17 421	28 134	19 904
An 2 - 2025	17 740	27 102	20 059	DSP 2024-27	18 135	26 631	20 291
An 3 - 2026	18 553	26 663	20 561	évolution	4,1%	-5,3%	1,9%
An 4 - 2027	18 734	27 080	20 822				
DSP 2024-27	18 135	26 631	20 291				

Evolution des coûts entre les offres initiales et finales

Pour mémoire, l'évolution des coûts entre offre initiale et offre finale est présentée à titre indicatif car les périodes analysées sont différentes : Quatre années complètes soit 48 mois sur l'offre initiale et trois ans et neuf mois soit 45 mois sur l'offre finale.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Total Charges -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	43 335	43 451	43 803	44 369	174 958	1,1%
Offre finale - An.1 tronqué	39 016	47 799	47 886	48 418	183 120	0,6%
Ecart (valeur)	-4 318	4 348	4 083	4 049	8 162	-0,4 point
Ecart (%)	-10,0%	10,0%	9,3%	9,1%	4,7%	9,5%

Globalement Volotea a augmenté son offre de 8,2 M€ soit + 4,7 %. Si l'on retire l'année tronquée le montant progresse d'environ 16,5 M€ soit 9,5 % sur la durée de la DSP. Cet ajustement de coût est lié à la prise en compte de l'accroissement des prix de carburant au dernier trimestre 2023. Malgré la baisse constatée depuis, Volotea n'a pas revu les C.E.P.

À l'inverse, le Groupement a réduit ses charges totales à hauteur de - 5,5 %, soit environ - 15 M€ sur la durée de la DSP (Montant retraité de l'année tronquée).

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Total Charges -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	66 555	68 769	71 204	72 534	279 062	2,7%
Offre finale - An.1 tronqué	52 970	65 594	67 275	67 922	253 761	1,8%
Ecart (valeur)	-13 585	-3 175	-3 929	-4 612	-25 301	-0,9 point
Ecart (%)	-20,4%	-4,6%	-5,5%	-6,4%	-9,1%	-5,5%

Cette révision à la baisse est obtenue principalement par une révision des coûts d'escale et la prise en compte de la baisse des cours du carburant.

Coûts unitaires des offres finales des candidats par poste de charges

Volotea propose des coûts unitaires inférieurs à ceux du Groupement Air Corsica - Air France sur de nombreux postes de charges, notamment sur les postes suivants (référence coûts moyens DSP) :

- Escale fixe et variable : - 63 %
- Maintenance fixe et variable : - 41 %
- Personnel navigant : - 69 %
- Frais de structure : - 63 %

Les coûts unitaires plus compétitifs chez le Groupement Air Corsica - Air France par rapport à Volotea sont notamment :

- Carburant : + 23 % par heure de vol chez Volotea provenant d'une politique de couverture carburant plus affinée pour le Groupement (couvertures annuelles) versus une couverture sur l'intégralité des quatre années de la DSP pour Volotea.
- Loi climat & EU-ETS : + 35 % chez Volotea (solde de quotas gratuits en début de DSP et avions 320 NEO pour le groupement consommant moins de carburant que les A320 CEO de Volotea).

Coûts unitaires en € par poste de charges (*)				
AJA-ORY	Nature coûts	An 2 - 2025		
coûts/unité d'œuvre en €	& UO	Volotea	GRPT XK-AF	Ecart %
Carburant	Var. / HBB	2 402	1 953	23%
Coût loi climat & EU-ETS	Var. / HBB	966	714	35%
Maintenance variable	Var. / HBB	757	820	-8%
Coûts d'assistance escales	Var. / Vol	1 285	1 624	-21%
Hébergement-mission PN	Var. / HBB	85	56	52%
Redevances de navigation	Var. / Vol	1 372	1 054	30%
Redevances aéroports	Var. / Vol	754	756	0%
Coût de distribution	Var. / Pax	0,8	8,8	-91%
Commissariat	Var. / Pax	2,2	0,8	174%
Aléas d'exploitation	Var. / Vol	152	118	28%
Coûts avions (incl. assur.)	Fixe / Mois	435	463	-6%
Coûts Personnel navigant	Fixe / Mois	209	682	-69%
Coûts escale fixes	Fixe / Mois	5	522	-99%
Maintenance fixe	Fixe / Mois	94	355	-74%
Frais commerciaux fixes	Fixe / Mois	45	84	-46%
Frais de structure	Fixe / Mois	140	374	-63%
Autres coûts fixes	Fixe / Mois	25	23	10%
Rémunération compagnie	% Charges	2,0%	0,1%	1,9 Pts
Coûts totaux	VOL	14 546	20 059	-27%

** : les unités d'œuvre de l'AMO peuvent être différentes de celles retenues par le candidat (en vue d'homogénéité de comparaison)*

Le détail des coûts d'exploitation est présenté ci-après.

a. Carburant :

Les écarts de coûts carburant sont très marqués entre les deux candidats : plus de 13 M€ en moyenne annuelle pour Volotea contre 10 M€ pour le Groupement soit un écart de 30 %

L'autorité délégente a rappelé aux candidats lors des sessions de négociation que la compensation financière maximale ne peut pas faire l'objet d'une révision à la hausse en cours de DSP.

Volotea a ainsi revu en forte hausse ses estimations de coûts carburant en prévoyant de mettre en place une couverture à 100 % de ses besoins en carburant pour les quatre années de l'accord : suppression de tous les risques futurs liés au carburant d'aviation et aux taux de change, en contrepartie d'un prix à la tonne métrique de Jet A1 élevé (950 à 1 000 €).

Le Groupement envisage un processus séquentiel de couvertures renouvelées annuellement, avec des hypothèses d'un prix à la tonne métrique de Jet A1 plus compétitif (725 € en moyenne), mais également une prise de risque plus importante.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Carburant -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	10 955	10 334	10 224	10 098	41 611	-1,2%
Offre finale - An.1 tronqué	11 579	13 165	12 789	12 656	50 189	-2,0%
Ecart (valeur)	624	2 831	2 565	2 559	8 578	-0,8 point
Ecart (%)	5,7%	27,4%	25,1%	25,3%	20,6%	25,9%
Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Carburant -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	10 711	11 168	11 292	11 391	44 562	1,0%
Offre finale - An.1 tronqué	9 277	10 346	9 980	9 590	39 193	-3,7%
Ecart (valeur)	-1 434	-822	-1 312	-1 802	-5 369	-4,7 point
Ecart (%)	-13,4%	-7,4%	-11,6%	-15,8%	-12,0%	-11,6%

b. Loi climat et résilience, EU-ETS :

L'évolution de la réglementation en matière de décarbonation du secteur du transport aérien génère une hausse sensible des coûts pour les prochaines années.

La progression sur la durée de la DSP s'établit respectivement à + 40 % et + 60 % (chiffres retraités de l'année 2024) pour les candidats Volotea et pour le Groupement. Cet écart de progression est lié à la disparition chez Air Corsica des quotas gratuits dont elle bénéficie partiellement en 2024.

Le Groupement évalue des niveaux moins élevés que Volotea (- 1,2 M€ /1,3 M€ en moyenne annuelle d'avions 320 NEO consommant moins de carburant que les A320 de plus ancienne génération de Volotea).

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 695	5 481	6 011	6 567	22 754	9,5%
Offre finale - An.1 tronqué	3 742	5 294	5 806	6 333	21 176	9,4%
Ecart (valeur)	-952	-187	-205	-234	-1 578	-0,1 point
Ecart (%)	-20,3%	-3,4%	-3,4%	-3,6%	-6,9%	-3,5%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	3 139	3 849	4 989	5 128	17 104	15,4%
Offre finale - An.1 tronqué	2 552	3 783	4 904	5 039	16 279	15,4%
Ecarts (valeur)	-587	-66	-85	-88	-826	0 point
Ecarts (%)	-18,7%	-1,7%	-1,7%	-1,7%	-4,8%	-1,7%

c. Maintenance fixe et variable :

Les coûts de maintenance (fixe et variable) de Volotea sont globalement inférieurs de - 3,5 M€ par an soit - 40 % en moyenne annuelle à ceux du Groupement, même si ce dernier a réduit l'écart entre son offre initiale et finale de 0,2 M€ par an en se fixant des objectifs d'optimisation économique des coûts fixes avions hors assurances, de maintenance et des frais de structure sur l'A320 NEO.

Les coûts de Volotea sont quasiment constants sur la durée de la DSP, quand Air Corsica envisage une progression moyenne annuelles de 2,7 %.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Maintenance variable + fixe	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 437	5 424	5 427	5 466	21 754	0,4%
Offre finale - An.1 tronqué	4 334	5 278	5 281	5 312	20 204	0,3%
Ecarts (valeur)	-1 103	-147	-146	-154	-1 550	-0,1 point
Ecarts (%)	-20,3%	-2,7%	-2,7%	-2,8%	-7,1%	-2,7%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Maintenance variable + fixe	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	8 658	8 847	9 083	9 275	35 863	2,4%
Offre finale - An.1 tronqué	6 859	8 604	8 835	9 023	33 320	2,4%
Ecarts (valeur)	-1 799	-244	-248	-252	-2 543	0 point
Ecarts (%)	-20,8%	-2,8%	-2,7%	-2,7%	-7,1%	-2,7%

d. Assistance en escales et coûts d'escale fixes

Les coûts d'assistance de Volotea sont conformes aux standards connus de la profession : la prestation de service est entièrement sous-traitée et la part fixe correspond à la seule supervision des sous-traitants.

Les coûts d'assistance du Groupement sont élevés (2,7 fois plus cher que Volotea) et s'établissent à 11,2 M€ en moyenne annuelle, contre 4,3 M€ pour Volotea.

L'assistance des vols du Groupement est assurée par du personnel Air France sur l'escale d'Ajaccio.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Escales variable + fixe	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 264	4 337	4 383	4 481	17 465	1,6%
Offre finale - An.1 tronqué	3 474	4 283	4 328	4 416	16 501	1,5%
Ecarts (valeur)	-791	-54	-55	-65	-965	-0,1 point
Ecarts (%)	-18,5%	-1,2%	-1,3%	-1,4%	-5,5%	-1,3%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Escales variable + fixe	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	12 254	12 598	12 959	13 327	51 139	2,9%
Offre finale - An.1 tronqué	9 024	11 578	10 849	11 117	42 568	-2,0%
Ecarts (valeur)	-3 230	-1 020	-2 110	-2 210	-8 570	-4,9 point
Ecarts (%)	-26,4%	-8,1%	-16,3%	-16,6%	-16,8%	-13,7%

e. Redevances de navigation et aéroportuaires

Les écarts de redevances de navigation et aéroportuaires sont proches entre les deux candidats. Les coûts s'établissent à 7,0 M€ pour Volotea en moyenne par année complète, supérieurs de + 1,1 M€ à ceux du Groupement : écart lié aux spécificités techniques des flottes respectives. Les coûts Volotea ont été corrigés, à la suite d'une mauvaise évaluation dans l'offre initiale.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Red. Nav. & Aéroport	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	6 028	6 109	6 209	6 365	24 712	2,1%
Offre finale - An.1 tronqué	5 685	6 986	7 105	7 274	27 050	2,0%
Ecarts (valeur)	-344	876	896	909	2 337	0 point
Ecarts (%)	-5,7%	14,3%	14,4%	14,3%	9,5%	14,3%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Red. Nav. & Aéroport	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 799	5 952	6 120	6 275	24 145	2,7%
Offre finale - An.1 tronqué	4 772	5 919	6 070	6 207	22 967	2,4%
Ecarts (valeur)	-1 026	-33	-50	-68	-1 177	-0,3 point
Ecarts (%)	-17,7%	-0,6%	-0,8%	-1,1%	-4,9%	-0,8%

f. Coûts de distribution

Volotea a des coûts de distribution très inférieurs à celui des compagnies traditionnelles en maximisant les ventes directes : 11 fois moindre que ceux du Groupement, et en amélioration au fil de la DSP (- 4,6 % en moyenne annuelle).

L'écart moyen annuel entre les deux compagnies est très significatif, proche de 4,5 M€ par année pleine.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Coûts de distribution -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	463	444	427	414	1 748	-3,4%
Offre finale - An.1 tronqué	361	424	407	394	1 586	-3,6%
Ecarts (valeur)	-102	-20	-20	-20	-162	-0,2 point
Ecarts (%)	-22,1%	-4,5%	-4,7%	-4,8%	-9,3%	-4,7%
Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts de distribution -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 382	4 433	4 500	4 586	17 900	1,7%
Offre finale - An.1 tronqué	3 959	4 750	4 839	4 905	18 453	1,6%
Ecarts (valeur)	-423	317	339	319	553	-0,1 point
Ecarts (%)	-9,6%	7,1%	7,5%	7,0%	3,1%	7,2%

g. Coûts de commissariat

Volotea a révisé à la hausse les coûts du commissariat avec la mise en œuvre, sur demande du délégant, d'un service à bord identique à celui en vigueur, alors que dans proposition initiale ne prévoyait pas de catering gratuit pour le passager.

Les coûts de Volotea sont supérieurs en moyenne annuelle de plus de 0,8 M€ (1,2 M€ de catering pour Volotea contre 0,4 M€ pour le Groupement) : cet écart est lié à la prise en compte des frais de mise à bord dans ce poste de charges chez Volotea, alors que chez le Groupement ces frais sont inclus dans les coûts escales.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Commissariat -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	95	95	95	96	382	0,4%
Offre finale - An.1 tronqué	951	1 150	1 151	1 157	4 409	0,3%
Ecarts (valeur)	856	1 055	1 055	1 061	4 027	-0,1 point
Ecarts (%)	896,3%	1107,4%	1107,4%	1105,5%	1054,2%	1106,8%
Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Commissariat -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	412	420	427	437	1 696	2,0%
Offre finale - An.1 tronqué	362	427	433	440	1 663	1,5%
Ecarts (valeur)	-51	7	6	4	-34	-0,5 point
Ecarts (%)	-12,3%	1,8%	1,4%	0,8%	-2,0%	1,3%

h. Aléas

Volotea a chiffré un coût d'aléas d'exploitation supérieur à celui du Groupement (0,5 M€ par an contre 0.4 M€ pour le Groupement)

Le Groupement bénéficie sur ce poste des avantages d'une flotte plus récente que celle de Volotea, et a donc réduit les coûts d'aléas au cours des séances de négociations, puisque lors de l'offre initiale les coûts étaient proches entre les deux candidats.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Alèas d'exploitation -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	511	505	499	498	2 014	-0,6%
Offre finale - An.1 tronqué	408	498	493	491	1 891	-0,7%
Ecarts (valeur)	-103	-6	-6	-7	-123	-0,1 point
Ecarts (%)	-20,2%	-1,3%	-1,3%	-1,5%	-6,1%	-1,3%
Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Alèas d'exploitation -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	458	466	474	486	1 884	2,2%
Offre finale - An.1 tronqué	326	387	393	402	1 508	1,8%
Ecarts (valeur)	-132	-78	-81	-85	-376	-0,3 point
Ecarts (%)	-28,8%	-16,9%	-17,0%	-17,4%	-19,9%	-17,1%

i. Coûts avions

Les coûts avions du Groupement sont supérieurs à ceux de Volotea de 1,0 M€ en année pleine (6,2 M€ pour le Groupement contre 5,2 M€ pour Volotea)

Le groupement a amélioré son offre sur ce poste, notamment sur les années 2024 et 2025 (0,7 M€ par an) en se fixant comme objectif une optimisation économique des coûts fixes avions de l'A320 NEO.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Coûts avions (y compris assurances avions) -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 238	5 223	5 209	5 192	20 862	-0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	3 928	5 223	5 209	5 192	19 552	-0,3%
Ecarts (valeur)	-1 309	0	0	0	-1 309	0 point
Ecarts (%)	-25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-6,3%	0,0%
Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts avions (y compris assurances avions) -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	6 268	6 279	6 297	6 303	25 147	0,2%
Offre finale - An.1 tronqué	4 416	5 553	6 174	6 179	22 322	5,5%
Ecarts (valeur)	-1 852	-726	-124	-124	-2 825	5,3 point
Ecarts (%)	-29,5%	-11,6%	-2,0%	-2,0%	-11,2%	-5,2%

j. Coûts personnel navigant (y compris mission hébergement)

Les coûts de Volotea sont près de 3 fois inférieurs à ceux du Groupement : ils sont conformes au modèle « low-cost », avec une meilleure utilisation des équipages, des conditions salariales inférieures et une ancienneté de l'équipage moins importante.

Les coûts du Groupement s'établissent en moyenne annuelle à 8,6 M€, contre 3,0 M€ pour Volotea, soit un écart annuel conséquent de l'ordre de 5,6 M€.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Pres. Navigant y compris mission hébergement	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 976	2 975	2 974	2 982	11 907	0,1%
Offre finale - An.1 tronqué	2 508	2 975	2 974	2 982	11 439	0,1%
Ecarts (valeur)	-468	0	0	0	-468	0 point
Ecarts (%)	-15,7%	0,0%	0,0%	0,0%	-3,9%	0,0%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Pres. Navigant y compris mission hébergement	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	8 519	8 682	8 857	9 009	35 068	1,9%
Offre finale - An.1 tronqué	6 829	8 483	8 651	8 795	32 758	1,8%
Ecarts (valeur)	-1 691	-199	-206	-214	-2 309	0 point
Ecarts (%)	-19,8%	-2,3%	-2,3%	-2,4%	-6,6%	-2,3%

k. Coûts commerciaux fixes

Les coûts commerciaux fixes représentent un budget annuel de l'ordre de 0,5 M€ pour Volotea, et du double pour le Groupement. Ils ont été revus à la hausse pour le Groupement entre l'offre initiale et l'offre finale, pour intégrer des frais de promotion supplémentaires, en lien avec la stratégie de conquête d'un volume supplémentaire de clients continentaux.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Frais commerciaux fixes -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	565	542	522	506	2 136	-3,4%
Offre finale - An.1 tronqué	461	542	522	506	2 032	-3,4%
Ecarts (valeur)	-104	0	0	0	-104	0 point
Ecarts (%)	-18,4%	0,0%	0,0%	0,0%	-4,9%	0,0%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais commerciaux fixes -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	826	851	877	908	3 463	3,3%
Offre finale - An.1 tronqué	821	1 005	1 037	1 059	3 922	2,7%
Ecarts (valeur)	-6	154	160	151	459	-0,6 point
Ecarts (%)	-0,7%	18,0%	18,2%	16,7%	13,3%	17,6%

I. Frais de structure

A l'instar des autres coûts fixes, les coûts de structure de Volotea (1.5 M€ par an en moyenne par année pleine) sont très inférieurs (3 fois moins élevés) à ceux du Groupement (4,7 M€). Ils sont en baisse au fil de la DSP pour Volotea : - 9 % de croissance moyenne annuelle, à comparer à une hausse de + 4,4 % pour le Groupement.

Cet écart reste important malgré la baisse consentie par le Groupement lors des séances de négociations 0,5 M€ en 2025 et 0,2 M€ en 2026 et 2027.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Frais de structure -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 822	1 682	1 520	1 381	6 404	-9,4%
Offre finale - An.1 tronqué	1 366	1 682	1 520	1 381	5 949	-9,4%
Ecarts (valeur)	-455	0	0	0	-455	0 point
Ecarts (%)	-25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-7,1%	0,0%
Lot 1 XK-AF AJA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais de structure -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 860	4 954	5 054	5 133	20 000	1,8%
Offre finale - An.1 tronqué	3 562	4 488	4 835	4 889	17 775	4,4%
Ecarts (valeur)	-1 298	-466	-218	-244	-2 226	2,6 point
Ecarts (%)	-26,7%	-9,4%	-4,3%	-4,7%	-11,1%	-6,1%

m. Rémunération du transporteur

Les candidats sollicitent une rémunération du transporteur inférieure à la limite généralement admise de 3 % du total des charges : 2,0 % pour Volotea, 0,1 % pour le Groupement.

Les deux candidats ont porté un effort particulier sur ce poste entre leur offre initiale et finale, puisque les taux étaient respectivement de 4,1 % et 0,9 %.

Lot 1 - AJA-ORY Volotea (V7)						
Rémunération du transporteur	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 789	1 798	1 804	1 828	7 219	0,8%
Offre finale - An.1 tronqué	794	973	975	986	3 729	0,7%
Ecarts (valeur)	-995	-825	-829	-842	-3 490	-0,2 point
Ecarts (%)	-55,6%	-45,9%	-45,9%	-46,0%	-48,3%	-46,0%

Lot 1 XK-AF AJA-ORY
Air Corsica/Air France (XK-AF)

Rémunération du transporteur	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	578	601	625	639	2 443	3,1%
Offre finale - An.1 tronqué	45	57	60	61	223	2,8%
Ecarts (valeur)	-533	-543	-565	-578	-2 220	-0,3 point
Ecarts (%)	-92,2%	-90,4%	-90,5%	-90,5%	-90,9%	-90,5%

3.3.5.1.3. Synthèse de la robustesse financière

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 des DSP Corse, 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

- **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.**

I - VOLOTEA

Les développements qui suivent ne portent pas sur l'ensemble des modifications intervenues mais uniquement sur les points saillants, issus de préoccupations de l'autorité délégante guidées par des considérations d'intérêt général et des modifications proposées par le candidat au cours des négociations.

En ce sens, les développements qui suivent ont pour objet de mettre en exergue les points de discussion issus des négociations ayant eu un impact sur la rédaction initiale de la convention.

➤ **Sur la durée de la convention,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, le candidat a inséré la possibilité pour l'autorité délégante de prolonger la convention jusqu'au 24 mars 2028.

➤ **Sur la responsabilité du délégataire,**

- le candidat a souhaité préciser que le fait que l'imprudence et la négligence engage la responsabilité du délégataire lorsqu'elle présente un caractère fautif alors que la rédaction initiale permettait d'engager la responsabilité du délégataire peu importe le caractère fautif de ses imprudences et négligences.
- est également précisé, sur modification du candidat, que le fait du tiers est exonératoire de responsabilité (à l'exclusion de ceux sous la responsabilité du délégataire).

Cette rédaction est donc moins favorable à l'autorité délégante en ce qu'elle limite la responsabilité du délégataire au seul comportement fautif.

➤ **Concernant les conditions d'exploitation,**

- 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 à compter de la conclusion de la convention, conformément à la demande de l'autorité délégante ;
- l'absence d'obtention de ladite autorisation n'a toutefois pas fait l'objet d'une proposition de sanction par le candidat.

Si le candidat s'est bien engagé à justifier de l'obtention d'une autorisation de transport de marchandises particulières, l'inclusion d'une pénalité sanctionnant le défaut d'obtention dans le délai requis aurait été souhaitable.

➤ **Sur la continuité du service,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante lors des séances de négociation, le délégataire a ajouté un alinéa suivant lequel il s'engage, pendant toute la durée d'exécution de la Convention, à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles.

➤ **Sur le Compte d'exploitation prévisionnel,**

- Suivant la rédaction initiale, le remboursement équivaut à la différence entre les coûts et les recettes du service.
- A la suite de précisions introduites par le candidat, Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement à due proportion de la part du Délégataire, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur au montant résultant de la différence entre, « *d'une part, les charges réelles d'exploitation du service hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) comprenant une juste rémunération à hauteur de 2,0 % du total des dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), et, d'autre part, les recettes commerciales hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci* ».
- Le taux de marge est établi à 2 % après avoir été successivement modifié.

➤ **Concernant la grille tarifaire,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, une annexe faisant état des tarifs applicables aux non-résidents par classe et pour chaque saison a été ajoutée.

➤ **Sur la compensation financière carburant :**

- L'autorité délégante attendait des candidats qu'ils proposent leur stratégie de couverture du carburant ;
- Le candidat a bien détaillé sa stratégie :
 - le candidat envisage de contracter une couverture carburant couvrant l'intégralité de la durée de la Convention au moyen d'un ou plusieurs contrats. La couverture carburant aurait pour objet de couvrir 100 % des coûts de carburant prévisionnels ;
 - le premier prestataire carburant est choisi librement par le délégataire ; les suivants d'un commun accord avec l'OTC ;

- la compensation CFC est déterminée en fonction des charges de carburant supportées par le délégataire, en ce compris les coûts supportés par le délégataire au titre des contrats de couverture carburant ;
 - le mécanisme de mutualisation des coûts a été supprimé.
- À la suite de précisions introduites par le candidat, le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement à due proportion de la part du Délégataire, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur au montant résultant de la différence entre, « *d'une part, les charges réelles d'exploitation du service hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) comprenant une juste rémunération à hauteur de 2,0 % du total des dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), et, d'autre part, les recettes commerciales hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci* ».
- **Concernant les pénalités :**
- Sur la question de l'évènement extérieur :
 - La rédaction initiale prévoit qu'aucune sanction ne peut être infligée en cas d'évènement extérieur au délégataire, imprévisible et qu'il n'a pu éviter malgré les efforts raisonnables déployés. Cette rédaction décrit donc un cas de force majeure ;
 - La rédaction a été modifiée par le candidat. Aucune pénalité ne peut être imposée en présence d'un évènement extérieur au délégataire lorsque ce dernier est en mesure de fournir à l'autorité délégante les éléments permettant d'attester que des efforts raisonnables ont été déployés pour l'éviter. Cette rédaction, en ne visant pas l'imprévisibilité de l'évènement, est donc plus générale que la précédente.

En ne reprenant pas strictement la définition de la force majeure telle que précisée dans la rédaction initiale, le candidat s'est tenu à une rédaction défavorable à l'autorité délégante en ce qu'elle élargit le champ des situations permettant au délégataire d'échapper à l'application de pénalités.

- Le candidat a introduit un mécanisme de mise en demeure préalable, pour toute sanction.

Cette rédaction est défavorable à l'autorité délégante.

- Ont été introduites, sur demande de l'Autorité Délégante, des pénalités relatives :
 - à la ponctualité, déclenchée dans l'hypothèse où le délégataire n'atteint pas, pendant plusieurs mois, un taux mensuel de 90% des vols n'accusant pas de retard à l'arrivée ou accusant un retard à l'arrivée inférieur ou égal à 15 minutes ;
 - à l'application des tarifs et ;

- à l'absence de l'ensemble représentants aux réunions prévues par la convention.

L'ajout des différentes pénalités était souhaitable. Néanmoins, elles ne pourront être applicables que dans des hypothèses strictement limitées. Par exemple, seule l'absence de la totalité des représentants et non d'un représentant de l'autorité délégante permet d'appliquer des pénalités.

- **Sur le terme de la convention**, la rédaction de l'article a été enrichie par une série d'engagements pris par le candidat :
 - l'engagement de fournir ses meilleurs efforts pour assurer la continuité du service public ;
 - l'engagement de coopérer de bonne foi avec l'Autorité Délégante à cette même fin ;
 - l'engagement de tenir une réunion un an avant le terme de la Convention pour préparer spécifiquement la transition en vue de la fin de la Convention ;
 - en cas de nécessité pour la continuité du service public, l'engagement de commercialiser des titres de transport pour la période postérieure au terme de la Convention.
- **Concernant la résiliation pour motif d'intérêt général**, le candidat avait introduit le versement d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général. A la suite des négociations et sur demande de l'autorité délégante, le candidat a supprimé cette insertion. La rédaction initiale a donc été maintenue.
- **Sur la résiliation pour faute**,
 - sur demande de l'autorité délégante, le candidat s'est engagé à verser une indemnité forfaitaire d'un montant d'un million d'euros en cas de résiliation pour faute. Afin de garantir le paiement de cette indemnité, le délégataire devra fournir une garantie bancaire à première demande délivrée par un établissement de crédit ;
 - le candidat a souhaité modifier la rédaction de l'article afin de préciser que la résiliation pour faute ne peut être prononcée que dans le respect du principe de proportionnalité ;
 - le candidat a également souhaité préciser la mise en demeure préalable à la résiliation :
 - la rédaction initiale excluait toute mise en demeure préalable en cas de manquement irrémédiable. Suivant la modification opérée par le candidat, tout manquement susceptible de fonder une résiliation pour faute doit faire l'objet d'une mise en demeure préalable, quand bien même celui-ci est irrémédiable ;

- par ailleurs, il était prévu que la mise en demeure indique la nature du manquement constaté. Suivant la modification du candidat, la mise en demeure indique désormais de manquement « *reproché* » au délégataire ;
- enfin, la procédure de mise en demeure devait initialement permettre au délégataire de remédier au manquement constaté. Désormais, elle lui permet de « *présenter ses observations et de remédier éventuellement au manquement qui lui est reproché* ».

La rédaction modifiée est défavorable à l'autorité délégante en ce qu'elle étend le champ du mécanisme de mise en demeure.

➤ **Sur la modification de l'actionnariat,**

- Le mécanisme tendant à l'information de l'autorité délégante en cas de modification de l'actionnariat a été modifié par le candidat :
 - La nouvelle rédaction limite le mécanisme au changement de contrôle au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce ;
 - Pour les modifications d'actionnariat de plus petite portée (+ de 10 %), une simple mesure d'information de l'autorité délégante est prévue, qui n'a pas à être préalable à la modification ;
 - Si l'autorité délégante ne répond pas au changement d'actionnariat dans un délai d'un mois suivant sa notification, cette absence de réponse vaut renonciation à la possibilité de résilier la convention. La rédaction initiale prévoyait que l'absence de réponse valait seulement non-opposition au changement d'actionnariat.

Ces rédactions, en ce qu'elles limitent les hypothèses de déclenchement du mécanisme d'information préalable et les possibilités de résiliation, sont moins favorables à l'autorité délégante.

Il convient également de noter que l'article relatif à la liquidation judiciaire a été supprimé par le candidat. Cette clause prévoyait une résiliation en cas de liquidation judiciaire du délégataire.

Points forts de l'offre du candidat N° 1 Volotea

- **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 du candidat N° 1 Volotea

- **Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs :**

- **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 :**
- **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

- **L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est correcte.**

II - Le Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Les développements qui suivent ne portent pas sur l'ensemble des modifications intervenues mais sur les points saillants, issus de préoccupations de l'autorité délégante guidées par des considérations d'intérêt général et des modifications proposées par le candidat au cours des négociations.

En ce sens, les développements qui suivent ont pour objet de mettre en exergue les points de discussion issus des négociations ayant eu un impact sur la rédaction initiale de la convention.

➤ **Sur la durée de la convention,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, le candidat a inséré la possibilité pour l'autorité délégante de prolonger la convention jusqu'au 24 mars 2028.

➤ **Sur les droits et obligations de l'autorité délégante,**

- Le candidat a proposé d'assister l'Autorité Délégante dans la gestion de l'accréditation résident en s'engageant au titre de l'article 6 de la convention de constituer « *le point d'entrée pour la collecte des données des passagers* » et d'être « *responsable des émissions et donc de la vérification que chaque passager est titulaire d'un numéro d'accréditation lors de l'émission d'un billet au tarif résident* ». Le candidat propose de sous-traiter la délivrance des numéros d'accréditation.

➤ **Sur la continuité du service,**

- conformément à la demande de l'autorité délégante lors des séances de négociation, le candidat a ajouté un alinéa suivant lequel il s'engage, pendant toute la durée d'exécution de la Convention, à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles ;
- sur l'obligation de préavis en cas de grève du personnel du délégataire, celui-ci informe l'autorité délégante dans « *les plus brefs délais* » et non « *sans délai* » comme il était indiqué dans la rédaction initiale ;
- concernant l'obligation d'information en cas de perturbation, le délai pour informer l'autorité délégante a été allongé de 12 à 24 heures. Par ailleurs, le délégataire doit informer l'autorité délégante des « *éventuelles* » mesures mises en œuvre.

➤ **Sur les coûts liés au carburant :**

- Le candidat a intégré un plafonnement global de la compensation financière compte tenu du marché haussier du prix du carburant ;
- Le candidat s'engage à restituer tout excédant à l'autorité délégante ;
- Le candidat a modifié l'article 19 de la convention afin de supporter tous les risques financiers liés au carburant (la rédaction initiale excluait les charges liées au carburant des risques supportés par le délégataire). Cette modification, qui tend à augmenter la part de risques pesant sur le délégataire, est favorable à l'autorité délégante.

➤ **Sur la rémunération des transporteurs :**

- Le candidat a diminué la rémunération des transporteurs initialement envisagée, passant de 0,5 % à 0,1 % des seules charges réelles d'exploitation couvertes par la CFE (et donc hors carburant). Cette nouvelle rédaction, diminuant la participation de l'autorité délégante au résultat du délégataire, lui est favorable.

➤ **Sur la concertation et coordination entre les parties :**

- Le candidat a procédé à une mise en cohérence globale dans l'organisation des différents comités / dans la transmission des différents documents.

➤ **Sur les pénalités :**

- Une pénalité sanctionnant la ponctualité a été ajoutée : en cas de non-respect par le délégataire d'un taux de ponctualité de 85% des vols, une pénalité en fonction du nombre de points en dessous de 85% est appliquée ;
- Une pénalité sanctionnant l'absence d'un des représentants lors des comités est ajoutée ;
- Les pénalités ont été par ailleurs renforcées par le candidat (par exemple la pénalité a été doublée, de 10 000 à 20 000 euros, en cas de non-production par le délégataire dans le délai imparti des documents exigés en amonts des différents comités). Ce renforcement s'est constaté jusque dans le cadre de la remise de l'offre finale (renforcement de l'engagement concernant les capacités offertes puisque la pénalité en cas de capacités inférieures passe d'1/5^{ème} à 1/4 du montant de la CFE par exemple).

➤ **Sur l'engagement pris au titre de la pérennité du groupement,**

- Le candidat a supprimé l'article 36.2 du projet de convention relatif au retrait d'un membre du groupement qui permettait le retrait d'un transporteur en cours d'exécution de la convention.

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ Néant
Appréciation du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

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

Comme évoqué ci-avant, s'agissant de la notation des critères n° 2 et n° 3, qui correspond à la moyenne de la notation de leurs sous-critères, les règles de l'arrondi à l'unité (étoile ★) ont été appliquées.

Critères et sous-critères :	Candidat Volotea	Groupeement Air Corsica - Air France
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 : ★ ★ ★ ★ ★ ★

Au regard de ce qui précède, la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour l'autorité délégante est celle présentée par le Groupeement Air Corsica - Air France. En conséquence, je vous propose :

- **D'approuver le choix du Groupeement Air Corsica - Air France comme délégataire du service public au titre du lot n° 1**
- D'approuver le contenu de la convention de délégation de service public relative au lot n° 1.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

[Signature]

Liste des annexes :

Annexe 1 :

- Annexe 1.1 : Courrier d'invitation à négocier adressé à Volotea, comportant une liste de questions
- Annexe 1.2 : Courrier d'invitation à négocier adressé au Groupement Air Corsica - Air France, comportant une liste de questions

Annexe 2 :

- Annexe 2.1 : Relevé de décisions Volotea - 1^{er} tour de négociation
- Annexe 2.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 1^{er} tour de négociation

Annexe 3 :

- Annexe 3.1 : Relevé de décisions Volotea - 2^{ème} tour de négociation
- Annexe 3.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 2^{ème} tour de négociation

Annexe 4 :

- Annexe 4.1 : Relevé de décisions Volotea - 3^{ème} tour de négociation
- Annexe 4.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 3^{ème} tour de négociation

Annexe 5 :

- Annexe 5.1 : Courrier adressé au candidat Volotea présentant le calendrier prévisionnel des négociations
- Annexe 5.2 : Courrier adressé au groupement Air Corsica - Air France présentant le calendrier prévisionnel des négociations

Annexe 6 :

- Annexe 6.1 : Relevé de décisions Volotea - 5^{ème} tour de négociation
- Annexe 6.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 5^{ème} tour de négociation

Annexe 7 :

- Annexe 7.1 : Relevé de décisions Volotea - 6^{ème} tour de négociation
- Annexe 7.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 6^{ème} tour de négociation

Annexe 8 :

- Annexe 8.1 : Relevé de décisions Volotea - 7^{ème} tour de négociation
- Annexe 8.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 7^{ème} tour de négociation

COLLECTIVITÉ DE CORSE

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION,
À COMPTER DU 25 MARS 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 LA DÉLIBÉRATION
N° 23/054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE DU 27 AVRIL 2023**

Rapport d'analyse des offres finales Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly

Sommaire

Sommaire	2
I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE	3
1. Cadre de la procédure	3
2. Caractéristiques de la consultation.....	3
3. Les candidatures reçues	6
4. La liste des candidats admis à présenter une offre	7
5. Rappel des critères de jugement des offres	7
6. L'analyse des offres initiales	9
II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023	10
1. Synthèse de l'offre initiale.....	10
2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023	14
III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS	15
1. L'admission aux négociations.....	15
2. Les négociations	15
IV. LES OFFRES FINALES	19
1. Calendrier	19
2. Rappel des critères de jugement des offres finales	19
3. Présentation des offres finales	20
3.1 Complétude des offres finales	20
3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)	24
3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2).....	26
3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP.....	26
3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs.....	40
3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial.....	55
3.3.4 Synthèse de la qualité de service	77
3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3).....	78
3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre	78
3.3.5.1.1 Analyse des recettes.....	78
3.3.5.1.2 Analyse des coûts.....	84
3.3.5.1.3 Synthèse de la robustesse financière	95
3.3.5.2 Robustesse juridique de l'offre	96
V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION.....	104

I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE

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.

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.

2. Caractéristiques de la consultation

La 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.

Objet de la convention

La convention porte sur le lot n° 4 et confie au délégataire l'exploitation du service public de transport aérien de passagers entre les aéroports de Bastia et de Paris Orly, au titre de la continuité territoriale.

La convention régit les conditions d'exploitation de ce service public ainsi que les rapports entre les parties.

Durée de la Convention

La convention est conclue 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.

Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service public au regard des capacités et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport
- appliquer les tarifs prévus dans la convention, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- ne percevoir de l'OTC aucune surcompensation au titre des obligations de service public imposées par la convention
- permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur
- garantir la transparence financière et technique de l'exécution de la convention.

Exigences minimales de la procédure

Les caractéristiques minimales de chaque convention sont les suivantes :

- tarifs maximum applicables aux résidents corses
- capacités des aéronefs
- rotations et fréquences des services
- durée de la convention
- montant maximum de la compensation financière annuelle versée par l'OTC.

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 :

- 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

Procédure ouverte

La présente consultation est lancée conformément :

- aux dispositions 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, notamment les articles 16 et 17 dudit Règlement ;
- aux lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil – Obligations de service public (OSP) ;

- aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et L. 4424-16 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- aux dispositions du code de la commande publique.

La procédure de passation est une passation ouverte imposant que la candidature et l'offre parviennent avant une date limite commune.

La sélection des candidats admis à présenter une offre, l'examen des offres par la commission compétente et la négociation s'effectueront dans des phases différentes conformément aux dispositions des articles L. 1411-1, L. 1411-5 et L. 1411-7 du Code général des collectivités territoriales (le CGCT).

Date limite de réception des candidatures et des offres initiales

La date limite de réception des candidatures et des offres a été fixée au jeudi 13 juillet 2023 à 12h00.

Questions des candidats

L'article 4.4 du Règlement de la consultation permet aux candidats de poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Avant la date de remise des candidatures et des offres, plusieurs questions ont été posées à la CdC et à l'OTC en application de l'article 4.4 précité. La CdC et l'OTC ont répondu aux questions posées.

3. Les candidatures reçues

Deux candidatures ont été réceptionnées avant la date limite de réception rappelée ci-dessus (par ordre de réception) :

- Candidat 1 : Volotea
- Candidat 3 : Le Groupement Air Corsica - Air France

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (la CDSP) a eu lieu le mardi 18 juillet 2023 à 8h en présence de Maître De CASTELLI, huissier de justice.

La CDSP a pris acte de la complétude des candidatures présentées par les deux candidats ci-dessus visés au regard des documents exigés par le règlement de consultation.

Elle a ainsi demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des candidatures conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

4. La liste des candidats admis à présenter une offre

La CDSP visée à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, après analyse des dossiers de candidature après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212 -1 à L. 5112-4 du Code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est réunie le mardi 18 juillet à 15h en présence de Maître De CASTELLI huissier de justice et a conclu que les deux candidatures susvisées étaient complètes et recevables et dressé la liste des candidats admis à présenter une offre.

Ont été admis à présenter une offre, après délibération de la CDSP :

- Volotea
- Le Groupement Air Corsica - Air France

5. Rappel des 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 : - 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 : - 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	Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants : - 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	Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants : - Robustesse du modèle économique et financier : - o 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.

6. L'analyse des offres initiales

La CDSP s'est réunie le 22 août 2023 et a procédé à l'analyse des offres initiales.

II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023

1. Synthèse de l'offre initiale

Deux candidats ont remis une offre.

Volotea a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- Critère 1 : Montant de la compensation financière

La compensation financière sollicitée par Volotea s'établit à 19,1 M€ par an. Elle est dégressive au fil des années : - 2 M€ entre 2024 et 2027.

- Critère 2 : Qualité de service

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 vraie politique marketing et tarifaire 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 : • Offre spécifique de transport de fret non précisé ; • Certains services à la clientèle sont à préciser (UM) ; • Nombres insuffisants de slots pour effectuer le programme estival (- 118) mais offre en excès des OSP (+ 13 000 sièges en été hors pointe soit 72 mouvements).
Enjeux
Les enjeux de l'offre sont les suivants : ➤ Validation des besoins exacts de slots avec Cohor (quantité et qualité)

- **Critère 3 : Robustesse financière et juridique**

Au titre de la robustesse financière :

Points forts de l'offre
○ Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses ○ Progression moyenne annuelle de la recette unitaire de + 3,8 % entre 2024 et 2027 ○ Structure de coût performante : Coût par vol hors carburant inférieur au réel 2022 de - 36 %
Points faibles de l'offre
○ Moindre connaissance des spécificités des DSP Corse ▪ Précisions à obtenir concernant les hypothèses de part du trafic résident et les remplissages et trafics prévisionnels ○ Fonds propres négatifs, mais trésorerie représentant plus de 2 mois de chiffre d'affaires
Enjeux financiers
○ Recettes prévisionnelles inférieures aux résultats historiques ○ Recette unitaire non-résident faible et recettes fret quasiment inexistantes ○ Niveau élevé de la rémunération du transporteur ○ Capacité à assurer l'exploitation jusqu'en 2027 : Capitaux propres négatifs

Au titre de la robustesse juridique :

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : ➤ Le partage des risques est globalement respecté.
Points faibles de l'offre
Les points faibles de l'offre sont les suivants : ➤ Suppression du mécanisme de mutualisation des coûts liés au carburant ; ➤ Introduction d'une indemnité dans l'hypothèse d'une résiliation pour motif d'intérêt général ;

- Réduction du pouvoir de contrôle de l'autorité délégante dans certaines hypothèses (cession du contrat, modification de l'actionnariat).

Appréciation

Les modifications apportées au projet de contrat sont peu nombreuses. Cependant, certaines ont pour effet de limiter les obligations du candidat dans l'exécution du contrat soit en diminuant le pouvoir de contrôle de l'OTC, soit en accordant des mécanismes favorables au candidat.

Par ailleurs, certaines modifications portent sur des points saillants du projet de contrat comme le mécanisme de mutualisation des coûts liés au carburant.

En conclusion, l'offre du candidat est globalement satisfaisante.

Le Groupement Air Corsica - Air France a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- Critère 1 : Montant de la compensation financière

La compensation financière sollicitée par le Groupement s'établit à 35,3 M€ par an. Elle est supérieure de 12,9 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023.

- Critère 2 : Qualité de service

Points forts de l'offre

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

Points faibles de l'offre

- Stratégie commerciale et marketing peu innovante ;
- Programme de vol pouvant être amélioré

Enjeux

- Engagement demandé aux candidats concernant l'utilisation des slots sur l'aéroport d'Orly
- Nécessité de revoir les possibilités d'ajustements du programme de vol et notamment les chevauchements ;
- Engagements en matière de régularité et de ponctualité des vols.

- **Critère 3 : Robustesse financière et juridique**

Au titre de la robustesse financière :

Points forts de l'offre
○ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Bastia - Paris, 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. ○ Solidité financière d'Air Corsica et d'Air France, malgré des fonds propres négatifs
Points faibles de l'offre
○ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,2 % entre 2024 et 2027 ○ Pas d'innovation de la grille tarifaire à l'attention de segments de clientèles spécifiques (hormis la contribution à la loi climat pour les non-résidents) ○ Coûts élevés et en forte augmentation depuis 2022 ○ Taux de croissance des charges élevé : + 6,1 M€ entre l'année 2024 et l'année 2027 ○ Fonds propres négatifs chez Air France, mais trésorerie représentant 1,5 mois de Chiffres d'affaires.
Enjeux financiers
○ Ecart annuel entre coûts moyens 2024-2027 et coûts réels 2022 hors impact carburant et loi climat : 8,8 M€

Au titre de la robustesse juridique :

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : • Peu de modifications apportées au projet de contrat qui ne viennent pas modifier le partage des risques ; • Modifications de mise en cohérence des différentes clauses.
Points faibles de l'offre
Les points faibles de l'offre sont les suivants : • Le candidat ne justifie pas toutes les demandes de modification ; • Certaines modifications réduisent le pouvoir de contrôle de l'autorité délégante ;

- L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général est substantiellement augmentée.

Appréciation

Les modifications apportées au projet de contrat sont peu nombreuses. Cependant, certaines ont pour effet de limiter les obligations du candidat dans l'exécution du contrat soit en diminuant le pouvoir de contrôle de l'OTC, soit en accordant des mécanismes favorables au candidat.

Par ailleurs, certaines modifications ne sont pas justifiées même si le candidat manifeste une volonté de mettre en cohérence le contrat et d'en préciser les clauses.

En conclusion, l'offre du candidat est satisfaisante.

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

- Volotea
- Le Groupement Air Corsica - Air France

2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023

La CDSP a émis l'avis suivant :

« Vu le rapport d'analyse des offres ;

Après en avoir débattu et délibéré, la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis de poursuivre la procédure en entrant en phase de négociation utile avec les candidats suivants :

- *Volotea concernant les lots n° 1, 2, 4 et 5*
- *[...]*
- *Le Groupement Air France / Air Corsica concernant les lots n° 1, 4, 7 et 8.*

La CDSP sollicite lors de la phase des négociations, une vigilance particulière concernant les engagements pris par les candidats en matière sociale (obligations de reprise des personnels, le cas échéant) et les engagements pris et/ou garanties apportées pour assurer la robustesse financière des candidats durant toute la durée de l'exécution du contrat ».

III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS

1. L'admission aux négociations

Les deux candidats ont été invités à des séances de négociations.

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 mettre les compagnies en mesure de les améliorer en vue des négociations.

Les réponses aux questions posées étaient attendues pour le 31 août 2023 à 12h.

Volotea

Les questions posées au candidat Volotea en vue de la 1^{ère} séance de négociation figurent en Annexe 1.1 du présent rapport.

Groupeement Air Corsica - Air France

Les questions posées au candidat Groupeement Air Corsica - Air France en vue de la 1^{ère} séance de négociation figurent en Annexe 1.2 du présent rapport.

2. Les 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.

À l'issue de ce 1^{er} 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 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 2.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica – Air France figure en Annexe 2.2 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 2** a eu lieu les 13 et 14 septembre 2023

À l'issue de ce 2^{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 18 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 3.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica – Air France figure en Annexe 3.2 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 septembre 2023

À l'issue de ce 3^{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 25 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 4.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 4.2 du présent rapport.

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

À 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.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 5.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 5.2 du présent rapport.

Lors de sa séance du 24 octobre 2023, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) a toutefois pris acte de ce que les demandes de compensation financière sollicitées par les candidats dans le cadre de leur offre améliorée sur l'ensemble des lots se sont révélées supérieures au montant de la dotation de continuité territoriale (DCT) disponible.

Dans ce contexte, la CDSP a émis l'avis d'attribuer les n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 à la compagnie Air Corsica, de poursuivre les négociations pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 avec les candidats et partant de prolonger la durée des conventions de délégation de service public portant sur lesdits lots n° 1, 4, 7 et 8, dont celle de la Convention.

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 1er 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 n° 23/185 AC 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 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 avec les candidats pour l'attribution des lots « Paris ».

⇒ le **Tour 5** s'est tenu le 9 novembre 2023, présentant le calendrier prévisionnel pour les futures séances de négociation.

Le courrier adressé au candidat Volotea à l'issue de cette réunion figure en Annexe 6.1 du présent rapport.

Le courrier adressé au Groupement Air Corsica - Air France à l'issue de cette réunion figure en Annexe 6.2 du présent rapport

⇒ 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.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 6.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 6.2 du présent rapport.

⇒ 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 relevé de décisions concernant la négociation avec le candidat Volotea figure en Annexe 7.1 du présent rapport.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 7.2 du présent rapport.

IV. LES OFFRES FINALES

1. Calendrier

A l'issue des négociations, il a été communiqué aux candidats des courriers les invitant à remettre leurs offres finales avant le 17 janvier 2024 à 12h.

Les offres finales ont été transmises avant l'échéance.

2. Rappel des critères de jugement des offres finales

Les offres finales sont analysées sur la base des critères visés à l'article 9.2 du règlement de la consultation et présentés à l'article 5 de la partie I. du présent rapport qui sont hiérarchisés conformément aux dispositions de l'article R. 3124-5 du Code de la commande publique.

Une synthèse de l'offre finale de chaque candidat est présentée.

Sur cette base, un classement est proposé suivant une méthode de notation librement définie par l'autorité délégante.

Les analyses ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation 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 des critères n° 2 et 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.

3. Présentation des offres finales

3.1 Complétude des offres finales

Conformément à l'article 5.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats doivent présenter les éléments suivants (P (produit), M (manquant), I (incomplet)) :

Pièces à remettre au titre de l'offre	Candidat 1 Volotea	Candidat 3 Groupement Air Corsica - Air France
1. Une description détaillée des propositions du soumissionnaire précisant la manière dont il entend répondre aux obligations de service public. Chacune des obligations doit faire l'objet de propositions précises. En vue de démontrer sa capacité à assurer l'exploitation du service dans le respect des normes de régularité, continuité et capacité prévues par les obligations de service public, le soumissionnaire précisera les moyens humains et techniques qu'il affectera à l'exploitation de la liaison, notamment : ○ le nombre, la qualification et l'affectation des personnels (et, le cas échéant, les recrutements auxquels il compte procéder) ; ○ les types d'avion utilisés, leur capacité, leur âge et, le cas échéant, leur immatriculation ; ○ en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols. Si le soumissionnaire envisage de recourir à un affrètement, un partage de codes ou une franchise, ceux-ci devront faire l'objet d'une présentation détaillée dans l'offre. Une copie du contrat d'affrètement et de la décision d'approbation préalable dudit contrat devra être jointe à l'offre. Si la licence d'exploitation du candidat a été délivrée par un Etat membre de l'Union européenne autre que la France, il devra présenter une copie de la décision d'approbation préalable du contrat d'affrètement émanant des autorités aéronautiques dudit Etat.	P	P

2. La grille tarifaire détaillée proposée par le soumissionnaire sur la liaison et, le cas échéant, ses principes de variation. Le Candidat mentionnera notamment : ○ S'agissant des tarifs non-résidents, les modalités de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable par une contribution spécifique prélevée directement en supplément du prix du billet hors taxe et redevances ; ○ Ses propositions en matière de tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant, affinitaire, etc.)	P	P
3. Le compte d'exploitation prévisionnel de la liaison, détaillé par année d'exploitation. Ce bilan comportera notamment, pour chaque année d'exploitation : ○ les prévisions de trafic de la liaison (les hypothèses et les références prises en compte pour établir ces prévisions devront nécessairement être communiquées et justifiées) ; ○ une comptabilité analytique prévisionnelle indiquant la décomposition des postes de coûts et de recettes d'exploitation sur la liaison. Pour chaque poste de coût seront fournies des données à l'heure de vol, à la rotation et à l'année. Pour les recettes, seront notamment distinguées les recettes passagers (résidents et non-résidents) et les recettes de fret. Seront également indiqués les taux de recette unitaire moyens passager et fret ; ○ le résultat prévisionnel d'exploitation de la liaison. Ce document devra être présenté selon le modèle de document intitulé « <i>Modèle de compte d'exploitation prévisionnel</i> » joint en annexe 3 de la Convention.	P	P
4. La stratégie qu'il propose de mettre en place pour couvrir le carburant (taux de couverture, coûts associés, etc.)	P	P

5. L'indication du montant de la compensation financière qui paraît éventuellement nécessaire au soumissionnaire pour assurer le service proposé conformément aux obligations de service public (cumul pour la durée de la Convention et décompte par période) ;	P	P
6. Le projet de convention de délégation de service public figurant dans le dossier de consultation, assorti le cas échéant des éventuelles modifications indiquées en marques de révision et accompagnées de leur justification insérée dans le corps même du texte, dans un cadre sous l'article concerné et complété le cas échéant par des propositions de pénalités plus importantes que le seuil minimal fixé dans la convention ;	P	P
7. Le programme d'assurance complet conformément au Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;	P	P
8. Les éléments concourant à la politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales, démarches de transparence mises en place par le soumissionnaire, étayées par des exemples concrets et mesurables d'applications ;	P	P
9. La méthodologie et les outils permettant à l'autorité délégante d'apprécier et de contrôler la prestation, notamment les rapports mensuels et annuels, ainsi que les éléments qui concourent à définir et à mettre en œuvre une réelle politique commerciale assurant une optimisation des coûts ;	P	P
10. Un plan commercial pluriannuel détaillé, comprenant notamment, les éléments suivants : a. Les services à bord et au sol, b. Un plan marketing et d'actions commerciales pour dynamiser les ventes auprès des non-résidents, c. La liste des canaux de distribution envisagés, parmi lesquels doit figurer au moins un système global de distribution (GDS) d. La liste des accords interline signés et une présentation succincte de leur contenu	P	P

11. La méthodologie et les outils permettant à l'Autorité Délégante de procéder à l'accréditation des personnes susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel résident	P	P
12. Les conditions qu'il se propose de mettre en place pour accueillir les personnes à mobilité réduite	P	P

3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)

Note liminaire :

L'offre initiale a été produite sur une période de DSP d'une durée de quatre (4) années civiles, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027.

En conséquence de la décision de prolonger la convention de délégation de service public actuellement en vigueur du 1^{er} janvier au 24 mars 2024, l'offre finale pour la future DSP couvre une période réduite de près de 3 mois sur l'année 2024 et inchangée sur les 3 années suivantes (période révisée du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027).

Les valeurs globales des offres initiale et finale ne sont pas donc strictement comparables mais l'analyse des écarts entre les deux offres reste pertinente et les années 2025, 2026 et 2027 permettent une analyse comparative parfaitement homogène.

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 et sensiblement réduits par rapport à ceux des 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 révisé 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.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	20 370	19 240	18 431	18 323	76 364	-2,4%
Offre finale - An.1 tronqué	18 901	22 754	21 879	21 775	85 309	-2,2%
Ecarts (valeur)	-1 469	3 514	3 448	3 453	8 945	0,2 point
Ecarts (%)	-7,2%	18,3%	18,7%	18,8%	11,7%	

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	32 482	34 566	36 716	37 381	141 146	4,0%
Offre finale - An.1 tronqué	22 281	25 770	23 990	23 879	95 920	-3,7%
Ecarts (valeur)	-10 201	-8 796	-12 726	-13 503	-45 226	-7,7 point
Ecarts (%)	-31,4%	-25,4%	-34,7%	-36,1%	-32,0%	

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

- **Sur la totalité de la période DSP 2024-2027** : la compensation financière du groupement Air Corsica - Air France de 95,9 M€ est supérieure de 10,6 M€ (+ 12,4 %) à celle de Volotea (85,3 M€).
- **Par rapport au montant contractuel de la DSP 2020-2023 en cours** : la compensation moyenne annuelle pour Volotea est supérieure de 0,6 M€ et celle du groupement Air Corsica – Air France est supérieure de de 3,5 M€.
- **Par rapport au montant réalisé de l'année 2022** : La compensation moyenne annuelle de Volotea est inférieure de 16 %, la compensation moyenne annuelle du groupement Air Corsica - Air France est inférieure de 7 %.
- (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 2025-2027** : un montant dégressif pour les 2 candidats

Volotea - Compensation			
BIA-ORY	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager
An 1 - 2024	18 901	6 770	43
An 2 - 2025	22 754	6 724	43
An 3 - 2026	21 879	6 462	41
An 4 - 2027	21 775	6 401	40
DSP 2024-27	85 309	6 580	42
Moyenne	22 749		

DSP 2024-27 versus historique			
BIA-ORY	Compensation		
en k€	Volotea	par vol	par passager
Rés.2022	27 459	8 723 €	65 €
DSP 2024-27	22 749	6 580 €	42 €
évolution	-17%	-25%	-36%

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

DSP 2020-23	82 901
Moyenne	22 107

(moyenne annuelle calculée sur DSP de 45 mois)

Groupement Air Corsica-Air France - Compensation					
BIA-ORY	Compensation (avec répartition entité)			Compensation	
en k€	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	par vol	par passager
An 1 - 2024	22 281	10 770	11 512	8 032 €	49 €
An 2 - 2025	25 770	12 838	12 932	7 656 €	47 €
An 3 - 2026	23 990	12 457	11 533	7 123 €	44 €
An 4 - 2027	23 879	12 460	11 419	7 107 €	44 €
DSP 2024-27	95 920	48 525	47 395	7 454 €	46 €
Moyenne	25 579	12 940	12 639		

DSP 2024-27 versus historique			
BIA-ORY	Compensation		
en k€	GRPT XK-AF	par vol	par passager
Rés.2022 (*)	27 459	8 723 €	65 €
Moy.2024-27	25 579	7 454 €	46 €
évolution	-7%	-15%	-29%

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

DSP 2020-23	82 901
Moyenne	22 107

(moyenne annuelle calculée sur DSP de 45 mois)

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.

3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)

3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP

Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants)

Pour le candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea compte 1816 employés dont plus de 400 PNT et 950 PNC, 80 personnels pour l'auto-handling et 286 personnels de maintenance et siège social.

En France, Volotea emploie plus de 750 personnes.

A-Personnel navigant :

Volotea dispose de pilotes expérimentés :

- Capitaine (Commandant de bord) : 9.300 heures de vols réalisées en moyenne,
- Premiers officiers : 2 000 heures de vols en moyenne.

Volotea prévoit de baser des effectifs navigants sur Bastia afin de garantir la régularité et la ponctualité des opérations, jusqu'à 12 équipages : 13 capitaines, 12 premiers officiers, 18 commissaires de bord (chef de cabine) et 45 employés de cabine (PNC)

Ce déploiement sera réalisé par transferts internes volontaires depuis d'autres bases de Volotea et par le recrutement de nouveaux candidats en externe.

Volotea prévoit l'affectation d'un équipage de réserve quotidien situé sur la base d'Ajaccio ainsi que pour le premier vol quotidien. Ce système de gestion existe déjà sur 19 autres bases Volotea.

B-Personnel technique :

Le département maintenance de Volotea est constitué de 70 personnes en interne et 150 sous-traitants.

Volotea détient sa propre certification EASA Part 145 (ES.145.256) de maintenance en ligne et elle a conclu des contrats avec des organismes de maintenance agréés par l'EASA pour assurer les services techniques.

Volotea propose de renforcer ses installations d'entretien des avions dès lors que des avions sont basés sur Ajaccio dans un délai de 30 jours.

C-Personnel au sol

Au-delà des 286 employés qui travaillent au siège social et au service maintenance (dont 11 en France), Volotea rapport un effectif de 80 salariés pour l'auto-handling.

D-Personnel Commercial

Volotea précise au point XI qu'elle dispose d'un service à la clientèle (centre d'appel) disponible pour répondre aux questions des passagers et fournir des informations sur les vols, les réservations, les bagages et autres demandes liés au voyage.

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

A- Personnel navigant :

- **Air Corsica :**

Au 1^{er} Mars 2023, la compagnie Air Corsica possède 105 PNT (Personnel Navigant Techniques) et 151 PNC (Personnel Navigant Commerciaux) avec la répartition géographique suivante :

	PNT	PNC
Ajaccio	68	68
Bastia	31	60
Figari	6	23
Total	105	151

Air Corsica assure une formation réglementée à son personnel navigant technique au sein de son propre centre de formation agréé A.T.O. (Approved Training Organization) installé sur l'aéroport de Bastia-Poretta, conformément à la réglementation européenne pour les qualifications de type Air bus ou ATR »

La formation dispensée au sein de ce centre A.T.O., composée de cours théoriques, d'entraînements, de contrôles sur simulateur et de vol sur avion, permet de délivrer ou renouveler les qualifications suivantes :

Sur A320 - de délivrer une QT A320 additionnelle, stage dénommé « QT Airbus Additionnelle » ; - de renouveler la QT A320.

D'autres formations sont dispensées au personnel navigant technique afin d'étendre le spectre des qualification concernant notamment le Cockpit Resource Management (CRM), le Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) apportant une connaissance technique et réglementaire en matière de sécurité des circuits réservoirs carburants, et Ewis Electrical Wiring Interconnection System (EWIS) ayant pour but d'apporter les connaissances techniques et réglementaires afin d'appréhender les exigences du monde du câblage aéronautique.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par le fait que la qualification des équipages est identique ; seule une demi-journée de formation est nécessaire aux pilotes.

- **Air France :**

La grande majorité des personnels navigants (techniques et commerciaux) sont basés en région parisienne et opèrent au départ des deux bases principales que sont Orly et Roissy ; certains d'entre eux sont également basés à Toulouse, Nice ou Marseille.

- Les effectifs PNT basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 3 866 salariés,
- Les effectifs PNC basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 12 339 salariés.

B- Personnel technique

- **Air Corsica :**

Air Corsica emploie à Bastia 11 personnes (et 60 sur sa base technique principale à Ajaccio) qualifiées pour intervenir sur les avions et en atelier, ainsi que 38 personnes exerçant des missions de direction et administratives.

Ce personnel technique est titulaire des certifications réglementaires suivantes délivrées par la DGAC en conformité avec le Règlement (UE) n° 1321/2014 :

- Agrément Part 145 n°FR.145-021 - organisme de maintenance
- Agrément Part M n°FR.MG.008 (référence CTA FR.AOC.0006) :
Renouvellement des Certificats d'Examen de Navigabilité - Maintien et Gestion de Navigabilité ;
- Agrément Part 147 n°FR.147.0017 d'organisme de formation à la maintenance et d'examen.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par une formation de 6 jours pour les mécaniciens.

- **Air France :**

« Sur le site de Paris - Orly, la maintenance en ligne est assurée par une équipe de 225 personnes dont 105 techniciens qui assurent le support technique, engineering, le tractage et l'armement cabines. Ce support technique est disponible 7j / 7 et H24.

Comme l'ensemble des sites de maintenance Air France, le site d'Orly est titulaire de la certification Part 145 pour la maintenance avions et Part 147 pour la formation, délivrées par les autorités de tutelle. »

C- Personnel au sol

- **Air Corsica :**

La structure managériale, les missions des différentes directions et l'organigramme de la direction des opérations est présentée en annexe 5 :

Direction des opérations : effectif 35 personnes pour la partie administrative.

En matière d'assistance aéroportuaire, le Groupement s'appuie sur les équipes opérationnelles d'Air France des escales d'Ajaccio, de Bastia et d'Orly (services passage, piste, trafic et garage).

- **Air France :**

Au 1^{er} janvier 2023, les effectifs d'Air France étaient répartis comme suit :

- Personnels au sol est de 21 861 salariés.

À Orly, 101 salariés d'Air France et 90 salariés sous-traitants traitent principalement les vols de délégation de services publics entre Orly et les quatre aéroports de Corse.

En Corse, Air France gère un effectif de 125 salariés rattachés à l'escale de Bastia et 139 rattachés à l'escale d'Ajaccio (données au 1^{er} janvier 2023).

D-Personnel Commercial

- **Air Corsica :**

La Direction Commerciale et Marketing comporte un effectif de 59 collaborateurs et s'organise autour des 5 pôles suivants :

- Pôle budget et analyse
- Pôle Revenue management, pricing et distribution
- Pôle Marketing
- Pôle Relation Client
- Pôle Ventes tierces

Les responsabilités de la Direction Commerciale et Marketing porte sur la gestion de toute la chaîne commerciale.

Les différentes missions et objectifs de cette direction commerciale sont détaillées dans l'annexe 5.

- **Air France :**

Air France emploie 2 commerciaux sur Ajaccio et 19 commerciaux sur Bastia

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le Candidat N° 1 (Volotea) envisage de baser des effectifs en Corse pour la bonne réalisation des obligations de service public ce qui ne peut pas être évalué sauf à considérer que ce système a déjà été éprouvé sur d'autres bases. Les moyens en personnels techniques seront également renforcés en Corse pour le candidat N° 1 (Volotea) qui opère déjà des vols en Corse.

Une seule personne au sol par aéroport complètera les équipages en qualité de coordinateur local.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées par le candidat permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné

Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement**Pour le candidat N° 1 (Volotea) - Partie II de l'offre :**

La compagnie possède 41 aéronefs : 20 Airbus A319 (156 sièges) et 21 Airbus A320 (180 sièges).

La moyenne d'âge de la flotte Volotea est de 14 ans.

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) - Partie II de l'offre :

- **Air Corsica :**
La compagnie possède 6 A320 : 4 Airbus A320 CEO de 180 sièges (moyenne d'âge 16.5 ans) et 2 Airbus A320 NEO de 186 sièges (4 ans d'âge).
Air Corsica prévoit le remplacement de 2 A320 CEO par 2 A320 NEO au début de l'année 2024.
- **Air France :**
Pour son réseau moyen-courrier, Air France dispose d'une flotte de 104 appareils composées de 23 A220, 9 A318, 17 A319, 39 A320, 16 A321.
Pour la desserte des aéroports de Corse, Air France exploitera essentiellement 19 Airbus A320 en configuration 174 ou 178 sièges.
L'âge moyen de la flotte d'Air France est de 12.1 ans.

Candidat N° 1 (Volotea) et Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné ; les deux candidats exploitent les mêmes types d'appareils de la gamme 319/320 Airbus.

Contrat d'affrètement le cas échéant**Pour le candidat N° 1 (Volotea) :**

Le candidat n'a pas mentionné dans son offre la mise en place de contrats d'affrètements pour la réalisation des services aériens

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica/Air France) :

Le candidat n'a pas mentionné dans son offre la mise en place de contrats d'affrètements pour la réalisation des services aériens

Navigabilité générale des aéronefs

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans la partie II.1 le Candidat précise qu'il dispose d'un département de gestion de maintenance de la navigabilité (OGMN).

Le Certificat d'agrément ES.CAMO.029 de la compagnie Volotea a bien été fourni.

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA-AIR FRANCE

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

- ⇒ **Dans l'annexe 3 fournie par le Candidat, les documents de maintien de la navigabilité de la compagnie Air Corsica sont présentés (FR.CAMO.0015 associé au CTA/AOC FR.AOC.0006).**

Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports corses

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans la partie 2.3, le Candidat précise les points suivants :

« Volotea opère depuis 2012 dans les aéroports corses, actuellement avec la flotte actuelle (A320F), conformément aux exigences spécifiques requises de formation du personnel de vol, et ayant acquis une expérience opérationnelle considérable dans ce domaine. Tous les aéroports corses ont été analysés et approuvés en interne par notre bureau technique des opérations aériennes, selon les plus strictes normes de sécurité du programme de l'EASA et l'IATA IOSA. ... Volotea peut mettre en place la nouvelle base d'entretien sous trente jours. »

- ⇒ **L'AOC Volotea présente les spécifications opérationnelles des avions du Candidat**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.1 le Candidat précise les points suivants :

« Les A320 d'Air Corsica affectés à l'exploitation des Services Aériens sont parfaitement adaptés aux caractéristiques des aéroports de Corse desservis.

D'une part, ils appartiennent à la catégorie des aéronefs pouvant être accueillis régulièrement dans les aéroports corses compte tenu des caractéristiques physiques et géométriques de ses infrastructures (pistes et voies de circulation).

D'autre part, tous les A320 peuvent atterrir et décoller avec un vent arrière allant jusqu'à 15 kt. Ces particularités sont très importantes dès lors qu'elles sont parfaitement adaptées aux conditions météorologiques des aéroports corses.

Les spécifications opérationnelles des Airbus A320 d'Air Corsica sont annexées au présent document en Annexe n°3.

La famille Airbus A320 d'Air France

Compte tenu des différents types d'avions qui composent sa flotte sur le réseau Moyen et Court Courrier, Air France pourra répondre aux conditions d'exploitations et aux caractéristiques techniques imposées sur chacun des quatre aéroports corses et, s'agissant plus particulièrement de l'aéroport de Calvi, 26 appareils de la flotte Moyen et Court Courrier sont déjà certifiés.

Air France produit les justificatifs en Annexe n° 1 au présent document. »

⇒ **L'annexe 3 présente les spécifications opérationnelles des avions du Candidat**

Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Volotea possède un programme d'assurance applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs dont le contrat est présenté dans l'annexe « Attestation d'assurances » :

The Limit of Liability – a Combined Single Limit (Bodily Injury/Property Damage) of not less than USD750,000,000 each Occurrence/each aircraft and in the annual aggregate in respect of products liability, but in respect of AVN52E coverage, subject to a sub-limit (Bodily Injury/Property Damage) of not less than USD750,000,000 any one Occurrence and in the annual aggregate, however this sub-limit shall not apply as set out within Section 3, Limitation of Liability of AVN52E. Coverage is provided by a combination of Insurances.

⇒ **Gallagher est une compagnie d'assurance reconnue. Les montants précisés de Single Combined Limit sont dans la norme du milieu du transport aérien.**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR France

Air France et Air Corsica possèdent des programmes d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs dont les contrats sont présentés en annexe 12.

Air Corsica

RESPONSABILITE CIVILE aéronef vis-à-vis des Tiers, des Passagers, Bagages, Fret, Poste et Responsabilité Civile Générale Aéronautique pour une limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par aéronef et/ou par événement (y compris la couverture des Risques de Guerre et autres Périls Assimilés tels

qu'exclus par l'AVN48B (à l'exception du sous-paragraphe (b) de l'AVN48B) conformément à l'AVN52E pour une sous-limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par événement et en tout par année d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile Risques de Guerre et autres Périls Assimilés et la Responsabilité Civile Après Livraison

Air France

« La Responsabilité Civile vis-à-vis des Tiers Non Transportés, des Passagers, des bagages, du fret et poste ainsi que la Responsabilité Générale à concurrence de 2,250,000,000 USD par événement et par aéronef et en tout pour la période d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile après livraison.

Les garanties Responsabilités Civiles Risques de Guerre et Assimilés sont accordées par une combinaison de polices et selon les dispositions de la clause AVN52E pour une limite de 1,000,000,000 USD par événement et par aéronef. Ces garanties sont limitées à 2,000,000,000 USD en tout pour l'année d'assurance pour le Groupe Air France (le Groupe Air France étant constitué de la Société Air France et de ses filiales) »

⇒ **Willis Towers Watson qui assure les deux compagnies est une compagnie d'assurance reconnue. Les montants précisés de Single Combined Limit sont dans la norme du milieu du transport aérien.**

Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports corses

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans la partie 2.3, le Candidat précise les points suivants :

« Volotea opère depuis 2012 dans les aéroports corses, actuellement avec la flotte actuelle (A320F), conformément aux exigences spécifiques requises de formation du personnel de vol, et ayant acquis une expérience opérationnelle considérable dans ce domaine. »

Les spécificités en matière de formation sur les aéroports de la Corse sont mentionnées mais non détaillées, même si VOLOTEA opère effectivement régulièrement en Airbus A319/A320 sur les 4 aéroports de la Corse.

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.2 le Candidat décrit les capacités techniques de ses équipages :

Air Corsica :

Lors des intégrations de pilotes dans la compagnie, une formation spécifique à chaque terrain corse à particularité (Ajaccio, Figari, Calvi) est dispensée. Chaque nouvel entrant bénéficie, lors de la formation pratique (simulateur et avion) de l'expérience et l'expertise des instructeurs compagnie. Durant la phase en vol, l'ensemble de ces terrains est pratiqué régulièrement.

Lors de la première accession à la fonction commandant de bord, une séance spécifique sur simulateur est effectuée avec des instructeurs Air Corsica sur le terrain de Calvi afin de consolider la compétence technique des pilotes.

Air France

Formation spécifique des équipages sur les terrains corses :

Les aéroports de Calvi et Ajaccio entrent dans le classement général des terrains catégorie C, à ce titre des formations spécifiques sont requises :

➤ *Aéroport de Calvi : Les commandants de bord (CDB) suivent une formation spécifique avec reconnaissance au simulateur puis première desserte sous la supervision d'un instructeur. Au QFU 36 seul le CDB peut poser l'avion. Les Officiers pilotes peuvent tous desservir Calvi à la condition d'avoir une expérience de 600 heures de vol sur 320, et d'avoir suivi l'e-learning Calvi. Les CDB du pool Calvi sont choisis sur volontariat et après étude du dossier professionnel.*

➤ *Aéroport d'Ajaccio : Les CDB suivent une formation reconnaissance au simulateur.*

Les CDB sont choisis sur étude du dossier professionnel.

A noter que dans un souci de renforcer la sécurité, Air France a choisi de doubler la formation de ses PNT sur Calvi. En effet, alors que seule la formation au simulateur OU en vol est requise, Air France impose les deux.

Les aéroports de Figari et Bastia entrent dans le classement des terrains CAT B ne nécessitant pas de formation spécifique. »

⇒ **Les spécificités en matière de formation sur les aéroports de la Corse sont bien intégrées.**

Politique détaillée de maintenance en ligne

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Dans les parties 2.1 et 2.3 de son offre Volotea précise comment est organisée sa maintenance en ligne :

« Volotea détient actuellement sa propre certification EASA Partie 145 (ES.145.256) de maintenance en ligne. Afin de soutenir son réseau, Volotea a souscrit à des contrats avec des fournisseurs agréés EASA Partie 145 de premier ordre en Europe. Et pour desservir certaines escales, le département de gestion de maintenance de la navigabilité (OGMN) de Volotea a aussi conclu des contrats avec des organismes de maintenance agréés par l'EASA et supervisés et audités selon les procédures de qualité de Volotea. Certains de nos sous-traitants sont notamment Flash Line Maintenance, Nayak, Dale Aviation, et NOVAE »

« À l'heure actuelle, Volotea dispose d'une assistance à l'entretien de base sur les aéroports de Corse : si elle est sélectionnée pour ce projet, Volotea renforcera ses installations d'entretien pour les adapter aux standards d'entretien de Volotea pour les aéroports

d'entretien de base. Volotea peut mettre en place la nouvelle base d'entretien sous trente jours. »

- ⇒ **La politique de maintenance en ligne du Candidat permet d'assurer les obligations de service public de ce lot. La copie de l'agrément Part 145 (ES.145.256) de Volotea est présentée.**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

« Dans le cadre de leur partenariat, les Membres du Groupement mutualisent leurs moyens techniques et humains habituellement dédiés à l'entretien de leurs flottes respectives, de manière à assurer des prestations de maintenance en ligne de haute qualité dans chaque aéroport desservi, et notamment à Ajaccio et Paris - Orly :

- La base technique principale d'Air Corsica à Ajaccio assure la maintenance en ligne des appareils d'Air Corsica et de ceux d'Air France, de même que les trois autres escales techniques établies à Bastia, Figari et Calvi ;*
- La base d'opérations de maintenance d'Air France à Paris - Orly assure la maintenance en ligne des appareils d'Air France et de ceux d'Air Corsica, en vertu d'une convention d'assistance technique.*

Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité technique que de la ponctualité des Services Aériens »

Dans la suite de ce document ainsi qu'en annexe 4, les deux compagnies détaillent séparément leur politique de maintenance en ligne en décrivant :

- Les moyens utilisés ;
- Les stocks de pièces et équipements ;
- La répartition des moyens propres de servitude ;
- L'organisation ;
- Les infrastructures ;
- Le cadre réglementaire.

- ⇒ **La politique de maintenance en ligne du Candidat est claire et permet d'assurer les obligations de service public de ce lot. Les copies des agréments figurent en Annexe 3.**

Politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales

Pour le candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea précise qu'elle possède un Code éthique qui s'applique à l'ensemble de ses salariés et qui lui sert de cadre de conduite, intégrité et prise de décisions éthiques dans ses activités commerciales quotidiennes.

En matière sociale, Volotea s'affiche comme partie prenante des villes qui l'accueille :

« Nous voulons faire partie des communautés de chacune des villes où nous opérons » en connectant les villes de petite et moyenne taille entre-elles tout en construisant des relations avec les communautés locales.

Volotea considère le volontariat d'entreprise comme un outil permettant de promouvoir un esprit de solidarité parmi nos employés et de favoriser leur engagement dans les réseaux sociaux et dans la préservation de l'environnement :

- Partenariat avec SOS village d'enfants (soutien financier et collecte de jouet et aide numérique),
- Partenariat avec Sillas Voladoras (promotion de l'inclusion des personnes handicapées),
- Participation à la campagne « une lettre, un sourire » (soutien personnes âgées isolées),
- Compétition sportive « Solidarity Olympics (collecte de fonds).

Volotea a mis en place un programme de développement durable appelé Voloterra qui se concentre sur cinq domaines principaux :

1. Utilité du réseau et éco-efficacité (valorisation des vols directs où le choix alternatif est rare voire inexistant à moins de 6 heures avec une spécialisation pour les dessertes insulaires),
2. Réduction des émissions opérationnelles (objectif de réduction 50 % des émissions de CO2 par passager-kilomètre d'ici 2030),
3. Propulsion de nouvelles technologies et stratégies pour une aviation plus durable (développement du Sustainable Aviation Fuel SAF déjà utilisé à 34 % sur la ligne Hambourg-Toulouse),
4. Compensation carbone (objectif de 25 % des émissions de CO2 compensées d'ici 2025),
5. Transparence (Première compagnie à faire auditer son programme de développement durable par Veritas et encouragement des passagers à contribuer au programme de compensation en versant 2€ par passager à la fin de la réservation).

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Fin 2021, Air Corsica a créé une Direction dédiée au « Développement Durable et RSE »

La stratégie en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) est structurée autour de 3 axes principaux :

1. Renforcer et faire rayonner la culture RSE
2. Améliorer la performance environnementale
3. Amplifier l'ancrage social, sociétal et territorial

Cette impulsion de la stratégie RSE répond à un pilotage renforcé de la politique de Développement durable baptisée « Ambizione 2025 » et vise à accroître sa visibilité auprès des collaborateurs et des interlocuteurs extérieurs.

La politique RSE possède sa page web et s'affiche sur les avions de la compagnie.

En 2022 une nouvelle analyse des enjeux RSE d'Air Corsica a été réalisée afin d'actualiser la liste des enjeux, vérifier leur hiérarchisation et enrichir l'approche pour définir 12 enjeux prioritaires selon 3 thématiques :

- Bien-être des collaborateurs
- Préservation de l'environnement
- Implication territoriale et sociétale

Ces enjeux s'accompagnent d'indicateurs.

Parallèlement à cette démarche, Air Corsica a choisi de se concentrer sur 5 des 17 priorités comme définies par les Nations Unies dans le cadre de l'Agenda 2030

- ODD 9 : Industrie et innovation
- ODD 12 : Consommation et production responsable
- ODD 8 : Travail décent et croissance économique
- ODD 5 : Egalité entre les sexes
- ODD 4 : Education de qualité

Air Corsica présente les chiffres clés illustrant la véritable création de valeur de la mise en œuvre de la stratégie RSE et parmi eux :

- 15.743 PMR transportés entre la Corse et le Continent
- 92 % des résidents Corses et 84 % des cadres jugent l'impact d'Air Corsica sur leur vie quotidienne bénéfique voire très bénéfique
- Taux de renouvellement de la flotte d'avion de 70 % d'ici 2025
- Baisse de la consommation de 15 % pour les nouveaux A320 NEO et réduction sonore jusqu'à 20 décibels
- Utilisation d'approche circuit aérien satellitaire favorisant les réductions de la consommation carburant et émission
- 225 millions de retombées totales sur le tissu économique insulaire (+/- 2 % du PIB de la Corse)

Air Corsica précise que « chaque euro de subvention d'exploitation publique accordé à Air Corsica génère entre 2,89 et 3,06 euros de retombées pour le territoire insulaire ».

À noter également :

- Lauréate de la Palme d'Or de l'implication environnementale décerné par le Comité de France
- Mise en place du tri sélectif à bord des avions
- 200 partenaires dans le milieu associatif et notamment Aérobiodiversité en charge de l'inventaire et de la préservation de la biodiversité sur les aéroports, l'Inseme (soutien aux déplacements médicaux), festivals, La Marie Do (lutte contre le cancer)...

- **Pour Air France**

Air France fournit le lien internet qui donne accès à son rapport développement durable qui détaille la politique et les engagements d'Air France-KLM dans les domaines sociaux, sociétaux et environnementaux ;

En matière de développement durable, Air France-KLM présente les chiffres clés suivants :

- Réduction de - 30 % des émissions de CO2 d'ici 2030 par rapport à 2019
- 10 % d'incorporation de carburant durable d'ici 2030
- Flotte nouvelle génération 30 % du total en 2023, 45 % en 2025 et 70 % en 2030
- Optimisation des routes aériennes et réduction du poids à bord (formation des pilotes à l'éco-pilotage) pour un gain de 4 à 5 % de consommation

En matière de réduction de l'empreinte environnementale :

- Economie d'eau grâce à un lavage des avions avec le procédé EcoShine
- - 50 % de déchets non recyclés d'ici 2030 par rapport à 2011 (tri sélectif à bord des avions)
- - 48 % d'articles en plastique à usage unique retirés en 2021
- Eviter le gaspillage alimentaire par un ajustement des prestations embarquées et le don de denrées
- Lutte contre le trafic d'espèces protégées (informer les parties prenantes contre les méthodes des trafiquants qui font voyager les espèces protégées en avion)
- Réduction de l'empreinte sonore

En matière de responsabilité éthique et sociétale, Air France-KLM investit dans le développement du capital humain au travers de 4 valeurs (confiance, respect, transparence et confidentialité) qui se déclinent en plusieurs points :

- Diversité et inclusion (égalité homme/femme, lutte contre les discriminations, 5,57 % de travailleurs handicapés en 2021...)
- Respect des droits de l'homme et lutte contre la corruption
- Achats responsables
- Développement local (prise en compte des attentes et besoins de connectivité et désenclavement des territoires, soutien d'initiatives pour l'accès aux formations comme « nos quartiers ont du talent » par exemple)
- Ethique des affaires et politique anti-corruption avec une formation e-learning de 85% des salariées à fin 2021
- Démarches de transparence et d'évaluation extra-financière : Air France-KLM fait partie des indices de durabilité Dow Jones pour la dixième année consécutive et est devenu le 1^{er} groupe aérien à être évalué par le biais d'une notation ESG sur demande - 64/100 qui place Air France-KLM en bonne position parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien pour la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux.

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le Candidat N° 1 (Volotea) précise qu'elle possède un code éthique et un programme de développement durable sans les présenter : un complément d'information a été demandé notamment pour disposer d'indicateurs permettant d'évaluer les réalisations du RSE.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les organisations mises en place ainsi que les actions du RSE des compagnies Air Corsica et Air France permettent d'illustrer les efforts effectués en matière de performances éthiques, sociales et environnementales et notamment évaluer les impacts de l'activité sur le territoire.

Synthèse du critère 2.1 :

- ⇒ **L'offre de Volotea répond dans l'ensemble aux exigences du cahier des charges, elle est donc correcte.**
- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges et va au-delà des attentes. Elle est donc très satisfaisante.**

3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs

Pour rappel, les obligations de service public sur ce lot sont les suivantes :

Fréquences	Le mardi et le mercredi toute l'année, sauf les jours fériés : trois (3) allers et retours par jour au minimum ; Le lundi, jeudi et vendredi toute l'année, sauf les jours fériés : quatre (4) allers et retours par jour au minimum. Le week-end, samedi, dimanche confondus au minimum sept (7) allers et retours pendant la saison IATA hiver et au minimum huit (8) allers et retours pendant la saison IATA été. Les jours fériés : au moins deux allers et retours par jour quel que soit le jour de la semaine.
Horaires	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
Capacité avion	Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges
Sièges offerts	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 - 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

De plus les OSP stipulent les exigences applicables aux tarifs à proposer aux passagers « résidents » 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 (du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027), des tarifs maximaux suivants :

	Vol de ou vers Orly	Vol de ou vers Marseille ou Nice
Tarif maximal par étape	66,0 €	23,5 €

Le tableau suivant résume l'offre proposée par les Candidats sur ce lot :

I- Candidat 1 : VOLOTEA

Au chapitre I.1 de son offre, le Candidat précise ses engagements en matière d'offre.

Programme de vols							
Leg	Période	Número de vol	Jour de la semaine	STD	STA	Aéronef	Sièges
BIA - ORY	Hiver	V78100	1234567	07:00	8:45	A320	180
		V78102	1..45.7	10:50	12:35	A320	180
		V78104	1234567	13:10	14:55	A320	180
		V78106	1234567	18:20	20:05	A320	180
	Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	V78108	1234567	06:00	7:45	A320	180
		V78100	1234567	07:00	8:45	A320	180
		V78102	1234567	10:50	12:35	A320	180
		V78104	1234567	13:10	14:55	A320	180
		V78116	1234567	14:10	15:55	A320	180
		V78112	1234567	16:55	18:40	A320	180
		V78106	1234567	18:20	20:05	A320	180
		V78114	1234567	19:20	21:05	A320	180
	Eté (reste de la saison)	V78100	1234567	07:00	8:45	A320	180
		V78102	1234567	10:50	12:35	A320	180
		V78104	1234567	13:10	14:55	A320	180
		V78112*	1..4567	16:55	18:40	A320	180
		V78106	1234567	18:20	20:05	A320	180
ORY - BIA	Hiver	V78101	1234567	09:35	11:20	A320	180
		V78103	1..45.7	13:25	15:10	A320	180
		V78105	1234567	15:45	17:30	A320	180
		V78107	1234567	20:55	22:40	A320	180
	Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	V78109	1234567	08:35	10:20	A320	180
		V78101	1234567	09:35	11:20	A320	180
		V78103	1234567	13:25	15:10	A320	180
		V78105	1234567	15:45	17:30	A320	180
		V78117	1234567	16:45	18:30	A320	180
		V78113	1234567	19:30	21:15	A320	180
		V78107	1234567	20:55	22:40	A320	180
		V78115	1234567	21:55	23:40	A320	180
	Eté (reste de la saison)	V78101	1234567	09:35	11:20	A320	180
		V78103	1234567	13:25	15:10	A320	180
		V78105	1234567	15:45	17:30	A320	180
		V78113*	1..4567	19:30	21:15	A320	180
		V78107	1234567	20:55	22:40	A320	180

#Heures locales

*jusqu'à une fréquence quotidienne en périodes de capacité supplémentaire

- ⇒ Le critère d'amplitude minimale à destination du lundi au vendredi est respecté (amplitude en Corse de 7h00 en hiver et en été hors pointe de 8h00 pendant la pointe estivale - supérieure à 7h00 - et sur le continent de 12h10 en hiver et en été hors pointe et de 14h10 pendant la pointe estivale - supérieure à 11h00 -)

		FRÉQUENCES						
		Lundi	Mardi	Mercredi	Jeudi	Vendredi	Samedi	Dimanche
Hiver	Minimum	4	3	3	4	4	3	4
	Programmé	4	3	3	4	4	3	4
	Variation	0	0	0	0	0	0	0
Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	Minimum	4	3	3	4	4	4	4
	Programmé	8	7	7	8	8	8	8
	Variation	4	4	4	4	4	4	4
Eté (reste de la saison)	Minimum	4	3	3	4	4	4	4
	Programmé	5	4	4	5	5	5	5
	Variation	1	1	1	1	1	1	1

*minimum hebdomadaire programmé dans chacune de ces périodes

- ⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences de fréquences hebdomadaires minimales du programme de base par saison avec une distribution raisonnable des fréquences au cours de la journée

Du fait de l'exploitation d'avions dont la capacité moyenne excède la capacité minimale (180 sièges pour l'Airbus A320 versus 140 sièges) requise au titre des OSP, l'offre hebdomadaire de base en sièges apparaît supérieure au minimum exigé :

Offre de base par semaine (en sièges) :

	SIÈGES PAR SEMAINE		
	Minimum	Programmé	Variation
Hiver	7.500	9.000	1.500
Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	7.800	19.440	11.640
Eté (reste de la saison)	7.800	11.880	4.080

Offre totale par période (en sièges) :

	CAPACITÉS SUPPLÉMENTAIRES		
	Minimum	Programmé*	Variation
Hiver	172.204	189.000	16.796
Eté (Six semaines de mi-juillet à fin août)	119.596	119.880	284
Eté (reste de la saison)	302.000	302.040	40

* nombre de sièges programmés pour une saison d'été de 31 semaines et une saison d'hiver de 21 semaines

- ⇒ L'excédent d'offre hebdomadaire de base en sièges est considéré comme des sièges de l'offre supplémentaire si bien que l'offre en sièges est :
- Conforme aux OSP pendant la saison IATA Eté (pointe et hors pointe)
 - Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Hiver pour permettre de satisfaire les exigences hebdomadaires de fréquences

Dans la partie 3 de son offre, le Candidat précise les conditions d'application du tarif résident :

« Le tarif net n'inclut pas les frais additionnels et les taxes d'aéroport

Tarif avec bagage à main à bord, bagage en soute, remboursable et modifications autorisées.

Les frais de service en cas de vente directe des billets par le transporteur n'excèdent pas 3€ (par dossier de réservation).

Les passagers peuvent choisir entre faire un aller simple ou un aller-retour.

Le tarif standard est le tarif résident mais nous proposons des tarifs promotionnels pour dynamiser la destination :

	RESIDENT				
	Tax	Min Tarif Net	Max Tarif Net	Min Tarif TTC	Max Tarif TTC
BIAORY	35,75 €	10,00 €	66,00 €	45,75 €	101,75 €
ORYBIA	38,05 €	10,00 €	66,00 €	48,05 €	104,05 €

- ⇒ L'offre du candidat respecte les exigences des OSP relatives aux tarifs résidents et proposera des tarifs promotionnels y compris pour les résidents

⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences des OSP

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, de Nice et, en été seulement, de Figari sont des aéroports dits Coordonnés

Le Candidat rappelle dans la partie I.1.4 de son offre que les vols de et vers l'aéroport de Bastia ne requiert pas de slot et, quant à Orly, précise ce qui suit :

« En ce qui concerne Orly, conformément à l'annexe 1 de cette convention, dans laquelle la France modifie les obligations de service public pour les services aériens réguliers reliant Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari avec Paris (Orly), et conformément à l'article 9 du Règlement (CEE) n° 95/93 du Conseil, du 18 janvier 1993, fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, les autorités françaises ont décidé de réserver des créneaux horaires à l'aéroport d'Orly pour l'exploitation des services susmentionnés. C'est pourquoi, et étant donné que le programme respecte toutes les exigences relatives aux OSP, en cas d'attribution de l'exploitation des obligations de service public entre Ajaccio et Paris (Orly), il Volotea, SL · Travassera de Gracia 56, 4 · 08006 Barcelone · Espagne · T+34 931171777 9 sera attribué à Volotea le quota de créneaux nécessaire par l'association pour la coordination des horaires sur les aéroports français (COHOR). Actuellement, le nombre de créneaux attribués à cette route est de 2.303 pour la saison estivale et de 1.058 pour la saison hivernale. La proposition actuelle de Volotea prévoit un total de 2.344 mouvements pour la saison estivale et 1.050 pour la saison hivernale.

Détails des créneaux nécessaires dans le tableau ci-dessous

LIGNE	IATA SAISON*	PÉRIODE	VOLS / SLOTS			
			NOMBRE DE VOLS / MOUVEMENTS	DOTATION DE SLOTS	VARIATION	SLOTS SUPPLÉMENTAIRES À OBTENIR
BIAORY	SUMMER	ÉTÉ (RESTE DE LA SAISON)	1.678	...	...	41
		ÉTÉ (SIX SEMAINES DE MI-JUILLET À FIN AOÛT)	666	...	...	
		SAISON TOTALE	2.344	2.303	-41	
	WINTER	HIVER	1.050	1.058	8	0
	TOTAL ANNUEL		3.394	3.361	-33	41

Etant donné que le nombre de créneaux nécessaires est supérieur à ceux actuellement disponibles, Volotea a contacté la DGAC pour démontrer que, si elle est désignée pour exploiter cette route, les créneaux nécessaires seront libérés et mis à la disposition de Volotea. Voici la réponse de la DGAC à cet égard.

Le 11 sept. 2023 à 18:17, Alex Kfoury <alex.kfoury@aviation-civile.gouv.fr> a écrit :

CAUTION: External email. Be careful with links and attachments.

Bonjour M. GOSSELIN,

Nous avons bien noté vos besoins. Nous comprenons qu'actuellement Volotea est candidate pour exploiter la ligne OSP entre Orly et Bastia et que c'est sur cette ligne que vous pourriez avoir des besoins de créneaux supplémentaires.

Si votre offre devait être retenue, les 41 créneaux supplémentaires qui vous seraient nécessaires semblent pouvoir faire l'objet d'une réponse favorable de notre côté. Dans le cas où vous seriez retenus, il vous appartiendra de revenir vers nous pour nous faire la demande officielle de cette attribution temporaire de créneaux pour l'exploitation de ladite ligne OSP.

Je vous souhaite une bonne fin de journée.

Bien cordialement,

Alex KFOURY
Chef de programme créneaux horaires
Bureau des capacités aéroportuaires - SDA2
Sous-direction des aéroports
DGAC – Direction du Transport Aérien

50 rue Henry Farman, 75720 Paris Cedex 15
Tél : 01 58 09 36 72
www.ecologie.gouv.fr


MINISTÈRE
CHARGÉ
DES TRANSPORTS
Liberté
Égalité
Fraternité

 Direction
générale
de l'aviation
civile

En ce qui concerne la possibilité d'obtenir les horaires requis à l'aéroport d'Orly, Volotea a analysé la situation des créneaux horaires à Orly à travers plusieurs sources (E-airports, SAQ COHOR, Étude "In-house"). En général, le programme proposé s'adapte aux créneaux horaires requis avec une marge de ± 15 minutes. En raison des tampons actuellement présents dans le programme, nous pensons qu'en cas de différences, nous pourrions facilement apporter les ajustements nécessaires au programme pour nous conformer aux créneaux horaires. Dans les cas les plus critiques (> 15 minutes), nous avons étudié sur le programme les alternatives disponibles pour nous conformer aux créneaux horaires disponibles selon le SAQ obtenu auprès de COHOR. Dans tous les cas, nous avons constaté que le programme pouvait s'adapter au créneau horaire disponible, bien que notre préférence initiale soit de demander les créneaux horaires pour le programme actuellement proposé, car nous pensons qu'il répond le mieux aux besoins des passagers et de Volotea. Chez Volotea, nous pensons qu'il est important de souligner que cette disponibilité de créneaux horaires est basée sur la disponibilité actuelle pour la saison S23, et donc il s'agit d'une disponibilité théorique qui peut changer d'une saison à l'autre. De plus, il convient de noter que si Volotea est la compagnie aérienne désignée pour exploiter ces lots, les créneaux horaires actuellement exploités par les compagnies aériennes attributaires seraient libres, ce qui rendrait la situation plus favorable pour obtenir les créneaux horaires souhaités. Par conséquent, nous pensons que l'obtention d'horaires nous permettant d'exploiter le programme proposé ne posera aucun problème. »

⇒ **Le nombre de vols programmés par le candidat s'élève à 1050 pendant la saison IATA Hiver et à 2344 pendant la saison IATA Été. Les slots OSP mis à disposition par la DGAC sont suffisants pour assurer le programme d'exploitation de la desserte sur la saison IATA Hiver et la DGAC, interrogée, a répondu favorablement à Volotea pour fournir les 41 slots supplémentaires en cas d'attribution du lot à Volotea.**

Aucun créneau horaire n'est nécessaire pour les opérations sur la plateforme aéroportuaire de Bastia.

Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité et la ponctualité

Comme il est précisé au point 2.3 de l'offre du candidat :

« les mesures spécifiques que Volotea a mis en place pour garantir la ponctualité et la régularité de ses vols :

□ Temps de vol pour la liaison BIA-ORY programmés en fonction des horaires des autres compagnies aériennes + 5 minutes supplémentaires, ce qui signifie que la plupart des vols auront une durée de vol plus courte que celle prévue.

□ Bien que le temps de rotation standard de Volotea soit d'entre 25 et 35 min - selon la flotte et l'aéroport - pour la liaison BIA-ORY, nous programmerons 45-50 min. Cela permettra de garantir un OTP15 de + 95 %.

□ Importante standardisation des processus de premier vol (first-wave) et de rotation (turnaround) pour réduire les délais.

□ Suivi minutieux des processus de rotation et de premier vol au moyen de nombreux ensembles de données collectées lors des opérations quotidiennes.

□ Aéronef situé à la base avec suffisamment de temps au sol la nuit afin d'éviter les retards liés à l'entretien lors du premier vol.

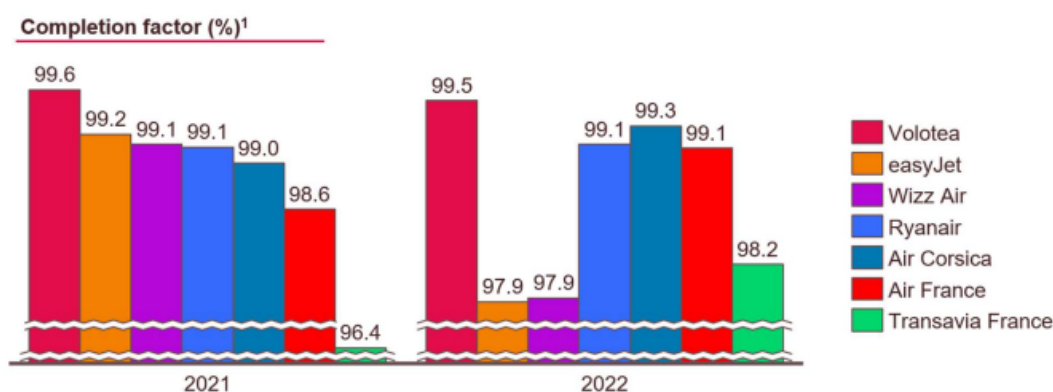
□ 2 aéronefs de réserve situés à moins de 2 heures de BIA afin d'éviter les retards et annulations en cas de problèmes techniques.

□ Équipage de réserve quotidien situé à la base de BIA afin d'éviter que les malades de dernière minute ou les personnes n'étant pas en état de voler ne perturbent les opérations.

□ Équipage de réserve à l'aéroport pour le premier vol quotidien afin d'éviter les retards sur le premier vol en cas de non-présentation de l'équipage.

□ Fiabilité optimale des aéronefs tant en termes de fiabilité technique, de pourcentage d'avions immobilisés au sol (AOG) et de temps de récupération.

Grâce aux mesures précédentes, Volotea a atteint les meilleurs taux d'annulation avec des facteurs d'achèvement nettement supérieurs à ceux d'opérateurs amplement reconnus :



»

- ⇒ **Le taux de de régularité en 2021 et 2022 (> 99 %) est en adéquation avec les attentes de l'OTC concernant les obligations de service public.**
- ⇒ **De plus, afin de favoriser la régularité de leur service, le Candidat propose des mécanismes d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité, ce qui correspond aux attentes des obligations de service public**
- ⇒ **Engagement du Candidat à assurer un service régulier avec un engagement exprimé de ponctualité de 95 % à 15 minutes - niveau très ambitieux -**

II- Candidat 3 : Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE

Au chapitre I.1 de son offre, le Candidat précise ses engagements en matière d'offre.

		Saison IATA hiver						
BIA-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges						2	2
XK A320	186 sièges	4	3	3	4	4	1	2
TOTAL		4	3	3	4	4	3	4

		Saison IATA été						
BIA-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges						2	2
XK A320	186 sièges	4	3	3	4	4	1	3
TOTAL		4	3	3	4	4	3	5

A320 XK (186 sièges)		A320 AF (178 sièges)				
Horaires Hiver (Local)						
BASTIA - ORLY						
L	M	M	J	V	S	D
06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	06:55 - 08:35	06:55 - 08:35		10:00 - 11:45
10:55 - 12:35			10:55 - 12:35	10:55 - 12:35	10:55 - 12:35	
13:05 - 14:45	14:15 - 15:55	14:15 - 15:55	13:05 - 14:45	13:05 - 14:45	13:50 - 15:35	14:15 - 15:55
						15:30 - 17:15
18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:20 - 20:00	18:50 - 20:35	18:20 - 20:00

ORLY - BASTIA							
L	M	M	J	V	S	D	
09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	09:25 - 11:00	09:25 - 11:00		07:30 - 09:15	
					11:20 - 13:05	13:00 - 14:45	
13:40 - 15:15			13:40 - 15:15	13:40 - 15:15	13:40 - 15:15		
15:50 - 17:25	17:05 - 18:40	17:05 - 18:40	15:50 - 17:25	15:50 - 17:25	16:20 - 18:05	17:05 - 18:40	
21:05 - 22:40	21:05 - 22:40	21:05 - 22:40	21:05 - 22:40	21:05 - 22:40		21:05 - 22:40	

A320 XK (186 sièges)		A320 AF (178 sièges)				
Horaires Été (Local)						
BASTIA - ORLY						
L	M	M	J	V	S	D
06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	06:00 - 07:40	10:00 - 11:45
10:45 - 12:25			10:45 - 12:25	10:45 - 12:25		10:45 - 12:25
15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:55 - 17:35	15:30 - 17:15	15:30 - 17:15
						15:55 - 17:35
19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	19:05 - 20:45	18:50 - 20:35	19:05 - 20:45

Les horaires et le nombre de fréquences varient entre les différentes sous-périodes de l'été

ORLY - BASTIA							
L	M	M	J	V	S	D	
08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	08:25 - 10:00	07:30 - 09:15	
						13:00 - 14:45	
13:30 - 15:05			13:30 - 15:05	13:30 - 15:05	13:00 - 14:45	13:30 - 15:05	
18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	18:20 - 19:55	16:20 - 18:05	18:20 - 19:55	
21:50 - 23:25	21:50 - 23:25	21:50 - 23:25	21:50 - 23:25	21:50 - 23:25		21:50 - 23:25	

⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences de fréquences hebdomadaires minimales du programme de base par saison avec une distribution raisonnable des fréquences aux cours de la journée

Du fait de l'exploitation d'avions dont la capacité moyenne excède la capacité minimale (178 sièges ou 186 sièges selon le transporteur versus 140 sièges) requise au titre des OSP, l'offre hebdomadaire de base en sièges apparait supérieure au minimum exigé :

Offre de base par semaine (en sièges) :

en sièges	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre AF	dont offre XK	Ecart
IATA hiver	7 500	9 236	1 424	7 812	1 736
IATA été	7 800	9 608	1 424	8 184	1 808

Offre totale (offre de base et offre supplémentaire) par période (en sièges) :

en sièges	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre de base	dont offre supplémentaire	Ecart
Saison hiver (21 semaines)	172 204	193 956	193 956	0	21 752
Pointe été (6 semaines)	119 596	119 784	57 648	62 136	188
Reste de la saison été (25 semaines)	302 000	302 292	240 200	62 092	292
Année	593 800	616 032	491 804	124 228	22 232

Note : la saison IATA Eté est de 30 semaines seulement en 2024, 2025 et 2026 et de 31 semaines en 2027. L'offre hebdomadaire est adaptée en conséquence.

- ⇒ **L'excédent d'offre hebdomadaire de base en sièges est considéré comme des sièges de l'offre supplémentaire si bien que l'offre en sièges est :**
- **Conforme aux OSP pendant la saison IATA Eté (pointe et hors pointe)**
 - **Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Hiver pour permettre de satisfaire les exigences hebdomadaires de fréquences**

HIVER			
	première arrivée	dernier départ	Amplitude
Bastia	11:00	18:20	07:20
Orly	08:35	21:05	12:30

ÉTÉ			
	première arrivée	dernier départ	Amplitude
Bastia	10:00	19:05	09:05
Orly	07:40	21:50	14:10

- ⇒ **Le critère d'amplitude minimale à destination est respecté (amplitude en Corse supérieure à 7h00 et sur le continent, supérieure à 11h00)**

Dans la partie III.1 de son offre, le Candidat précise les conditions d'application du tarif résident :

« Pour la bonne compréhension, le tarif Résident indiqué dans cette soumission est exprimé hors taxes et redevances « per capita » perçues par l'état, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires identifiées comme telles sur le titre de transport et exclut la TVA sur la partie continentale du parcours et hors frais de distribution.

Ainsi qu'il ressort des Obligations de Service Public, le Groupement propose un tarif résident comme suit :

	Adulte	Jeunes et étudiants*
Tarif	66€ Hors Taxe par sens	
Délai de réservation	Jusqu'au départ du vol	
Séjour Minimum	Aucun	
Séjour Maximum	90 Jours	180 Jours
Modifiable	Oui sans pénalités jusqu'à 2H avant le départ	
Remboursable	Oui sans pénalités en Aller-Retour avant le départ	
Type de voyage	Aller-Retour	
Franchise bagage cabine	1 Bagage jusqu'à 12 Kg	
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg	2 Bagages de 23 Kg
Disponibilité	Disponibilité sur 100% de l'offre	
Frais de service	3€ par passager	
Choix du siège (-36h du départ)	Positionnement gratuit sur l'intégralité de la cabine (selon disponibilité)	

Pour rappel et conformément aux Obligations de Services Public, sont considérés comme résidents :

→ Les personnes 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 et les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours.

→ Le Groupement a mis en place un système d'accréditation permettant de valider l'éligibilité du passager Résident (cf. XI.3). »

⇒ **L'offre du candidat respecte les exigences des OSP relatives aux tarifs résidents**

⇒ **L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences des OSP**

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, de Nice et, en été seulement, de Figari sont des aéroports dits Coordonnés

Le candidat rappelle dans la partie I.2 de son offre que les vols de et vers l'aéroport de Bastia ne requièrent pas de slot et, quant à Orly, précise ce qui suit :

« Les créneaux horaires de service public attribués à la ligne Bastia - Paris Orly étant insuffisants, le Groupement s'engage à utiliser les créneaux horaires propres à Air Corsica et à Air France, afin d'assurer le nombre de fréquences nécessaires pour couvrir l'offre de sièges demandés »

<i>Sur année avec 21 semaines hiver / 31 semaines été</i>	Hiver	Eté	Total
Nombre de slots requis	1058	2362	3420
Slots OSP mis à disposition par la DGAC	1058	2303	3361
Slots mis à disposition par XK	0	50	50
Slots mis à disposition par AF	0	9	9

- ⇒ **Le nombre de vols programmés est très légèrement supérieur au nombre de slots OSP en période été (+ 59). Il sera donc nécessaire que le Candidat utilise des créneaux hors-OSP : XK mettra à disposition 50 slots, AF 9.**

Ce différentiel est traité dans la même partie I.2 de l'offre :

« Le Groupe Air France, principal acteur à l'aéroport d'Orly a développé depuis de nombreuses années une activité au départ de l'aéroport d'Orly lui permettant de disposer de nombreux créneaux horaires, notamment historiques, que le Groupement pourrait envisager de transférer pour correspondre au mieux aux obligations de services publics, aux éventuelles modifications de celles-ci qui interviendraient en cours d'exploitation ou encore de pallier tous imprévus, permettant ainsi de garantir au mieux la régularité et la ponctualité des opérations et d'appréhender au mieux le critère de pénalités imposé par l'autorité concédante. »

Aucun créneau horaire n'est nécessaire pour les opérations sur la plateforme aéroportuaire de Bastia

Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité et la ponctualité

Comme il est précisé au point II.4.C de l'offre du candidat :

Air Corsica

« Forte d'une gestion opérationnelle efficace, Air Corsica affiche sur les dernières années (de janvier 2020 à décembre 2022) des taux de régularité et de ponctualité élevés, et ce malgré les annulations et retards dus à la pandémie mondiale de COVID-19 sur la période.

Avec 601 vols annulés pour 54 700 vols prévus, Air Corsica assure aux passagers un taux de régularité de 98,9 %.

Ce taux d'annulation, toutes causes confondues, égal à 1 % des vols prévus dans son programme de vol, est conforme à ce qui est attendu par l'OTC au titre des Obligations de

Service Public en termes de continuité des Services Aériens pour des causes imputables à l'opérateur.

De même, Air Corsica fait preuve d'une ponctualité certaine avec un taux de ponctualité corrigée de 85 % (retard inférieur à 15 minutes).

Enfin, seulement 0,3 % des vols sont déroutés, et ce principalement à destination de Calvi et de Figari pour des raisons de conditions météorologiques.

Afin d'assurer la régularité et la ponctualité des Services Aériens malgré la survenance d'une irrégularité opérationnelle, Air Corsica a mis en place un mécanisme d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité et de faciliter l'acheminement jusqu'à la destination finale. En Corse, au-delà du transport par bus en cas de déroutement, un accord a été mis en place à cet effet avec les Chemins de Fer de la Corse.

Air Corsica assure pour ses clients un contact téléphonique ou par e-mail rapide afin de les informer de la survenance d'une irrégularité d'exploitation et de leur proposer une solution de réacheminement.

Ainsi, lorsqu'une irrégularité opérationnelle est survenue à moins de 3 heures du départ d'un vol, le passager est pris en charge par les comptoirs aéroports à Ajaccio et Paris - Orly, qui les informent et les assistent. Ces comptoirs, habillés aux couleurs d'Air Corsica, sont spécialement dédiés aux passagers de la compagnie et sont ouverts 7 jours sur 7 avant le décollage du premier vol jusqu'au dernier vol de la journée.

Lorsque l'irrégularité opérationnelle survient plus de 3 heures avant le départ du vol, elle est traitée par le service de régulation commerciale. Ce service intervient d'abord en temps réel en proposant aux différents clients des solutions d'acheminement adaptées et optimisant les coûts. Il gère ensuite a posteriori et suivant les réclamations reçues l'ensemble de la relation client en termes de contentieux, de perte de bagage ou de tout autre litige.

Cette gestion des clients intervient au moyen d'un Rappel Opérationnel Client (ROC) permettant d'informer le passager rapidement par SMS d'une irrégularité et des suites données, et aussi sur tous les outils participant au processus de gestion du vol :

- Les plateformes électroniques de gestion des réservations encore appelée GDS (Global Distribution System) qui permettent la diffusion en temps réel des informations commerciales à l'ensemble des canaux de distribution (programme des vols, tarifs, disponibilités des classes tarifaires, etc.) ;*
- Le système d'inventaire des vols : Amadeus Inventory ;*
- Le système de réservation des vols : Altea Res ;*
- Le système d'enregistrement des passagers : Amadeus DCS. »*

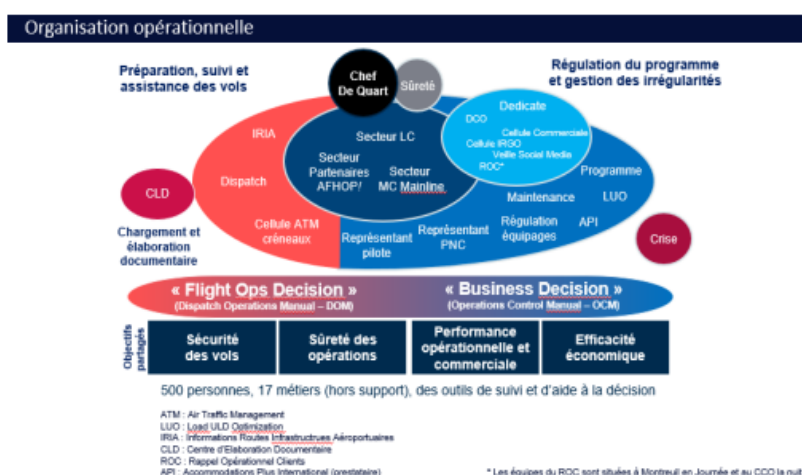
Air France

« Dans l'ensemble, Air France met en œuvre une combinaison de planification proactive, d'opérations efficaces, de technologies de pointe et de communication efficace pour réduire

les retards de vol et assurer le bon déroulement des opérations pour ses passagers. Cependant, il est important de noter que des retards peuvent toujours survenir en raison de divers facteurs imprévus, et Air France travaille continuellement à minimiser leur impact sur les passagers.

Le centre de contrôle des opérations CCO qui a pour objectif d'améliorer la performance opérationnelle, assurer la régulation des opérations et la gestion des aléas. Celui-ci est assuré 7 jours /7 et H24.

Le CCO regroupe 500 personnes, représentant 17 métiers (hors support), et s'appuie sur des outils de suivi et d'aide à la décision.



Air France dispose également pour l'ensemble de ses lignes, d'une réserve d'exploitation basée à Orly, dite 'chaude', grée de telle sorte à être opérationnelle dans les meilleurs délais, lui permettant ainsi de faire face rapidement aux aléas d'exploitation et de répondre à toute défaillance ponctuelle. Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité que de la ponctualité comme décrit ci-après :

	2020	2021	2022
Régularité	99,82%	99,34%	99,93%
Ponctualité corrigée (retard <15 minutes)	85,7%	82,1%	82,2%

»

- ⇒ Le taux de de régularité sur la période donnée (> 99 %) est en adéquation avec les attentes de l'OTC concernant les obligations de service public.
- ⇒ De plus, afin de favoriser la régularité de leur service, le Candidat propose des mécanismes d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité, ce qui correspond aux attentes des obligations de service public

Néanmoins, même si ce constat démontre la capacité du Candidat à assurer un service régulier, aucun engagement n'est clairement exprimé dans l'offre du

Candidat, ni en matière de régularité, ni en matière d'amélioration de la ponctualité des vols.

Synthèse du critère 2.2 :

- ⇒ **L'offre de Volotea répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**
- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial

Chaque membre du Candidat présente sa politique générale de marketing et de commercialisation de manière globale laquelle profitera à la ligne concernée par le lot pour les clients résidents comme non-résidents.

L'offre commerciale peut s'apprécier plus en détail au travers des sous-critères ci-dessous :

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le candidat présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers résidents de 19 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Volotea présente ainsi le système d'accréditation qui sera mis en place :

Volotea propose de mettre en place un identifiant de résident (numéro client) via une inscription en ligne sur un formulaire, puis via la transmission d'un justificatif de résidence en Corse (dernier avis d'imposition ou de situation déclarative et passeport ou recto de la carte nationale d'identité ou du titre de séjour).

Un agent Volotea sera chargé de vérifier le dossier et envoie un identifiant au client-résident. L'identifiant sera vérifié chaque année.

Concernant les outils et les actions promotionnelles orientées à l'attention des passagers résidents Corses, le programme de fidélisation Megavolotea est accessible aux résidents comme aux non-résidents.

Le dossier présenté précise qu'une communication d'information auprès des Corses sera réalisée sur le lancement de cette nouvelle ligne sans plus de détail.

Le plan marketing présenté et les différentes actions de communications et publicitaires visent en grande majorité à assurer la promotion de la destination « Ajaccio ».

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers résidents de 20 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Le système d'accréditation est explicité par le Groupement selon chacune des étapes :

- Collecte des données via un site web dédié (lien à prévoir avec celui des compagnies du Groupement)
- La vérification des données
- L'attribution d'un numéro d'accréditation
- Les contrôles éventuels en envisageant quelques améliorations possibles en collaboration avec l'Autorité Déléguée

Une ligne dédiée existe chez Air Corsica pour faciliter et aider les clients résidents à s'accréditer en stricte conformité avec le RGPD.

Le groupement est force de proposition pour améliorer le système mis en place en mars 2021.

Le Groupement a créé une importante campagne de communication couplée à une série de tutoriels vidéo visant à expliciter les étapes de l'accréditation.

Les moyens de promotions mis en œuvre pour développer le trafic des résidents se retrouve dans la stratégie marketing mise en place par la compagnie Air Corsica qui met l'accent sur l'identité Corse, sa modernité et la satisfaction du client (Sviluppu Economicu et Suddisfazione Cliente).

Les passagers résidents sont naturellement les cœurs de cible des actions promotionnelles de cette stratégie :

- Contenus rédactionnels sur le site Web visant à attirer et engager les résidents
- Site web ou information à bord (In Flight) qui présente les destinations Air Corsica et donc Paris
- E-mailing pour maintenir l'engagement des résidents (exemple campagne d'accréditation au tarif résident)
- Enquêtes clients auprès des résidents afin de mieux cerner leurs attentes
- Création de groupe de clients résidents pour définir ou tester les nouveaux produits etc...

Le Candidat N° 1 (Volotea) précise qu'un système d'accréditation sera mis en place et le plan marketing valorise peu les actions à l'attention de la clientèle résidente.

Le Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) possède une ligne téléphonique dédiée au suivi des accréditations et de nombreuses actions de promotion visent à dynamiser le segment de clientèle des résidents.

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 1 (Volotea) :

Le candidat présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers non-résidents de 81 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Un plan marketing complet et détaillé visant à la promotion de la ligne et au développement du trafic non-résident est détaillé ; l'objectif est de promouvoir la destination « Corse » et plus précisément « Bastia » en utilisant des médias qui touchent la clientèle susceptible de prendre l'avion au départ de Paris-Orly.

Un plan média sur 4 ans est présenté en annexe (média interne et externe) :

Des actions de Relations Publiques sont prévues ainsi qu'un événement presse, des voyages de presse, recherche de partenariats et mise en place de publicité digitale visant à stimuler le trafic non-résidents à voyager vers Ajaccio.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers non-résidents de 80 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée (taux de résidents 78 % sur les

vols assurés par des moyens Air Corsica et 84 % sur les vols assurés par des moyens Air France)

Concernant Air Corsica, la clientèle non-résidente est ciblée au travers d'offres spéciales avec des tarifs compétitifs.

Le pôle marketing et digital d'Air Corsica combine des stratégies de communication digitales et traditionnelles pour toucher la clientèle non-résidente.

Les moyens de promotions mis en œuvre sont les suivants :

- Optimisation des pages web
- Amélioration de l'application mobile
- Création automatisée de contenu rédactionnel ciblé selon les demandes des utilisateurs sur le site web Air Corsica (via l'Intelligence Artificielle)
- Metacconnect ; un outil pour simplifier les réservations sur les OTA (agences de voyage en ligne)
- Création de communautés en ligne pour plus de visibilité
- Développement de la chaîne YouTube d'Air Corsica
- Renforcement des partenariats pour augmenter la visibilité
- Amélioration des bases de données pour une offre plus personnalisée
- Publicité omniprésente pour renforcer la notoriété
- Optimisation du tunnel de conversion pour simplifier les achats
- Création de contacts via des campagnes de tigger marketing
- Déploiement d'une stratégie marketing responsable
- Stimulation de la fidélité client via des programmes et avantages exclusifs

En parallèle, le programme de satisfaction de la clientèle est présenté par Air Corsica afin de permettre le développement de la clientèle non-résidente au travers des actions suivantes :

- Création d'un compte client pour une expérience et achats personnalisés
- Mesurer les niveaux de satisfactions des clients
- Optimisation des outils de contact clients
- Notification d'accompagnement pour les grandes étapes du voyage

Air France accompagne ce développement des clients non-résidents via sa politique ciblant des voyageurs fréquents et abonnés selon différentes typologies (jeunes, carte Week-end, Senior)

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) présente un plan marketing détaillé pour promouvoir la destination « Bastia » au départ d'Orly et donc dynamiser la clientèle non-résidente.

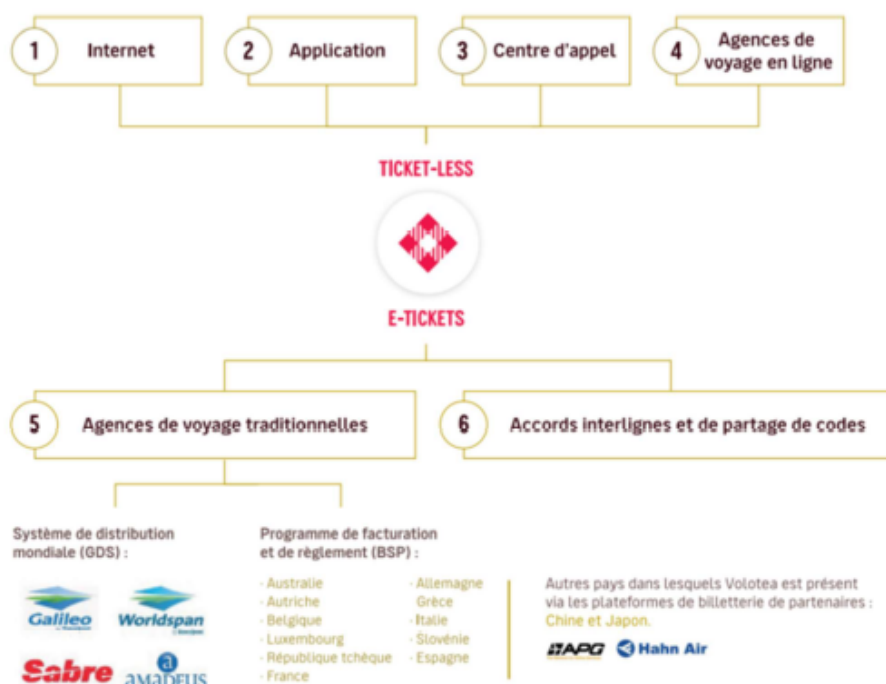
L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un plan marketing détaillé pour promouvoir l'ensemble des destinations Corse et donc dynamiser la clientèle non-résidente.

Les deux offres présentent des exemples de promotion et d'actions marketing permettant le développement du trafic non-résident.

Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS)

Candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea propose un modèle de distribution hybride qui utilise plusieurs canaux de distribution « ticket-less » comme « e-tickets ».



Volotea travaille notamment avec les GDS Amadeus, Galileo, Sabre et Worldspan et de nombreux Tours Opérateurs et agences de voyages.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les canaux de distributions sont clairement explicités et présentés dans l'offre :

- **Pour Air Corsica :**
 - Le service de Ventes à distance (VAD) joignable par téléphone ou e-mail composé de 12 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné à la vente de billets et services spéciaux,
 - Le Centre d'appels de l'entreprise locale sous-traitante (Corsica Phone Service) composé de 14 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné aux modifications des billets et services,
 - Les comptoirs aéroports situés sur les quatre aéroports de Corse, Orly, Marseille et Nice qui permettent aux passagers de choisir le contact direct avec le personnel de la compagnie,
 - Le Service Assistance Commerciale Business to Business, composé de 7 personnes, qui répond aux besoins de la clientèle professionnelle et notamment de l'INSEME,

association de loi 1901 qui soutient les personnes résidentes qui doivent se déplacer sur le continent pour des raisons médicales,

- Le service Groupes et TO composé de 4 personnes qui traitent les demandes de groupes, événements spéciaux.

Air Corsica est en mesure de vendre des billets par l'intermédiaire de toutes les agences de voyages habilitées en France ou à l'étranger, notamment grâce à son entrée au BSP en 2015 (Bank Settlement Plan) et à ses accords avec l'agent de vente APG.

Air Corsica collabore avec les agences de voyage online (OTA)

- **Pour Air France :**

Les circuits de distribution directs :

- Le site internet Air France.fr qui permet une réservation jusqu'à 1h avant le départ du vol
- Le centre d'appel Air France
- Les comptoirs Air France, notamment à Orly

Les circuits de distribution indirects :

- Le réseau des agences de voyages via les GDS (Amadeus, Travel Port, Galiléo, Worldspan et Sabre)
- Distribution via les accords interlines (123 accords pour Air France et 12 pour Air Corsica)

L'offre des Candidats N° 1 (Volotea) et N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) concernant les canaux de distribution envisagés est pertinente. La commercialisation effectuée par un GDS permet la bonne réalisation des ventes sur les vols soumis aux OSP.

De plus, les deux candidats possèdent plusieurs canaux de distribution, directs et indirects, représentant un avantage pour la commercialisation. Le niveau de qualité de service proposé est élevé dans ce domaine.

Accords commerciaux de type interlines, partage de codes proposés et joint-venture

Candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea possède des accords de partage de code avec les compagnies Aegean (partage de code bilatéral) et TAP Air Portugal (partage de code unilatéral).

Elle collabore depuis 2023 avec Qatar Airways pour faciliter la vente d'itinéraires en correspondances via un accord interline.

Volotea possède également un accord avec la compagnie allemande Eurowings lequel prévoit la possibilité de vendre 150 lignes par les deux compagnies sur leurs sites web respectifs.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Dans la partie XI.2., le Groupement présente ses accords de type interlines et partages de codes.

- **Pour Air Corsica :**

Air Corsica possède des accords de partage de code avec Air France et ITA Airways

Air Corsica possède également des accords interlines avec les compagnies suivantes :

- Royal Air Maroc (AT)
- ITA Airways (AZ)
- British Airways (BA)
- Emirates (EK)
- CSA Czech Airlines (OK)
- Qatar Airways (QR)
- Tunisair (TU)
- Air Austral (La Réunion)
- FlexFlight (Milan)
- Olympic Air (Athènes)
- Air Caraïbes (Antilles)
- French Bee (Antilles)

- **Pour Air France :**

Air France-KLM met en œuvre un peu moins de 140 accords de coopération selon différents niveaux d'interactions : accords interlines (prorate SpA), partage de codes ou joint-ventures (exemple du présent accord de Groupement Air France/Air Corsica pour répondre aux présentes Obligations de Service Public).

La liste des compagnies aériennes partenaires est jointe au chapitre.

Grâce à l'ensemble de ces partenariats, Air France offre des connexions vers le monde entier depuis le hub de CDG, facilement accessible depuis Orly.

Depuis Orly, Air France offre des connexions vers les DOM ainsi que vers de nombreuses régions françaises.

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) reste limitée en matière d'accords avec d'autres compagnies aériennes.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un nombre important d'accords permettant d'assurer une haute qualité de service dans ce domaine. En effet, ces accords permettent aux passagers utilisant la ligne de ce lot de nombreuses possibilités de correspondances.

Programme de fidélité

Candidat N° 1 (Volotea) :

Volotea possède un programme de fidélisation appelé Megavolotea basé sur 2 niveaux de cotisation et ouvrant vers différents niveaux d'avantages.

- Megavolotea à 59,99 € offre des réductions sur chaque vol pendant 12 mois jusqu'à 4 accompagnants qui peuvent aussi bénéficier du transport des bagages, sélection de sièges et embarquement prioritaire. Modification des dates de vols sans frais jusqu'à 7 jours avant le vol et obtenir un bon cadeau de 20 €
- Mégavolotea Plus à 99,99 € offre tous les avantages du Mégavolotea, plus embarquement prioritaire systématique avec bagage à bord toujours inclus pour un nombre illimité d'accompagnants. Bon cadeau anniversaire de 35 €.

Ce programme de fidélité possède 500 000 membres.

Il peut s'adapter à la clientèle des résidents comme non-résidents

		RESIDENT		NON RESIDENT	
AVANTAGES		MEGAVOLOTEA	MEGAVOLOTEA PLUS	MEGAVOLOTEA	MEGAVOLOTEA PLUS
P R O D U I T S E T S E R V I C E S	 Sac à main	✓	✓	✓	✓
	 Bagage à main 12 Kg	✓	✓	✓	✓
	 Bagage en soute 25Kg	✓	✓	Optionnel	Optionnel
	 Siège	✓	✓	✓	✓
	 Embarquement Prioritaire	-25%	✓	-25%	✓
	 Modification	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique	Différence de tarif s'applique
	 Remboursable	✓	✓	X	X
	 Type de billet	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R
	 Réduction	X	X	jusqu'à 10€	jusqu'à 15€
	 Compagnons de voyage	✓ jusqu'à 4	✓ Tous vos compagnons	✓ jusqu'à 4	✓ Tous vos compagnons
	 Anniversaire	✓ 20€ de crédit Volotea	✓ 35€ de crédit Volotea	✓ 20€ de crédit Volotea	✓ 35€ de crédit Volotea
	 Abonnement	€59.99	€99.99	€59.99	€99.99

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les services aériens étant exploités dans le cadre du Groupement, Air France et Air Corsica ont mis en place une politique de fidélisation spécifique aux liaisons entre la Corse et Paris.

- Le programme Flying Blue

L'adhésion au programme Flying Blue est gratuite.

Selon le nombre de vols effectués, le membre du programme de fidélisation atteint un statut et cumule des points ; son statut lui permet de bénéficier d'avantages (embarquement prioritaire, choix du siège gratuit).

Les clients Flying Blue cumulent des miles qu'ils peuvent dépenser en achetant des billets primes ou une option payante, réserver un hôtel ou louer une voiture auprès de partenaires du programme Flying Blue.

« Air France, membre du programme Flying Blue et Air Corsica, partenaire Flying Blue, offrent au travers du programme Flying Blue une politique de fidélisation commune sur les lignes entre Paris-Orly et les quatre aéroports de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari). Quelle que soit la compagnie qui opère ou qui commercialise le vol sur ces lignes, les clients Flying Blue pourront cumuler des miles. Ils pourront également utiliser leurs miles pour réserver des billets sur ces lignes Corses ou auprès de tout partenaire Flying Blue. »

Le programme BlueBiz

Air France a développé le programme de fidélisation *BlueBiz* permettant aux petites et moyennes entreprises de gagner des Blue Credits quand leurs collaborateurs voyagent.

Gratuit et facile d'utilisation, ce programme alloue à l'entreprise, pour chaque voyage sur un vol opéré par Air France ou l'une des compagnies partenaires (KLM, Delta Air Lines, China Eastern), un certain nombre de Blue Credits pouvant ensuite être converti en monnaie permettant l'achat d'un billet.

Air Corsica a également développé plusieurs programmes de fidélisations ainsi que des cartes d'abonnements offrant l'accès à des services à prix avantageux.

Le détail de ces programmes est détaillé dans l'annexe 5 et peut se résumer ainsi :

- Programme de fidélisation « jegagneunbillet.com », gratuit, permet de gagner des billets gratuits après un certain nombre de voyages,
- La carte Air Corsica Plus, vendue au tarif de 300 € permet de bénéficier de tarifs réduits sur les billets et auprès de partenaires (location de voitures) et propose des avantages sur la flexibilité des billets.

Air Corsica Plus	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg
Sélection siège	✓

- La carte Air Corsica MEA, au tarif de 250 € pour les majeurs et 50 € pour les mineurs, s'adresse notamment à la diaspora corse en proposant des réductions de - 10 à - 40 % sur le tarif standard

Air Corsica Mea	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 50€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	x
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection siège	✓

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) ne propose pas de système de fidélisation gratuit mais plutôt des systèmes d'abonnements présentant des avantages divers

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) dispose de programmes de fidélisation gratuits en complément des systèmes d'abonnements.

Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés

Candidat N° 1 (Volotea) :

La grille tarifaire des non-résidents diffère selon le canal de distribution : via le web ou via GDS et agences.

Par ailleurs, les tarifs varient selon les options de transport de bagages (soute ou cabine) et embarquement prioritaire.

Tarifs ventes directes via le Web :

		TARIF STANDARD WEB HOURS TAXES POUR NON-RESIDENT							
		TARIF STANDARD		TARIF+PRIORITY		TARIF+1BAG		TARIF BAG+PRIORITY	
OR	DEST	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX	MIN	MAX
BIA	ORY	11,28 €	426,59 €	26,70 €	442,01 €	42,12 €	457,43 €	57,54 €	472,85 €
ORY	BIA	11,35 €	474,97 €	26,77 €	490,39 €	42,19 €	505,81 €	57,61 €	521,23 €

Tarifs ventes directes via GDS :

		TARIF STANDARD GDS POUR NON-RESIDENT HOURS TAXES			
		TARIF+1BAG		TARIF+PRIORITY	
OR	DEST	MIN	MAX	MIN	MAX
MRS	AJA	55,00 €	452,00 €	197,00 €	452,00 €
AJA	MRS	52,00 €	499,00 €	209,00 €	499,00 €

Les différentes options de la grille tarifaire sont présentées dans la grille ci-dessous :

		RESIDENT			NON RESIDENT		
AVANTAGES		RESIDENT	ETUDIANT RESIDENT	UM RESIDENT	STANDARD	ETUDIANT ET SENIOR	UM (4-15 ans)
P R O D U I T S E T S E R V I C E S	 Sac à main	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	 Bagage à main 12 Kg	✓	✓	✓	- Optionnel	✓	✓
	 Bagage en soute 25Kg	✓	✓ 2pc	✓	- Optionnel	✓	✓
	 Siège	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	 Embarquement Prioritaire	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel	- Optionnel
	 Modification	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique	✓ Différence de tarif s'applique
	 Remboursable	✓	✓	✓	X	X	X
	 Type de billet	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R	Aller simple / A/R
	 Réduction	- Optionnel	- Optionnel	X	X	5%	- Optionnel
	 Abonnement	- Optionnel	- Optionnel	X	- Optionnel	- Optionnel	X

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

La grille tarifaire s'articule autour d'une vingtaine de classes de réservation, chacune déclinée en trois gammes tarifaires : Light, Standard et Flexible/Top

– La gamme Light

La gamme Light offre les tarifs les plus abordables pour les passagers soucieux de leur budget prêts à renoncer à certains services ou à se les voir facturer par la suite.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 70€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	X
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Standard

Elle offre un équilibre entre tarifs abordables et flexibilité avec notamment la possibilité de modifier son billet sans pénalité.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités mais possible réajustement tarifaire
Remboursement	×
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Flexible/Top

Elle offre une plus grande souplesse et des conditions plus favorables. Elle est idéale pour les passagers dont les projets de voyage peuvent changer, car au-delà de permettre des modifications de réservation sans pénalité, le passager bénéficie de la possibilité d'obtenir le remboursement de son billet.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg pour XK 1 bagage de 23 Kg pour AF
Sélection gratuite du siège	Oui – à tout moment

Les tarifs varient donc selon les classes de réservations (selon les choix des clients et les disponibilités des tarifs dans chaque classe) et selon les périodes de l'année :

Montant HT		Saison	WINTER		SHOULDER		SUMMER (+ dates à forte demande)			
Classes		Jour	Toute la semaine		Toute la semaine		Lundi à vendredi		Samedi et Dimanche	
AF	XX	Gamme	OW	RT	OW	RT	OW	RT	OW	RT
A	A	Résident		132 €		132 €		132 €		132 €
W	W	Top	420 €	645 €	472 €	725 €	550 €	845 €	596 €	915 €
		Standard	394 €	605 €	446 €	685 €	524 €	805 €	570 €	875 €
		Light	368 €	565 €	420 €	645 €	498 €	765 €	544 €	835 €
S	J	Top	388 €	595 €	440 €	675 €	511 €	785 €	550 €	845 €
		Standard	362 €	555 €	414 €	635 €	485 €	745 €	524 €	805 €
		Light	336 €	515 €	388 €	595 €	459 €	705 €	498 €	765 €
Y	C	Top	355 €	545 €	407 €	625 €	472 €	725 €	505 €	775 €
		Standard	329 €	505 €	381 €	585 €	446 €	685 €	479 €	735 €
		Light	303 €	465 €	355 €	545 €	420 €	645 €	453 €	695 €
B	S	Top	323 €	495 €	375 €	575 €	433 €	665 €	459 €	705 €
		Standard	297 €	455 €	349 €	535 €	407 €	625 €	433 €	665 €
		Light	271 €	415 €	323 €	495 €	381 €	585 €	407 €	625 €
D	Y	Top	303 €	465 €	349 €	535 €	401 €	615 €	420 €	645 €
		Standard	277 €	425 €	323 €	495 €	375 €	575 €	394 €	605 €
		Light	251 €	385 €	297 €	455 €	349 €	535 €	368 €	565 €
M	B	Top	284 €	435 €	323 €	495 €	368 €	565 €	388 €	595 €
		Standard	258 €	395 €	297 €	455 €	342 €	525 €	362 €	555 €
		Light	232 €	355 €	271 €	415 €	316 €	485 €	336 €	515 €
U	D	Top	264 €	405 €	297 €	455 €	336 €	515 €	355 €	545 €
		Standard	238 €	365 €	271 €	415 €	310 €	475 €	329 €	505 €
		Light	212 €	325 €	245 €	375 €	284 €	435 €	303 €	465 €
P	M	Top	245 €	375 €	271 €	415 €	303 €	465 €	323 €	495 €
		Standard	219 €	335 €	245 €	375 €	277 €	425 €	297 €	455 €
		Light	193 €	295 €	219 €	335 €	251 €	385 €	271 €	415 €
K	U	Top	225 €	345 €	251 €	385 €	277 €	425 €	290 €	445 €
		Standard	199 €	305 €	225 €	345 €	251 €	385 €	264 €	405 €
		Light	173 €	265 €	199 €	305 €	225 €	345 €	238 €	365 €
H	I	Top	212 €	325 €	232 €	355 €	251 €	385 €	264 €	405 €
		Standard	186 €	285 €	206 €	315 €	225 €	345 €	238 €	365 €
		Light	160 €	245 €	180 €	275 €	199 €	305 €	212 €	325 €
F	K	Top	199 €	305 €	212 €	325 €	225 €	345 €	238 €	365 €
		Standard	173 €	265 €	186 €	285 €	199 €	305 €	212 €	325 €
		Light	147 €	225 €	160 €	245 €	173 €	265 €	186 €	285 €
L	H	Top	186 €	285 €	193 €	295 €	206 €	315 €	212 €	325 €
		Standard	160 €	245 €	167 €	255 €	180 €	275 €	186 €	285 €
		Light	134 €	205 €	141 €	215 €	154 €	235 €	160 €	245 €
Q	F	Top	173 €	265 €	173 €	265 €	186 €	285 €	193 €	295 €
		Standard	147 €	225 €	147 €	225 €	160 €	245 €	167 €	255 €
		Light	121 €	185 €	121 €	185 €	134 €	205 €	141 €	215 €
T	L	Top	160 €	245 €	160 €	245 €	167 €	255 €	173 €	265 €
		Standard	134 €	205 €	134 €	205 €	141 €	215 €	147 €	225 €
		Light	108 €	165 €	108 €	165 €	115 €	175 €	121 €	185 €
E	Q	Top	147 €	225 €	147 €	225 €	147 €	225 €	154 €	235 €
		Standard	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	128 €	195 €
		Light	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	102 €	155 €
N	T	Top	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €
		Fap		245 €		245 €		245 €		245 €
		Standard	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €
		Wap		205 €		205 €		205 €		205 €
		Light	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €
		Wap		165 €		165 €		165 €		165 €
R	E	Top	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €
		Fap		219 €		219 €		219 €		219 €
		Standard	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €
		Wap		179 €		179 €		179 €		179 €
		Light	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €
		Wap		139 €		139 €		139 €		139 €
V	N	Top	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €
		Fap		193 €		193 €		193 €		193 €
		Standard	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €
		Wap		153 €		153 €		153 €		153 €
		Light	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €
		Wap		113 €		113 €		113 €		113 €
X	R	Top	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €
		Fap		145 €		145 €		145 €		145 €
		Standard	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €
		Wap		105 €		105 €		105 €		105 €
		Light	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €
		Wap		65 €		65 €		65 €		65 €

Cette grille s'entend hors taxes et redevances.

A cette grille tarifaire s'appliquent également des frais de distributions (3€ pour toutes les ventes au tarif résident conformément aux Obligations de service Public) et fixé librement par les réseaux de distribution (Affaires, Loisirs, Opérateurs online).

Concernant ses propres canaux de vente (internet, VAD ou Comptoir), Air Corsica propose sur chaque gamme de tarifs les frais de distribution variables suivants :

Tarifs de frais de distribution	Internet	Service VAD	Comptoir Aéroport
Gamme Light	1 €	15 €	20 €
Gamme Standard	3 €	15 €	20 €
Gamme Top	10 €	15 €	20 €
Résident	3 €	3 €	3 €
Abonné Air Corsica Plus	0 €	0 €	
Abonné MEA	3 €	15 €	

Les offres tarifaires non-résidents du Candidat N° 1 (Volotea) sont simples et claires et d'un excellent niveau tarifaire et les offres tarifaires du Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) sont très complètes et répondent à un grand nombre de types de clients.

Le plus bas tarif aller simple (hors taxes et redevances) proposé par Volotea est affiché à 11,30 € ; et de 33 €, 56 € ou 69 € pour Air Corsica / Air France en tarif light
Précisons que c'est la disponibilité d'un tarif plutôt que son affichage qui constitue la véritable plus-value pour la clientèle.

Activités de vente et publicitaires et promotion des services

Candidat N° 1 (Volotea) :

Dans la partie XI, Volotea présente un plan marketing complet, c'est-à-dire qui combine les actions commerciales sur ses propres supports (site internet, réseaux sociaux...), les médias externes (radio, affichage extérieurs) et digitaux ainsi que la presse et les journalistes.

« Cette combinaison a été choisie pour maximiser la portée et l'efficacité de la campagne permettant d'attirer davantage de voyageurs en Corse ».

La compagnie Volotea présente quelques analyses média métriques et analyses de typologie de clientèle visant à mieux optimiser le ciblage publicitaire.

Volotea présente un calendrier détaillé des actions prévues sur la durée du contrat :

- Média externe (pub radio, affichage bus/métro, radio, affichage aéroport, PQR Corse, PR, Digital)

- Média interne (web online, CRM, réseaux sociaux, à bord, vouchers)

Volotea présente plusieurs exemples de publicités :

- Affichage digital dans le Métro parisien
- Arrière de Bus parisiens
- Radio (couplage Chate France, Chérie FM, Nostalgie, NRJ, Radio Nova, Rire et chansons, TSF Jazz)
- Visibilité sur l'aéroport de Ajaccio
- Presse quotidienne Corse

Volotea présente les actions de RP prévues :

- Interview directeur Volotea et interviews avec la PQR (Le Parisien, Corse-Matin) et Presse spécialisée (Tour Mag, La quotidienne) pour annoncer le gain de la DSP

L'offre de Volotea met l'accent sur la publicité digitale sur différents supports externes ou internes :

Supports externes

- Display banners
- Social ads
- Spotify et Microsoft ads
- Le Bon coin banners
- Native ads

Supports internes

- Site, application et réseaux sociaux Facebook, Instagram et Twitter de Volotea
- Magazine digital Volore de Volotea
- Publicité sur les cartes d'embarquement et au dos des sièges dans l'avion
- Création d'une vidéo « Spot it » sur Ajaccio
- Newsletters exclusives, de mention et d'inspiration

Volotea offrira pendant la durée du contrat un total de 40 vouchers aller-retour d'une valeur de 100 € pour la promotion de la Corse à distribuer via des concours ou fam trips.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement précise au chapitre XI les éléments de son activité vente-publicité-promotion.

• **Pour Air Corsica**

La stratégie marketing d'Air Corsica est soutenue par deux piliers fondamentaux appelés « Svilupp Economicu (Développement économique) et Sudisfazione Cliente (Satisfaction client) qui se déploie au travers d'un éventail d'actions allant de l'optimisation des services aériens à l'élaboration de stratégie marketing digitales et le développement de promotions attractives.

Un plan marketing détaillé est joint en annexe 6 lequel reprend les différentes actions prévues par axe de positionnement, par périodicité, par durée, par déclinaison et par canal de communication.

Les actions promotionnelles sont présentées pour chaque mois :

- Janvier : Opération « soldes d'hiver »
- Février : Offre Duo St Valentin
- Mars : Drive Plus
- Avril : Produits additionnels
- Mai : Le service aux clients
- Juin : Promotion spécial été
- Juillet : Mise en avant des cartes d'abonnées
- Septembre : Grand jeu concours « Corsica Go »
- Octobre : Promotion été indien
- Octobre : Lancement programme de vols
- Novembre : « Corsica days » équivalent du Black Friday
- Décembre : Grand jeu concours « Corsica Go »

Un ensemble d'autres actions compléteront ce calendrier selon les thématiques suivantes :

- Prix et promotion (exemple : campagne « Air Corsica Family Price »)
- Flexibilité (exemple : offre « easy Air Corsica » pour les clients réguliers)
- Découverte de la destination Paris (exemple : mise en avant des événements clés sur paris et sa région)
- Fidélité/reconnaissance clients (exemple : mise en avant des programmes de fidélité)
- Communauté Air Corsica (exemple : célébration moments spéciaux mariage, premier vol d'un enfant...)
- Lifestyle/divertissement (exemple : célébration 35 ans Air Corsica)
- Valeurs et philosophie/engagement citoyen et éco-responsabilité (exemple : nettoyage des plages)

Air Corsica présente quelques exemples de publicités banners, affichages et vidéos

- **Pour Air France**

Air France présente les actions réalisées en 2023 en Corse à des fins promotionnelles :

- Affiches Air France en aéroport
- Presse dans le magazine « Paroles de Corse » (publicité RSE Produit business, Blue Biz) et Corse Matin
- Digital avec banners
- Radio (RCFM, Skyrock Ajaccio et Alta Frequenza)
- Animation/partenariat (nuits de la guitare Patrimonio, festival de jazz Ajaccio, Arte mare Bastia, Calvi on the rocks)

La promotion des services Air France passe par la commercialisation des différentes cartes d'abonnements : carte jeune, carte Week-end, Carte Sénior, Carte Abonnement

Les deux candidats présentent des plans marketing détaillés qui permettent de dynamiser les ventes grâce à des promotions sur les prix des billets d'avions, la notoriété de la compagnie ou la stimulation au voyage sur la ligne considérée.

Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente)

La relation avec la clientèle concernant l'acte de vente est déterminée par le réseau de distribution et a été analysée dans ce chapitre.

Nous présentons ici plus spécifiquement la relation concernant les services d'après-vente.

Candidat N° 1 (Volotea) :

Ce point est intégré dans la liste des services au sol au point XI :

« Volotea dispose d'un service à la clientèle (centre d'appel » disponible pour répondre aux questions des passagers, fournir des informations sur les vols, les réservations, les bagages et d'autres demandes liées au voyage ».

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Le service après-vente est assuré par les équipes des Pôles Relations Clients dont le centre d'appels sous-traité à une entreprise locale (Corsica Phone Service), Ventes Tierces ainsi que les comptoirs ventes des aéroports.

Ces différentes structures permettent des échanges via différents canaux de communication : téléphone, mail, contact direct au comptoir.

Air Corsica a mis en place en Mai 2023 un outil CRM afin de centraliser et organiser les données et les interactions liées aux clients. Les différentes entités du Pôle Relation Clients utilisent cet outil pour traiter, résoudre et suivre les réclamations et litiges de manière organisée et optimisée.

- **Pour Air France**

Le service après-vente s'articule autour de trois services :

- Assistance commerciale qui assure un service téléphonique pour assister le client en cas de modifications, revalidations, annulations et/ou remboursements des billets
- Cellule de régulation Commerciale Opérationnelle chargée de traiter les irrégularités d'exploitation interfacée avec les services d'Air Corsica et d'autres compagnies partenaires
- Une cellule Rappel Opérationnel des Clients (ROC) qui assure un contact téléphonique ou mail rapide avec les clients pour les informer d'irrégularités d'exploitation et leur proposer une solution de réacheminement.

Air France a été primée « N° 1 du Podium de la Relation Client » pour la 8^{ème} année consécutive

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) présente un suivi après-vente via un centre d'appel.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose plusieurs moyens de mise en relation (centre d'appel, cellule de régulation et comptoirs en aéroport) ce qui permet d'augmenter l'efficacité de la relation client.

Niveau des services à bord proposés

Candidat N° 1 (Volotea) :

Les services à bord sont présentés de manière synthétique dans la partie XI et concernent les points suivants :

- la réservation des sièges
- la restauration à bord avec réservation de menus
- le divertissement à bord disponible sur smartphone, ordinateur portable ou tablette
- le magazine de bord « Volare »
- le service de transport des chiens et chats.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Air Corsica propose de nombreux services gratuits, déjà inclus dans le prix du billet.

- Collations (boissons non alcoolisées chaudes et froides, biscuits sucrés / salés)
- La possibilité d'emporter à bord des A320 un bagage en cabine jusqu'à 12 kg
- Accès à une plate-forme numérique de divertissement appelée « e-mozione » en partenariat exclusif avec la société Allindi, spécialisée dans la création de contenus audiovisuels dédiés à la Corse et à la région méditerranéenne.

Air Corsica propose également la possibilité de choisir son siège, le transport d'animaux en cabine et/ou en soute (en fonction de la réglementation en vigueur) et le transport d'équipements spéciaux.

- **Pour Air France :**

A bord des vols opérés par Air France sont proposés gratuitement au passager :

- Une boisson chaude ou froide, alcoolisée ou non,
- Un accompagnement : une viennoiserie ou des biscuits jusqu'à 9h30, et un choix de biscuits salés ou sucrés le reste de la journée.

L'offre du candidat N° 1 (Volotea) propose une prestation de collation gratuite à bord.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose une prestation de collation gratuite à bord.

Niveau des services au sol spécifiques

Candidat N° 1 (Volotea) :

Les services aux sols sont présentés dans la partie XI et concernent les étapes de l'enregistrement (en ligne ou à l'aéroport), l'embarquement (prioritaire), les modifications de vol, les assurances, les bagages, les assistance spéciales et le service à la clientèle.

Dans la partie XIII, Volotea présente les services prévus à l'attention des personnes à mobilités réduites.

La compagnie propose les services suivants, au-delà du service habituel fourni par l'aéroport en vertu de la réglementation européenne :

- Civière à la demande 72h avant le départ du vol (installation de la civière à prévoir avec l'aide du service d'assistance médicale ou accompagnant)
- Coordination par Volotea entre le service d'assistance médicale et l'aéroport pour permettre l'accès de l'ambulance si nécessaire
- Autorisation de mallette de soin médicaux à bord conformément au protocole de gestion IATA
- Possibilité de fourniture de bouteille d'oxygène par Volotea à la demande du passager 72h avant le vol
- Fauteuil étroit pour aider les passagers à mobilité réduite à se rendre facilement aux toilettes

⇒ **Le candidat précise être en mesure de prendre en charge un maximum de 10 Mineurs non accompagné (UM) par vol.**

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement présente dans ce sous-critère les procédures de prise en charge des passagers à mobilité réduite et/ou voyageant pour des motifs médicaux ainsi que la prise en charge des Mineurs non accompagné (UM)

La gestion des UM :

Les différentes étapes sont détaillées depuis les conditions d'accès au statut d'UM (4 à 11 ans), la réservation du service et la prise en charge à l'aéroport, pendant le vol, à l'arrivée ainsi qu'en cas de retard du vol.

L'accueil des PMR et passagers voyageant pour motifs médicaux :

Air Corsica et Air France ont mis en place des services spécialisés à l'accueil de ces passagers.

- Pour Air Corsica

Les contraintes médicales des passagers sont répercutées au service MEDA qui doit guider l'usager dans ses démarches et mettre en œuvre les procédures nécessaires.

Air Corsica précise les différentes étapes de la prise en charge et de la gestion des différents types de passagers nécessitant une assistance (PWD) :

- Liaison entre le médecin traitant et le médecin agréé Air Corsica en amont
- Les différentes étapes de la prise en charge à l'aéroport et dans l'avion
- Les conditions d'aménagement de la cabine (occupation de plusieurs sièges etc...)
- Les spécificités d'accompagnement notamment pour les enfants handicapés et passagers mal voyants ou non entendants (les nouveaux A320 sont équipés de consignes de sécurité et numérotation des sièges en braille)
- La mise en relation avec le service TEX dédié à la gestion des transports exceptionnels, pour la prise en charge des civières, différents types de fauteuils électriques, matériels médical spécifiques...

Le personnel Air Corsica a suivi une formation spécifique dédiée au handicap pour l'accueil des passagers à mobilité réduite.

Une chaise de transfert est disponible à bord des A320 afin de permettre aux PMR d'accéder aux toilettes

Les procédures pour les passagers sur civières et pour l'oxygène à bord sont plus spécifiquement détaillées :

Passagers sur civières :

- Acceptation : lien avec le médecin et accessibilité sur les A320 et ATR
- Formalités : contact ambulance départ et arrivée

Oxygène à bord :

- Documents médicaux (résolution IATA 700 annexe A et B)...
- Kit personnel et conditions d'acceptation et de réservation

Dans l'annexe 5, Air Corsica précise son partenariat avec l'association « Inseme », reconnue d'intérêt général qui soutient les résidents Corses qui doivent se déplacer sur le continent pour raison médicale, notamment en urgence dans les 24H

- Pour Air France

Air France a mis en place le service Saphir, qui propose des services gratuits à tous les passagers handicapés et/ou à mobilité réduite :

- Ligne téléphonique directe,

- Assistance et personnel adaptés et dédiés,
- Services et prestations adaptés,
- Possibilité d'obtenir gratuitement la carte Saphir qui facilite l'accès aux services,
- Partenariat avec des sociétés de transport au sol spécialisés (Age d'Or services et Ulysse) avec des réductions tarifaires,
- Prise en charge des fauteuils ou équipements.

Saphir est en mesure de gérer les demandes de voyages des passagers avec un handicap sensoriel, les passagers avec une déficience intellectuelle, les insuffisances respiratoires (oxygène à bord), personnes paralysées ou sans membres supérieurs.

L'offre du candidat N° 1 est en mesure de proposer des services au sol spécifiques pour les PMR au-delà du service habituel fourni par l'aéroport.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) est en mesure de proposer des services au sol spécifiques pour les PMR selon une organisation couvrant la totalité des cas « spécifiques » rencontrés, avec la mise en place de services dédiés permettant un accompagnement de haute qualité.

Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI

Candidat N° 1 (Volotea) :

Dans la partie II-3, le candidat précise :

« Volotea dispose de procédures opérationnelles visant à gérer le transport de marchandises spéciales tels que les organes, cercueils, isotopes radioactifs, etc...conformément aux spécifications opérationnelles spécifiques, y compris celles du certificat de transport aérien (CTA). Volotea dispose par ailleurs d'une vaste expérience en gestion de ce genre d'articles de fret dans d'autres pays européens (par exemple Italie) régis par le même cadre réglementaire (EASA, OACI). »

« Volotea a été agréée par l'autorité de l'aviation civile espagnole pour transporter les matières dangereuses en 2016 et dispose de protocoles spécifiques et de standards de formation des équipes pour garantir une gestion sécurisée de ce genre d'articles de fret, dans le respect du règlement de l'organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). »

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

A l'exception des escales de Calvi de Figari (fret import exclusivement), toutes les autres destinations sont ouvertes à une commercialisation complète du fret. Les frets spéciaux (produits périssables, humides, animaux, dépouilles mortelles...) et les marchandises dangereuses (y compris les radioactifs) sont acceptés par la compagnie selon le type d'aéronef.

Les clients principaux de la compagnie pour le fret aérien sont : OCP, DHL, CIBLEX, EFS... Par ailleurs la compagnie offre également un service de fret camionné au départ de Marseille vers Ajaccio et Bastia en produit alternatif pour le fret non avionnable.

Une convention particulière a été signée avec l'Etablissement Français du Sang (EFS) pour l'acheminement de/vers la Corse 7/7 de produits sanguins dans le cadre d'une mission de service public sanitaire. »

Transport Life Human Organ (LHO) : une convention de transport de prélèvements d'organes (LHO) par avion, au départ de la Corse pour des transplantations sera mise en œuvre au cours du second semestre 2023 entre Air Corsica et l'Agence de Biomédecine.

Concernant les marchandises dangereuses, le candidat présente les points suivants : .

« Les marchandises dangereuses sont des matières ou objets qui présentent un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Elles font l'objet d'une classification par la réglementation internationale établie par l'OACI (Organisation Aviation Civile Internationale) et l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien).

Air Corsica est titulaire d'un agrément spécifique délivré par la DGAC pour le transport par air des marchandises dangereuses (DG.0300-Ed01), en vertu duquel elle est autorisée à effectuer ce transport dans les conditions suivantes :

- Agrément pour tout type d'aéronef inscrit dans le Certificat du Transport Aérien ;
- Agrément pour toutes classes et/ou divisions de MD autorisées au transport aérien sur avion de passagers ;
- Aucune limitation n'a été notifiée à la Compagnie Air Corsica

Cette autorisation est délivrée pour une durée illimitée et reste valide sous réserve du maintien de la conformité aux exigences de l'AIROPS.

Toutefois, Air Corsica a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- Interdiction de transport de tous les explosifs, sauf ceux de la division 1.4S
- Interdiction de transport des marchandises dangereuses en quantités limitées (à l'exception des produits de consommation ID8000)

- **Pour Air France**

Air France détient des autorisations gouvernementales pour le traitement et le transport des marchandises dangereuses par air, à savoir :

- Une autorisation MD 0004 validité permanente ;
- Un Certificat de Transport Aérien référencé FR.AOC.0004 (édition 2) validité permanente. Délivrées par le Ministère de la transition écologique et solidaire à Air France ; ces autorisations permettent à Air France de transporter des marchandises dangereuses avec tous les avions qui apparaissent sur son CTA.

Toutefois, Air France a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- L'approbation préalable d'Air France est requise pour le transport des marchandises dangereuses au titre des dérogations ou approbations des autorités nationales compétentes (voir IATA DGR).

- Les batteries et les piles au lithium métal (UN 3090) sont interdites en tant que fret à bord des avions cargo d'Air France. Cela s'applique à la section I (IA et IB RBM) de l'instruction d'emballage 968 y compris celles approuvées par une autorité appropriée en vertu des dispositions particulières A88 ou A99.

Cette interdiction ne s'applique pas aux batteries et piles au lithium métal (UN3090) qui sont :

- Préparées selon la Section II (EBM) de l'instruction d'emballage 968
- Visées par les dispositions s'appliquant aux marchandises dangereuses transportées par les passagers ou membres d'équipages (voir le PAM 7.5.7)
- Présentées comme du matériel compagnie Air France (COMAT).

L'offre du candidat N° 1 précise qu'il est en mesure d'assurer le transport de matière dangereuse y compris les matières infectieuses (Classe 6.2) si la compagnie est attributaire de la DSP.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente toutes les garanties en matière de transport de matières dangereuses.

Synthèse du critère 2.3 :

- ⇒ **L'offre de Volotea présente sur certains critères un service standard. Elle répond aux attentes et est donc correcte.**
- ⇒ **L'offre du Groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.4 Synthèse de la qualité de 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 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 : ➤ 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
➤ 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
➤ 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
➤ 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.

3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)

3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre

3.3.5.1.1. Analyse des recettes

Les niveaux de chiffres d'affaires évalués par les deux candidats sur le lot n° 4 Bastia - Paris Orly présentent des écarts importants, qui s'expliquent par leur profil et caractéristiques spécifiques : le groupement est constitué de deux compagnies traditionnelles Air France et Air Corsica (« Full Service Carrier ») tandis que Volotea est un opérateur « low-cost » avec une structure de coûts lui permettant de proposer des niveaux tarifaires sensiblement inférieurs et de capter de fortes parts de marché.

Evolution des niveaux de chiffres d'affaires entre les offres initiales et finales

Ils ont diversement évolué : sur la période comparable de 2025 à 2027, le candidat Volotea a révisé en légère hausse son niveau de chiffre d'affaires (+ 1,2 %), quand le candidat Air Corsica - Air France l'a révisé très sensiblement à la hausse (+ 20 %, soit + 7,3 M€ en moyenne annuelle).

Le groupement Air Corsica - Air France a affiné sa stratégie commerciale et marketing pour générer un volume supplémentaire de clients continentaux à un taux moyen coupon promotionnel sur les disponibilités restantes des vols les moins demandés (actions promotionnelles innovantes).

Le taux de croissance annuel moyen des recettes s'établit à + 2,9 % pour Volotea sur la période 2025-2027 ; la progression est supérieure pour le groupement : + 4,9 %.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Chiffre d'affaires total -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	24 955	26 306	27 272	27 921	106 455	3,0%
Offre finale - An.1 tronqué	21 399	26 646	27 614	28 233	103 892	2,9%
Ecarts (valeur)	-3 556	340	341	312	-2 562	-0,1 point
Ecarts (%)	-14,2%	1,3%	1,3%	1,1%	-2,4%	

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Chiffre d'affaires total -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	35 661	35 853	36 227	36 913	144 654	1,5%
Offre finale - An.1 tronqué	31 834	41 168	44 498	45 279	162 779	4,9%
Ecarts (valeur)	-3 827	5 315	8 271	8 366	18 125	3,4 point
Ecarts (%)	-10,7%	14,8%	22,8%	22,7%	12,5%	

Le groupement Air Corsica - Air France évalue son chiffre d'affaires annuel moyen à 43,4 M€, contre 27,7 M€ pour Volotea.

- Les recettes totales du groupement Air Corsica - Air France sont supérieures à celles de Volotea de près de 59 M€ sur la totalité de la période DSP 2024-2027 : respectivement 163 M€ et 104 M€ soit + 57 %.
- En moyenne annuelle sur 2024-2027, les recettes totales de Volotea sont inférieures de 4,6 M€ à celles réalisées sur l'année 2022, soit - 14 %, quand celles d'Air Corsica - Air France progressent de 11,1 M€ soit + 34 %
- Les recettes « accessoires » sont peu élevées pour Volotea, tandis qu'elles représentent près de 8 % pour le groupement (3,3 M€ en moyenne annuelle) : cet écart s'explique par l'affectation des recettes - excédents de bagages et billets émis non-utilisés - sur ce poste « autres recettes » pour Air Corsica, alors qu'elles sont incluses dans les recettes passagers pour Volotea.

Volotea - Recettes		
BIA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
An 1 - 2024	21 206	21 399
An 2 - 2025	26 389	26 646
An 3 - 2026	27 356	27 614
An 4 - 2027	27 975	28 233
DSP 2024-27	102 927	103 892
TCAM (*)	3,0%	2,9%
Moyenne	27 447	27 705

* : taux de croissance annuel moyen de 2025 à 2027

DSP 2024-27 versus historique		
BIA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
Rés.2022	30 793	32 337
DSP 2024-27	27 447	27 705
évolution	-11%	-14%

DSP 2024-27 = moyenne annuelle

Groupement XK-AF - Recettes		
BIA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
An 1 - 2024	29 516	31 834
An 2 - 2025	38 227	41 168
An 3 - 2026	41 113	44 498
An 4 - 2027	41 434	45 279
DSP 2024-27	150 290	162 779
TCAM (*)	4,1%	4,9%
Moyenne	40 077	43 408

* : taux de croissance annuel moyen de 2025 à 2027

DSP 2024-27 versus historique		
BIA-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
Rés.2022	30 793	32 337
DSP 2024-27	40 077	43 408
évolution	30%	34%

DSP 2024-27 = moyenne annuelle

Les niveaux d'activité évalués par les deux candidats sur le lot n° 4 Bastia - Paris Orly sont quasiment équivalents : 545 000 passagers annuels en moyenne annuelle de 2025 à 2027 pour le groupement Air Corsica - Air France, soit 1,7 % de plus que Volotea (536 000).

Les ajustements de stratégie commerciale et promotionnelle du groupement Air Corsica - Air France transcrits dans leur offre finale gommant les écarts importants de volume de trafic passagers constatés sur les offres initiales des candidats. Le groupement Air Corsica - Air France a rajouté annuellement plus de 65 000 passagers de 2025 à 2027.

Evolution des volumes de passagers transportés entre les offres initiales et finales

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Nombre de Passagers transportés -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	548 436	547 184	547 494	550 690	2 193 804	0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	444 298	535 358	535 666	538 228	2 053 550	0,3%
Ecarts (valeur)	-104 138	-11 826	-11 828	-12 462	-140 254	-0,1 point
Ecarts (%)	-19,0%	-2,2%	-2,2%	-2,3%	-6,4%	

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Nombre de Passagers transportés -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	471 272	470 515	469 773	470 111	1 881 671	0,0%
Offre finale - An.1 tronqué	453 483	545 277	545 497	545 169	2 089 426	0,0%
Ecarts (valeur)	-17 789	74 762	75 725	75 059	207 756	0 point
Ecarts (%)	-3,8%	15,9%	16,1%	16,0%	11,0%	

L'activité exprimée en sièges offerts s'établit en moyenne annuelle à 622 000 pour l'offre de Volotea (qui opère en Airbus A320 de 180 sièges) et est légèrement inférieure (- 1,3 %) à celle du groupement Air Corsica - Air France (qui exploite également des A320, d'une capacité respective de 186 et 178 sièges).

Les trafics annuels des deux candidats sont stables sur la période 2025-27, hypothèse d'une desserte mature et d'un opérateur aguerri sur ce marché.

Les deux candidats présentent un coefficient de remplissage moyen annuel élevé et quasi-similaire à hauteur de 88 % et de plus de 16 points au-dessus de celui de l'année 2022 (72 %).

La saisonnalité du trafic est peu marquée entre les saisons été et hiver :

- Le groupement Air Corsica - Air France et Volotea affichent un coefficient de remplissage quasi-similaire en hiver, à hauteur respectivement de 85 % et 86 %.
- Le groupement Air Corsica - Air France et Volotea affichent un coefficient de remplissage légèrement supérieur en été, respectivement de 90 % et 89 %.

La distribution du trafic par typologie client est proche entre les deux candidats : 19 % pour Volotea, 20 % pour le groupement (en retrait de 2 points au niveau enregistré en 2022, en raison de la progression notable des flux de trafic non-résident).

<i>Volotea - Activité</i>							
BIA-ORY Volotea	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
An 1 - 2024	2 792	4579	1,64	502 560	444 298	20%	88,4%
An 2 - 2025	3 384	5550	1,64	609 120	535 358	19%	87,9%
An 3 - 2026	3 386	5553	1,64	609 480	535 666	19%	87,9%
An 4 - 2027	3 402	5579	1,64	612 360	538 228	19%	87,9%
DSP 2024-27	12 964	21 261	1,64	2 333 520	2 053 550	19%	88,0%
Moyenne	3 457	5 670		622 272	547 613		

<i>DSP 2024-27 versus historique</i>							
BIA-ORY Volotea	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
Rés.2022 (*)	3 148	4804	1,53	583 168	421 722	22%	72,3%
Moy.2024-27	3 457	5670	1,64	622 272	547 613	19%	88,0%
évolution	9,8%	18,0%	7,5%	6,7%	29,9%	-2,6	15,7

<i>Groupement Air Corsica-Air France - Activité</i>							
BIA-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
An 1 - 2024	2 774	4499	1,62	509 212	453 483	18,3%	89,1%
An 2 - 2025	3 366	5461	1,62	618 556	545 277	20,5%	88,2%
An 3 - 2026	3 368	5465	1,62	618 928	545 497	20,5%	88,1%
An 4 - 2027	3 360	5452	1,62	617 520	545 169	20,6%	88,3%
DSP 2024-27	12 868	20 877	1,62	2 364 216	2 089 426	20,0%	88,4%
Moyenne	3 431	5 567		630 458	557 180		

<i>DSP 2024-27 versus historique</i>							
BIA-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
Rés.2022 (*)	3 148	4804	1,53	583 168	421 722	22,1%	72,3%
Moy.2024-27	3 431	5567	1,62	630 458	557 180	20,0%	88,4%
évolution	9,0%	15,9%	0,06	8,1%	32,1%	-2,1	16,1

La recette unitaire s'établit en moyenne annuelle à 50 € par passager pour Volotea (services ancillaires inclus, dont excédents de bagages), très inférieure (- 30 %) à celle évaluée par le groupement Air Corsica - Air France à 72 €.

Volotea et le groupement Air Corsica - Air France inscrivent une progression moyenne annuelle de leur recette unitaire respectivement de + 3,0 % et + 4,1 % entre 2025 et 2027.

Volotea		DSP 2024-27 versus historique	
BIA-ORY	Recette unitaire (*)	BIA-ORY	Recette unitaire
en €	Volotea	Rés.2022	73 €
An 1 - 2024	48	DSP 2024-27	50 €
An 2 - 2025	49	évolution	-31%
An 3 - 2026	51		
An 4 - 2027	52		
DSP 2024-27	50		
TCAM (**)	3,0%		

* : recettes résident, non-résident
et contrib° climat

Groupement Air Corsica-Air France				DSP 2024-27 versus historique			
BIA-ORY	Recette unitaire (*)			BIA-ORY	Recette unitaire		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	65	66	65	Rés.2022	73	73	73
An 2 - 2025	70	71	70	DSP 2024-27	71	73	72
An 3 - 2026	75	77	75	évolution	-2,3%	0,6%	-1,5%
An 4 - 2027	76	77	76				
DSP 2024-27	71	73	72				
TCAM (**)	4,3%	4,1%	4,1%				

* : recettes résident, non-résident et contrib° climat
** : taux de croissance annuel moyen 2025-27

Volotea met en œuvre son modèle tarifaire « low-fare », avec des tarifs promotionnels :

- à partir de 10 € hors taxes pour les résidents à mettre en regard du taux contractuel de 66 €
- à partir de 11,3 € hors taxes par trajet pour les voyageurs non-résidents.

Par rapport aux données connues de 2022, la recette unitaire moyenne sur la DSP 2024-2027 affiche une baisse marquée de - 31 % pour Volotea, limitée à - 1,5 % pour le groupement Air Corsica - Air France.

La recette unitaire du résident chez Volotea est de 47 €, contre 66 € (taux contractuel) pour le groupement Air Corsica - Air France.

L'écart est aussi marqué entre les recettes unitaires des non-résidents : Volotea affiche un niveau de 51 €, inférieur de 22 € à celui du groupement Air Corsica - Air France (73 €), soit - 30 %.

Enfin, Volotea n'envisage à ce jour aucun supplément tarifaire pour couvrir les surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable sur les tarifs non-résident, contrairement au groupement Air Corsica - Air France qui applique une contribution par passager et trajet (BIA-ORY ou ORY-BIA) de 4 € en 2024, 6 € en 2025 et 9 € en 2026 et 2027.

Volotea			DSP 2024-27 versus historique		
BIA-ORY	Recette unitaire non-résident	Recette unitaire résident	BIA-ORY	Recette unitaire non-résident	Recette unitaire résident
en €	Volotea	Volotea			
An 1 - 2024	48	46	Rés.2022	76,4 €	61,0 €
An 2 - 2025	50	46	DSP 2024-27	50,8 €	47,1 €
An 3 - 2026	52	49	évolution	-33%	-23%
An 4 - 2027	53	47			
DSP 2024-27	51	47			
TCAM (**)	2,6%	1,2%			

* : recettes non-résident et contrib° climat
** : taux de croissance annuel moyen 25-27

Groupement XK-AF - Recette unitaire non-résident				DSP 2024-27 versus historique			
BIA-ORY	Recette unitaire non-résident (*)			BIA-ORY	Recette unitaire non-résident		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	64	66	65	Rés.2022	77	75	76,4
An 2 - 2025	71	72	71	DSP 2024-27	73	74	73,4
An 3 - 2026	77	79	78	évolution	-5,3%	-0,3%	-3,9%
An 4 - 2027	78	80	79				
DSP 2024-27	73	74	73				
TCAM (*)	5,2%	4,8%	5,1%				

* : recettes non-résident et contrib° climat
** : taux de croissance annuel moyen 2025-27

Recette unitaire résident : 66€ par coupon sur 2024-27 (taux contractuel uniquement)

3.3.5.1.2. Analyse des coûts

Les coûts évalués par les deux candidats sur le lot n° 1 Bastia - Paris Orly présentent des écarts importants, qui s'expliquent par leur profil et caractéristiques spécifiques : un Groupement composé de compagnies traditionnelles Air Corsica et Air France (« Full Service Carrier »), tandis que Volotea est dotée d'une structure de coûts plus compétitive (opérateur « low-cost »).

Ainsi, l'opérateur Volotea évalue le coût moyen d'une étape BIA-ORY à 14 303 €, contre 20 086 € pour le Groupement Air Corsica - Air France, soit un écart de - 29 %.

Par rapport aux données connues de 2022, Volotea propose un coût au vol réduit de - 24 % ; le Groupement Air Corsica - Air France augmente sensiblement sa structure de coûts (+ 6,3 %).

Volotea		DSP 2024-27 versus historique	
BIA-ORY	Coûts totaux par vol	BIA-ORY	Coûts totaux par vol
en €	Volotea		
An 1 - 2024	14 146	Rés.2022	18 901 €
An 2 - 2025	14 307	DSP 2024-27	14 303 €
An 3 - 2026	14 325	évolution	-24%
An 4 - 2027	14 406		
DSP 2024-27	14 303		

Groupement XK-AF - Coûts totaux par vol				DSP 2024-27 versus historique			
BIA-ORY	Coûts totaux par vol			BIA-ORY	Coûts totaux par vol		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	17 327	24 442	19 492	Rés.2022	16 963	24 598	18 901
An 2 - 2025	17 691	25 492	19 869	DSP 2024-27	18 047	25 228	20 086
An 3 - 2026	18 424	25 207	20 317	évolution	6,4%	2,6%	6,3%
An 4 - 2027	18 600	25 697	20 564				
DSP 2024-27	18 047	25 228	20 086				

Evolution des coûts entre les offres initiales et finales

Pour mémoire, l'évolution des coûts entre offre initiale et offre finale est présentée à titre indicatif car les périodes analysées sont différentes : Quatre années complètes soit 48 mois sur l'offre initiale et trois ans et neuf mois soit 45 mois sur l'offre finale.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Total Charges -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	43 528	43 741	43 891	44 410	175 570	0,8%
Offre finale - An.1 tronqué	39 496	48 415	48 505	49 011	185 428	0,6%
Ecarts (valeur)	-4 031	4 675	4 614	4 601	9 858	-0,1 point
Ecarts (%)	-9,3%	10,7%	10,5%	10,4%	5,6%	10,5%
Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Total Charges -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	67 558	69 811	72 310	73 647	283 326	2,7%
Offre finale - An.1 tronqué	54 070	66 879	68 428	69 096	258 473	1,6%
Ecarts (valeur)	-13 488	-2 932	-3 882	-4 551	-24 853	-1,1 point
Ecarts (%)	-20,0%	-4,2%	-5,4%	-6,2%	-8,8%	-5,3%

Globalement Volotea a augmenté son offre de 9,9 M€ soit + 5,6 %. Si l'on retraits l'année tronquée le montant progresse d'environ 18,5 M€ soit 10,5 % sur la durée de la DSP. Cet ajustement de coût est lié à la prise en compte de l'accroissement des prix de carburant au dernier trimestre 2023. Malgré la baisse constatée depuis, Volotea n'a pas revu les C.E.P.

A l'inverse, le Groupement a réduit ses charges totales à hauteur de - 5,3 %, soit environ - 15 M€ sur la durée de la DSP (Montant retraité de l'année tronquée).

Cette révision à la baisse est obtenue principalement par une révision des coûts d'escale et la prise en compte de la baisse des cours du carburant.

Coûts unitaires des offres finales des candidats par poste de charges

Volotea propose des coûts unitaires inférieurs à ceux du groupement Air Corsica - Air France sur de nombreux postes de charges, notamment sur les postes suivants (référence coûts moyens DSP) :

- Escale fixe et variable : - 61 %
- Maintenance fixe et variable : - 40 %
- Personnel navigant : - 71 %
- Frais de structure : - 63 %

Les coûts unitaires plus compétitifs chez le Groupement Air Corsica - Air France par rapport à Volotea sont notamment :

- Carburant : + 22 % par heure de vol chez Volotea provenant d'une politique de couverture carburant plus affinée pour le Groupement (couvertures annuelles) versus une couverture sur l'intégralité des quatre années de la DSP pour Volotea.
- Loi climat & EU-ETS : + 33 % chez Volotea (solde de quotas gratuits en début de DSP et avions 320 NEO pour le groupement consommant moins de carburant que les A320 CEO de Volotea).

Coûts unitaires en € par poste de charges (*)				
BIA-ORY	Nature coûts	An 2 - 2025		
coûts/unité d'œuvre en €	& UO	Volotea	GRPT XK-AF	Ecart %
Carburant	Var. / HBB	2 396	1 968	22%
Coût loi climat & EU-ETS	Var. / HBB	953	716	33%
Maintenance variable	Var. / HBB	761	815	-7%
Coûts d'assistance escales	Var. / Vol	1 301	1 603	-19%
Hébergement-mission PN	Var. / HBB	81	57	41%
Redevances de navigation	Var. / Vol	1 394	1 021	37%
Redevances aéroports	Var. / Vol	707	706	0%
Coût de distribution	Var. / Pax	0,8	8,5	-91%
Commissariat	Var. / Pax	2,2	0,9	159%
Aléas d'exploitation	Var. / Vol	147	123	20%
Coûts avions (incl.assur.)	Fixe / Mois	442	486	-9%
Coûts Personnel navigant	Fixe / Mois	209	720	-71%
Coûts escale fixes	Fixe / Mois	5	505	-99%
Maintenance fixe	Fixe / Mois	96	369	-74%
Frais commerciaux fixes	Fixe / Mois	45	81	-44%
Frais de structure	Fixe / Mois	140	377	-63%
Autres coûts fixes	Fixe / Mois	25	22	12%
Rémunération compagnie	% Charges	2,0%	0,1%	1,9 Pts
Coûts totaux	VOL	14 307	19 869	-28%

** : les unités d'œuvre de l'AMO peuvent être différentes de celles retenues par le candidat (en vue d'homogénéité de comparaison)*

Le détail des coûts d'exploitation est présenté ci-après.

a. Carburant :

Les écarts de coûts carburant sont très marqués entre les deux candidats : près de 13 M€ en moyenne annuelle pour Volotea contre 10 M€ pour le Groupement soit un écart de 30 %

L'autorité déléguée a rappelé aux candidats lors des sessions de négociation que la compensation financière maximale ne peut pas faire l'objet d'une révision à la hausse en cours de DSP.

Volotea a ainsi revu en forte hausse ses estimations de coûts carburant en prévoyant de mettre en place une couverture à 100 % de ses besoins en carburant pour les quatre années de l'accord : suppression de tous les risques futurs liés au carburant d'aviation et aux taux de change, en contrepartie d'un prix à la tonne métrique de Jet A1 élevé (950 à 1 000 €).

Le Groupement envisage un processus séquentiel de couvertures renouvelées annuellement, avec des hypothèses d'un prix à la tonne métrique de Jet A1 plus compétitif (725 € en moyenne), mais également une prise de risque plus importante.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Carburant -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	10 952	10 435	10 128	9 990	41 504	-2,2%
Offre finale - An.1 tronqué	11 659	13 295	12 917	12 774	50 645	-2,0%
Ecarts (valeur)	708	2 860	2 789	2 784	9 141	0,2 point
Ecarts (%)	6,5%	27,4%	27,5%	27,9%	22,0%	27,6%
Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Carburant -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	11 175	11 657	11 794	11 896	46 522	1,0%
Offre finale - An.1 tronqué	9 613	10 750	10 376	9 975	40 714	-3,7%
Ecarts (valeur)	-1 562	-906	-1 418	-1 921	-5 808	-4,7 point
Ecarts (%)	-14,0%	-7,8%	-12,0%	-16,2%	-12,5%	-12,0%

b. Loi climat et résilience, EU-ETS :

L'évolution de la réglementation en matière de décarbonation du secteur du transport aérien génère une hausse sensible des coûts pour les prochaines années.

La progression sur la durée de la DSP s'établit respectivement à + 40 % et + 63 % (chiffres retraités de l'année 2024) pour les candidats Volotea et pour le Groupement. Cet écart de progression est lié à la disparition chez Air Corsica des quotas gratuits dont elle bénéficie partiellement en 2024.

Le Groupement évalue des niveaux moins élevés que Volotea (- 1,2 M€ / - 1,3 M€ en moyenne annuelle) grâce aux 320 NEO consommant moins de carburant que les A320 de plus ancienne génération de Volotea.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 635	5 412	5 935	6 475	22 458	9,4%
Offre finale - An.1 tronqué	3 734	5 287	5 799	6 320	21 140	9,3%
Ecarts (valeur)	-901	-125	-136	-155	-1 318	0 point
Ecarts (%)	-19,4%	-2,3%	-2,3%	-2,4%	-5,9%	-2,3%
Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	3 235	3 966	5 142	5 283	17 627	15,4%
Offre finale - An.1 tronqué	2 631	3 909	5 067	5 207	16 813	15,4%
Ecarts (valeur)	-604	-58	-75	-76	-813	0 point
Ecarts (%)	-18,7%	-1,5%	-1,5%	-1,4%	-4,6%	-1,5%

c. Maintenance fixe et variable :

Les coûts de maintenance (fixe et variable) de Volotea sont globalement inférieurs de - 3,8 M€ par an soit - 42 % en moyenne annuelle à ceux du Groupement, même si ce dernier a réduit l'écart entre son offre initiale et finale de 0,1 M€ par an en se fixant des objectifs d'optimisation économique des coûts fixes avions hors assurances, de maintenance et des frais de structure sur l'A320 NEO.

Les coûts de Volotea sont quasiment constants sur la durée de la DSP, quand Air Corsica envisage une progression moyenne annuelles de 2,4 %.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Maintenance Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 477	5 464	5 467	5 499	21 906	0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	4 412	5 372	5 375	5 401	20 559	0,3%
Ecarts (valeur)	-1 065	-92	-92	-97	-1 347	0 point
Ecarts (%)	-19,4%	-1,7%	-1,7%	-1,8%	-6,1%	-1,7%
Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Maintenance Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	8 922	9 118	9 360	9 563	36 964	2,4%
Offre finale - An.1 tronqué	7 074	8 881	9 120	9 318	34 392	2,4%
Ecarts (valeur)	-1 849	-237	-241	-245	-2 571	0 point
Ecarts (%)	-20,7%	-2,6%	-2,6%	-2,6%	-7,0%	-2,6%

d. Assistance en escales et coûts d'escale fixes

Les coûts d'assistance de Volotea sont conformes aux standards connus de la profession : la prestation de service est entièrement sous-traitée et la part fixe correspond à la seule supervision des sous-traitants.

Les coûts d'assistance du Groupement sont élevés (2,5 fois plus cher que Volotea) et s'établissent à 11,1 M€ en moyenne annuelle, contre 4,5 M€ pour Volotea.

L'assistance des vols du Groupement est assurée par du personnel Air France sur l'escale de Bastia.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Assistance Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 387	4 461	4 509	4 604	17 962	1,6%
Offre finale - An.1 tronqué	3 611	4 462	4 509	4 597	17 179	1,5%
Ecarts (valeur)	-776	1	0	-7	-783	-0,1 point
Ecarts (%)	-17,7%	0,0%	0,0%	-0,2%	-4,4%	0,0%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Escale Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	12 283	12 586	12 954	13 314	51 137	2,9%
Offre finale - An.1 tronqué	9 193	11 458	10 732	11 003	42 386	-2,0%
Ecarts (valeur)	-3 089	-1 129	-2 222	-2 311	-8 751	-4,9 point
Ecarts (%)	-25,2%	-9,0%	-17,2%	-17,4%	-17,1%	-14,6%

e. Redevances de navigation et aéroportuaires

Les écarts de redevances de navigation et aéroportuaires sont proches entre les deux candidats. Les coûts s'établissent à 7,2 M€ pour Volotea en moyenne par année complète, supérieurs de + 1,3 M€ à ceux du Groupement : écart lié aux spécificités techniques des flottes respectives. Les coûts Volotea ont été corrigés, à la suite d'une mauvaise évaluation dans l'offre initiale.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Red. Nav. & Aéroport	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	6 044	6 127	6 228	6 377	24 776	2,0%
Offre finale - An.1 tronqué	5 772	7 113	7 235	7 403	27 523	2,0%
Ecarts (valeur)	-272	986	1 007	1 026	2 747	0 point
Ecarts (%)	-4,5%	16,1%	16,2%	16,1%	11,1%	16,1%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Red. Nav. & Aéroport	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 691	5 842	6 007	6 162	23 703	2,7%
Offre finale - An.1 tronqué	4 671	5 813	5 962	6 101	22 546	2,4%
Ecarts (valeur)	-1 020	-30	-46	-62	-1 158	-0,3 point
Ecarts (%)	-17,9%	-0,5%	-0,8%	-1,0%	-4,9%	-0,8%

f. Coûts de distribution

Volotea a des coûts de distribution très inférieurs à celui des compagnies traditionnelles en maximisant les ventes directes : 11 fois moindre que ceux du Groupement, et en amélioration au fil de la DSP (- 4,6 % en moyenne annuelle).

L'écart moyen annuel entre les deux compagnies est très significatif, proche de 4,3 M€ par année pleine.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Coûts de distribution -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	463	444	427	414	1 749	-3,4%
Offre finale - An.1 tronqué	366	424	407	394	1 591	-3,6%
Ecarts (valeur)	-98	-20	-20	-20	-158	-0,2 point
Ecarts (%)	-21,1%	-4,5%	-4,7%	-4,8%	-9,0%	-4,7%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts de distribution -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 140	4 204	4 267	4 349	16 960	1,7%
Offre finale - An.1 tronqué	3 771	4 654	4 756	4 822	18 003	1,8%
Ecarts (valeur)	-369	450	489	473	1 042	0,1 point
Ecarts (%)	-8,9%	10,7%	11,5%	10,9%	6,1%	11,0%

g. Coûts de commissariat

Volotea a révisé à la hausse les coûts du commissariat avec la mise en œuvre, sur demande du délégant, d'un service à bord identique à celui en vigueur, alors que dans proposition initiale ne prévoyait pas de catering gratuit pour le passager.

Les coûts de Volotea sont supérieurs en moyenne annuelle de plus de 0,7 M€ (1,2 M€ de catering pour Volotea contre 0,5 M€ pour le Groupement) : cet écart est lié à la prise en compte des frais de mise à bord dans ce poste de charges chez Volotea, alors que chez le Groupement ces frais sont inclus dans les coûts escales.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Commissariat -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	97	97	97	97	388	0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	977	1 184	1 185	1 191	4 537	0,3%
Ecarts (valeur)	880	1 088	1 088	1 093	4 149	-0,1 point
Ecarts (%)	906,9%	1123,3%	1123,3%	1122,0%	1068,9%	1122,8%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Commissariat -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	445	454	462	469	1 829	1,6%
Offre finale - An.1 tronqué	392	465	471	476	1 804	1,2%
Ecarts (valeur)	-53	11	9	7	-25	-0,4 point
Ecarts (%)	-11,9%	2,4%	2,1%	1,6%	-1,4%	2,0%

h. Aléas

Volotea a chiffré un coût d'aléas d'exploitation légèrement supérieur à celui du Groupement (0,5 M€ par an contre 0,4 M€ pour le Groupement)

Le Groupement bénéficie sur ce poste des avantages d'une flotte plus récente que celle de Volotea, et a donc réduit les coûts d'aléas au cours des séances de négociations, puisque lors de l'offre initiale les coûts étaient proches entre les deux candidats.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Aléas d'exploitation -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	516	509	504	502	2 031	-0,7%
Offre finale - An.1 tronqué	417	498	493	491	1 899	-0,7%
Ecarts (valeur)	-99	-11	-11	-11	-132	-0,1 point
Ecarts (%)	-19,2%	-2,2%	-2,1%	-2,3%	-6,5%	-2,2%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Aléas d'exploitation -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	466	476	485	495	1 923	2,0%
Offre finale - An.1 tronqué	346	413	419	426	1 604	1,5%
Ecarts (valeur)	-120	-63	-65	-70	-319	-0,4 point
Ecarts (%)	-25,8%	-13,3%	-13,5%	-14,1%	-16,6%	-13,6%

i. Coûts avions

Les coûts avions du Groupement sont supérieurs à ceux de Volotea de 0,8 M€ en année pleine (6,1 M€ pour le Groupement contre 5,3 M€ pour Volotea)

Le groupement a amélioré son offre sur ce poste, notamment sur les années 2024 et 2025 (0,5 M€ par an) en se fixant comme objectif une optimisation économique des coûts fixes avions de l'A320 NEO.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Coûts avions (y compris assurances avions) -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 319	5 302	5 289	5 272	21 182	-0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	3 989	5 302	5 289	5 272	19 853	-0,3%
Ecarts (valeur)	-1 330	0	0	0	-1 330	0 point
Ecarts (%)	-25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-6,3%	0,0%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts avions (y compris assurances avions) -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	6 344	6 354	6 372	6 388	25 458	0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	4 635	5 831	6 252	6 270	22 988	3,7%
Ecarts (valeur)	-1 709	-523	-121	-118	-2 470	3,4 point
Ecarts (%)	-26,9%	-8,2%	-1,9%	-1,8%	-9,7%	-4,0%

j. Coûts personnel navigant (y compris mission hébergement)

Les coûts de Volotea sont près de 3 fois inférieurs à ceux du Groupement : ils sont conformes au modèle « low-cost », avec une meilleure utilisation des équipages, des conditions salariales inférieures et une ancienneté de l'équipage moins importante.

Les coûts d'Air Corsica s'établissent en moyenne annuelle à 9,1 M€, contre 3,0 M€ pour Volotea, soit un écart par an conséquent de l'ordre de 6,1 M€.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Pres. Navigant y compris mission hébergement	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 966	2 965	2 964	2 971	11 866	0,1%
Offre finale - An.1 tronqué	2 505	2 955	2 953	2 960	11 373	0,1%
Ecarts (valeur)	-461	-11	-11	-11	-493	0 point
Ecarts (%)	-15,5%	-0,4%	-0,4%	-0,4%	-4,2%	-0,4%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Pres. Navigant y compris mission hébergement	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	8 950	9 124	9 311	9 446	36 831	1,8%
Offre finale - An.1 tronqué	7 202	8 948	9 129	9 259	34 539	1,7%
Ecarts (valeur)	-1 747	-176	-182	-187	-2 292	0 point
Ecarts (%)	-19,5%	-1,9%	-2,0%	-2,0%	-6,2%	-2,0%

k. Coûts commerciaux fixes

Les coûts commerciaux fixes représentent un budget annuel de l'ordre de 0,5 M€ pour Volotea, et du double pour le Groupement. Ils ont été revus à la hausse par le Groupement entre l'offre initiale et l'offre finale, pour intégrer des frais de promotion supplémentaires, en lien avec la stratégie de conquête d'un volume supplémentaire de clients continentaux.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Frais commerciaux fixes -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	566	543	522	506	2 138	-3,4%
Offre finale - An.1 tronqué	468	543	522	506	2 039	-3,4%
Ecarts (valeur)	-98	0	0	0	-98	0 point
Ecarts (%)	-17,4%	0,0%	0,0%	0,0%	-4,6%	0,0%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais commerciaux fixes -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	752	775	798	824	3 150	3,1%
Offre finale - An.1 tronqué	755	972	1 006	1 026	3 758	2,7%
Ecarts (valeur)	3	196	208	201	609	-0,4 point
Ecarts (%)	0,4%	25,3%	26,1%	24,4%	19,3%	25,2%

I. Frais de structure

A l'instar des autres coûts fixes, les coûts de structure de Volotea (1,5 M€ par an en moyenne par année pleine) sont très inférieurs (3 fois moins élevés) à ceux du Groupement (4,7 M€). Ils sont en baisse au fil de la DSP pour Volotea : - 9,4 % de croissance moyenne annuelle, à comparer à une hausse de + 4,6 % pour le Groupement.

Cet écart reste important malgré la baisse consentie par le Groupement lors des séances de négociations 0,5 M€ en 2025 et 0,2 M€ en 2026 et 2027.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Frais de structure -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 821	1 682	1 519	1 379	6 401	-9,4%
Offre finale - An.1 tronqué	1 366	1 682	1 519	1 379	5 945	-9,4%
Ecarts (valeur)	-455	0	0	0	-455	0 point
Ecarts (%)	-25,0%	0,0%	0,0%	0,0%	-7,1%	0,0%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais de structure -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 892	4 986	5 087	5 182	20 147	1,9%
Offre finale - An.1 tronqué	3 579	4 519	4 868	4 940	17 905	4,6%
Ecarts (valeur)	-1 313	-468	-219	-242	-2 241	2,6 point
Ecarts (%)	-26,8%	-9,4%	-4,3%	-4,7%	-11,1%	-6,1%

m. Rémunération du transporteur

Les candidats sollicitent une rémunération du transporteur inférieure à la limite généralement admise de 3 % du total des charges : 2,0 % pour Volotea, 0,1 % pour le Groupement.

Les deux candidats ont porté un effort particulier sur ce poste (- 0,8 M€ par an pour Volotea et - 0,6 M€ par an pour le Groupement) entre leur offre initiale et finale, avec des taux respectifs de 4,1 % et 0,9 %.

Lot 4 - BIA-ORY Volotea (V7)						
Rémunération du transporteur	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 797	1 806	1 812	1 834	7 249	0,8%
Offre finale - An.1 tronqué	803	985	987	997	3 773	0,6%
Ecarts (valeur)	-994	-821	-825	-836	-3 476	-0,1 point
Ecarts (%)	-55,3%	-45,4%	-45,5%	-45,6%	-47,9%	-45,5%

Lot 4 - BIA-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Rémunération du transporteur	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	586	608	633	647	2 475	3,1%
Offre finale - An.1 tronqué	46	58	61	62	227	2,7%
Ecarts (valeur)	-540	-550	-573	-585	-2 248	-0,4 point
Ecarts (%)	-92,1%	-90,4%	-90,4%	-90,5%	-90,8%	-90,4%

3.3.5.1.3. Synthèse de la robustesse financière

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 + 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 : ○ 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 des DSP Corse, 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 : + 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.**

I - VOLOTEA

Les développements qui suivent ne portent pas sur l'ensemble des modifications intervenues mais uniquement sur les points saillants, issus de préoccupations de l'autorité délégante guidées par des considérations d'intérêt général et des modifications proposées par le candidat au cours des négociations.

En ce sens, les développements qui suivent ont pour objet de mettre en exergue les points de discussion issus des négociations ayant eu un impact sur la rédaction initiale de la convention.

➤ **Sur la durée de la convention,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, le candidat a inséré la possibilité pour l'autorité délégante de prolonger la convention jusqu'au 24 mars 2028.

➤ **Sur la responsabilité du délégataire,**

- le candidat a souhaité préciser que le fait que l'imprudence et la négligence engage la responsabilité du délégataire lors qu'elle présente un caractère fautif alors que la rédaction initiale permettait d'engager la responsabilité du délégataire peu importe le caractère fautif de ses imprudences et négligences.
- est également précisé, sur modification du candidat, que le fait du tiers est exonératoire de responsabilité (à l'exclusion de ceux sous la responsabilité du délégataire).

Cette rédaction est donc moins favorable à l'autorité délégante en ce qu'elle limite la responsabilité du délégataire au seul comportement fautif.

➤ **Concernant les conditions d'exploitation,**

- 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 à compter de la conclusion de la convention, conformément à la demande de l'autorité délégante ;
- l'absence d'obtention de ladite autorisation n'a toutefois pas fait l'objet d'une proposition de sanction par le candidat.

Si le candidat s'est bien engagé à justifier de l'obtention d'une autorisation de transport de marchandises particulières, l'inclusion d'une pénalité sanctionnant le défaut d'obtention dans le délai requis aurait été souhaitable.

➤ **Sur la continuité du service,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante lors des séances de négociation, le candidat a ajouté un alinéa suivant lequel il s'engage, pendant toute la durée d'exécution de la Convention, à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles.

➤ **Sur le Compte d'exploitation prévisionnel,**

- Suivant la rédaction initiale, le remboursement équivaut à la différence entre les coûts et les recettes du service.
- A la suite de précisions introduites par le candidat, Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement à due proportion de la part du Déléataire, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur au montant résultant de la différence entre, « *d'une part, les charges réelles d'exploitation du service hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) comprenant une juste rémunération à hauteur de 2,0 % du total des dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), et, d'autre part, les recettes commerciales hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci* ».
- Le taux de marge est établi à 2 % après avoir été successivement modifié.

➤ **Concernant la grille tarifaire,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, une annexe faisant état des tarifs applicables aux non-résidents par classe et pour chaque saison a été ajoutée.

➤ **Sur la compensation financière carburant :**

- L'autorité délégante attendait des candidats qu'ils proposent leur stratégie de couverture du carburant ;
- Le candidat a bien détaillé sa stratégie :
 - le candidat envisage de contracter une couverture carburant couvrant l'intégralité de la durée de la Convention au moyen d'un ou plusieurs contrats. La couverture carburant aurait pour objet de couvrir 100 % des coûts de carburant prévisionnels ;

- le premier prestataire carburant est choisi librement par le délégataire ; les suivants d'un commun accord avec l'OTC ;
 - la compensation CFC est déterminée en fonction des charges de carburant supportées par le délégataire, en ce compris les coûts supportés par le délégataire au titre des contrats de couverture carburant ;
 - le mécanisme de mutualisation des coûts a été supprimé.
- A la suite de précisions introduites par le candidat, Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement à due proportion de la part du Délégataire, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur au montant résultant de la différence entre, « d'une part, les charges réelles d'exploitation du service hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) comprenant une juste rémunération à hauteur de 2,0 % du total des dépenses réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), et, d'autre part, les recettes commerciales hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien), procurées par celui-ci ».
- **Concernant les pénalités :**
- Sur la question de l'évènement extérieur :
 - La rédaction initiale prévoit qu'aucune sanction ne peut être infligée en cas d'évènement extérieur au délégataire, imprévisible et qu'il n'a pu éviter malgré les efforts raisonnables déployés. Cette rédaction décrit donc un cas de force majeure ;
 - La rédaction a été modifiée par le candidat. Aucune pénalité ne peut être imposée en présence d'un évènement extérieur au délégataire lorsque ce dernier est en mesure de fournir à l'autorité délégante les éléments permettant d'attester que des efforts raisonnables ont été déployés pour l'éviter. Cette rédaction, en ne visant pas l'imprévisibilité de l'évènement, est donc plus générale que la précédente.

En ne reprenant pas strictement la définition de la force majeure telle que précisée dans la rédaction initiale, le candidat s'est tenu à une rédaction défavorable à l'autorité délégante en ce qu'elle élargit le champ des situations permettant au délégataire d'échapper à l'application de pénalités.

- Le candidat a introduit un mécanisme de mise en demeure préalable, pour toute sanction.

Cette rédaction est défavorable à l'autorité délégante.

- ont été introduites, sur demande de l'Autorité Délégante, des pénalités relatives :
 - à la ponctualité, déclenchée dans l'hypothèse où le délégataire n'atteint pas, pendant plusieurs mois, un taux mensuels de 90 % des vols

n'accusant pas de retard à l'arrivée ou accusant un retard à l'arrivée inférieur ou égal à 15 minutes ;

- à l'application des tarifs et ;
- à l'absence de l'ensemble représentants aux réunions prévues par la convention.

L'ajout des différentes pénalités était souhaitable. Néanmoins, elles ne pourront être applicables que dans des hypothèses strictement limitées. Par exemple, seule l'absence de la totalité des représentants et non d'un représentant de l'autorité délégante permet d'appliquer des pénalités.

➤ **Sur le terme de la convention**, la rédaction de l'article a été enrichie par une série d'engagements pris par le candidat :

- l'engagement de fournir ses meilleurs efforts pour assurer la continuité du service public ;
- l'engagement de coopérer de bonne foi avec l'Autorité Délégante à cette même fin ;
- l'engagement de tenir une réunion un an avant le terme de la Convention pour préparer spécifiquement la transition en vue de la fin de la Convention ;
- en cas de nécessité pour la continuité du service public, l'engagement de commercialiser des titres de transport pour la période postérieure au terme de la Convention.

➤ **Concernant la résiliation pour motif d'intérêt général**, le candidat avait introduit le versement d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général. A la suite des négociations et sur demande de l'autorité délégante, le candidat a supprimé cette insertion. La rédaction initiale a donc été maintenue.

➤ **Sur la résiliation pour faute**,

- sur demande de l'autorité délégante, le candidat s'est engagé à verser une indemnité forfaitaire d'un montant d'un million d'euros en cas de résiliation pour faute. Afin de garantir le paiement de cette indemnité, le délégataire devra fournir une garantie bancaire à première demande délivrée par un établissement de crédit ;
- le candidat a souhaité modifier la rédaction de l'article afin de préciser que la résiliation pour faute ne peut être prononcée que dans le respect du principe de proportionnalité ;
- le candidat a également souhaité préciser la mise en demeure préalable à la résiliation :
 - la rédaction initiale excluait toute mise en demeure préalable en cas de manquement irrémédiable. Suivant la modification opérée par le candidat, tout manquement susceptible de fonder une résiliation pour faute doit faire

l'objet d'une mise en demeure préalable, quand bien même celui-ci est irrémédiable ;

- par ailleurs, il était prévu que la mise en demeure indique la nature du manquement constaté. Suivant la modification du candidat, la mise en demeure indique désormais de manquement « *reproché* » au délégataire ;
- enfin, la procédure de mise en demeure devait initialement permettre au délégataire de remédier au manquement constaté. Désormais, elle lui permet de « *présenter ses observations et de remédier éventuellement au manquement qui lui est reproché* ».

La rédaction modifiée est défavorable à l'autorité délégante en ce qu'elle étend le champ du mécanisme de mise en demeure.

➤ **Sur la modification de l'actionnariat,**

- Le mécanisme tendant à l'information de l'autorité délégante en cas de modification de l'actionnariat a été modifié par le candidat :
 - La nouvelle rédaction limite le mécanisme au changement de contrôle au sens de l'article L. 233-3 du Code de commerce ;
 - Pour les modifications d'actionnariat de plus petite portée (+ de 10 %), une simple mesure d'information de l'autorité délégante est prévue, qui n'a pas à être préalable à la modification ;
 - Si l'autorité délégante ne répond pas au changement d'actionnariat dans un délai d'un mois suivant sa notification, cette absence de réponse vaut renonciation à la possibilité de résilier la convention. La rédaction initiale prévoyait que l'absence de réponse valait seulement non-opposition au changement d'actionnariat.

Ces rédactions, en ce qu'elles limitent les hypothèses de déclenchement du mécanisme d'information préalable et les possibilités de résiliation sont moins favorables à l'autorité délégante.

Il convient également de noter que l'article relatif à la liquidation judiciaire a été supprimé par le candidat. Cette clause prévoyait une résiliation en cas de liquidation judiciaire du délégataire.

Points forts de l'offre du candidat N° 1 Volotea

- **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 du candidat N° 1 Volotea

- **Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs :**
 - **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 :**
 - **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

- **L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est correcte.**

II - Le Groupement Air Corsica - Air France

Les développements qui suivent ne portent pas sur l'ensemble des modifications intervenues mais sur les points saillants, issus de préoccupations de l'autorité délégante guidées par des considérations d'intérêt général et des modifications proposées par le candidat au cours des négociations.

En ce sens, les développements qui suivent ont pour objet de mettre en exergue les points de discussion issus des négociations ayant eu un impact sur la rédaction initiale de la convention.

➤ **Sur la durée de la convention,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, le candidat a inséré la possibilité pour l'autorité délégante de prolonger la convention jusqu'au 24 mars 2028.

➤ **Sur les droits et obligations de l'autorité délégante,**

- Le candidat a proposé d'assister l'Autorité Délégante dans la gestion de l'accréditation résident en s'engageant au titre de l'article 6 de la convention de constituer « *le point d'entrée pour la collecte des données des passagers* » et d'être « *responsable des émissions et donc de la vérification que chaque passager est titulaire d'un numéro d'accréditation lors de l'émission d'un billet au tarif résident* ». Le candidat propose de sous-traiter la délivrance des numéros d'accréditation.

➤ **Sur la continuité du service,**

- conformément à la demande de l'autorité délégante lors des séances de négociation, le délégataire a ajouté un alinéa suivant lequel il s'engage, pendant toute la durée d'exécution de la Convention, à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles ;
- sur l'obligation de préavis en cas de grève du personnel du délégataire, celui-ci informe l'autorité délégante dans « *les plus brefs délais* » et non « *sans délai* » comme il était indiqué dans la rédaction initiale ;
- concernant l'obligation d'information en cas de perturbation, le délai pour informer l'autorité délégante a été allongé de 12 à 24 heures. Par ailleurs, le délégataire doit informer l'autorité délégante des « *éventuelles* » mesures mises en œuvre.

➤ **Sur les coûts liés au carburant :**

- Le candidat a intégré un plafonnement global de la compensation financière compte tenu du marché haussier du prix du carburant ;
- Le candidat s'engage à restituer tout excédant à l'autorité délégante ;
- Le candidat a modifié l'article 19 de la convention afin de supporter tous les risques financiers liés au carburant (la rédaction initiale excluait les charges liées au carburant des risques supportés par le délégataire). Cette modification, qui tend à augmenter la part de risques pesant sur le délégataire, est favorable à l'autorité délégante.

➤ **Sur la rémunération des transporteurs :**

- Le candidat a diminué la rémunération des transporteurs initialement envisagée, passant de 0,5 % à 0,1 % des seules charges réelles d'exploitation couvertes par la CFE (et donc hors carburant). Cette nouvelle rédaction, diminuant la participation de l'autorité délégante au résultat du délégataire, lui est favorable.

➤ **Sur la concertation et coordination entre les parties :**

- Le candidat a procédé à une mise en cohérence globale dans l'organisation des différents comités / dans la transmission des différents documents.

➤ **Sur les pénalités :**

- Une pénalité sanctionnant la ponctualité a été ajoutée : en cas de non-respect par le délégataire d'un taux de ponctualité de 85 % des vols, une pénalité en fonction du nombre de points en dessous de 85 % est appliquée ;
- Une pénalité sanctionnant l'absence d'un des représentants lors des comités est ajoutée ;
- Les pénalités ont été par ailleurs renforcées par le candidat (par exemple la pénalité a été doublée, de 10 000 à 20 000 euros, en cas de non-production par le délégataire dans le délai imparti des documents exigés en amonts des différents comités). Ce renforcement s'est constaté jusque dans le cadre de la remise de l'offre finale (renforcement de l'engagement concernant les capacités offertes puisque la pénalité en cas de capacités inférieures passe d'1/5^{ème} à 1/4 du montant de la CFE par exemple).

➤ **Sur l'engagement pris au titre de la pérennité du groupement,**

- Le candidat a supprimé l'article 36.2 du projet de convention relatif au retrait d'un membre du groupement qui permettait le retrait d'un transporteur en cours d'exécution de la convention.

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ 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 Groupement Air Corsica - Air France
➤ Néant
Appréciation du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

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

Comme évoqué ci-avant, s'agissant de la notation des critères n°2 et n°3, qui correspond à la moyenne de la notation de leurs sous-critères, les règles de l'arrondi à l'unité (étoile ★) ont été appliquées

Critères et sous-critères :	Candidat Volotea	Groupement Air Corsica - Air France
Critère n° 1 : Montant de 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 : ★ ★ ★ ★ ★ ★

Au regard de ce qui précède, la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour l'autorité délégante est celle présentée par le Groupement Air Corsica - Air France. En conséquence, je vous propose :

- **D'approuver le choix du Groupement Air Corsica - Air France comme délégataire du service public au titre du lot n° 4**
- D'approuver le contenu de la convention de délégation de service public relative au lot n° 4.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

[Signature]

Liste des annexes :

Annexe 1 :

- Annexe 1.1 : Courrier d'invitation à négocier adressé à Volotea, comportant une liste de questions
- Annexe 1.2 : Courrier d'invitation à négocier adressé au Groupement Air Corsica - Air France, comportant une liste de questions

Annexe 2 :

- Annexe 2.1 : Relevé de décisions Volotea - 1^{er} tour de négociation
- Annexe 2.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 1^{er} tour de négociation

Annexe 3 :

- Annexe 3.1 : Relevé de décisions Volotea - 2^{ème} tour de négociation
- Annexe 3.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 2^{ème} tour de négociation

Annexe 4 :

- Annexe 4.1 : Relevé de décisions Volotea - 3^{ème} tour de négociation
- Annexe 4.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 3^{ème} tour de négociation

Annexe 5 :

- Annexe 5.1 : Courrier adressé au candidat Volotea présentant le calendrier prévisionnel des négociations
- Annexe 5.2 : Courrier adressé au groupement Air Corsica - Air France présentant le calendrier prévisionnel des négociations

Annexe 6 :

- Annexe 6.1 : Relevé de décisions Volotea - 5^{ème} tour de négociation
- Annexe 6.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 5^{ème} tour de négociation

Annexe 7 :

- Annexe 7.1 : Relevé de décisions Volotea - 6^{ème} tour de négociation
- Annexe 7.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 6^{ème} tour de négociation

Annexe 8 :

- Annexe 8.1 : Relevé de décisions Volotea - 7^{ème} tour de négociation
- Annexe 8.2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 7^{ème} tour de négociation

COLLECTIVITÉ DE CORSE

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION,
À COMPTER DU 25 MARS 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 LA DÉLIBÉRATION
N° 23/054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE DU 27 AVRIL 2023**

Rapport d'analyse des offres finales Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly

Sommaire

Sommaire	2
I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE	3
1. Cadre de la procédure	3
2. Caractéristiques de la consultation	3
3. Les candidatures reçues	6
4. La liste des candidats admis à présenter une offre	7
5. Rappel des critères de jugement des offres	7
6. L'analyse des offres initiales	9
II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023	10
1. Synthèse de l'offre initiale	10
2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023	12
III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS	13
1. L'admission aux négociations	13
2. Les négociations	13
IV. LES OFFRES FINALES	17
1. Calendrier	17
2. Rappel des critères de jugement des offres finales	17
3. Présentation des offres finales	18
3.1 Complétude des offres finales	18
3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)	21
3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)	23
3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP	23
3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs	33
3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial	41
3.3.4 Synthèse de la qualité de service	56
3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)	57
3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre	57
3.3.5.1.1 Analyse des recettes	57
3.3.5.1.2 Analyse des coûts	60
3.3.5.1.3 Synthèse de la robustesse financière	67
3.3.5.2 Robustesse juridique de l'offre	68
V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION	70

I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE

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.

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.

2. Caractéristiques de la consultation

La 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.

Objet de la convention

La convention porte sur le lot n° 7 et confie au délégataire l'exploitation du service public de transport aérien de passagers entre les aéroports de Calvi et de Paris Orly, au titre de la continuité territoriale.

La convention régit les conditions d'exploitation de ce service public ainsi que les rapports entre les parties.

Durée de la Convention

La convention est conclue 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.

Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service public au regard des capacités et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport
- appliquer les tarifs prévus dans la convention, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- ne percevoir de l'OTC aucune surcompensation au titre des obligations de service public imposées par la convention
- permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur
- garantir la transparence financière et technique de l'exécution de la convention.

Exigences minimales de la procédure

Les caractéristiques minimales de chaque convention sont les suivantes :

- tarifs maximum applicables aux résidents corses
- capacités des aéronefs
- rotations et fréquences des services
- durée de la convention
- montant maximum de la compensation financière annuelle versée par l'OTC.

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.
 - 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

Procédure ouverte

La présente consultation est lancée conformément :

- aux dispositions 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, notamment les articles 16 et 17 dudit Règlement ;
- aux lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil - Obligations de service public (OSP) ;
- aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et L. 4424-16 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- aux dispositions du Code de la commande publique.

La procédure de passation est une passation ouverte imposant que la candidature et l'offre parviennent avant une date limite commune.

La sélection des candidats admis à présenter une offre, l'examen des offres par la commission compétente et la négociation s'effectueront dans des phases différentes conformément aux dispositions des articles L. 1411-1, L. 1411-5 et L. 1411-7 du Code général des collectivités territoriales (le CGCT).

Date limite de réception des candidatures et des offres initiales

La date limite de réception des candidatures et des offres a été fixée au jeudi 13 juillet 2023 à 12h00.

Questions des candidats

L'article 4.4 du Règlement de la consultation permet aux candidats de poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Avant la date de remise des candidatures et des offres, plusieurs questions ont été posées à la CdC et à l'OTC en application de l'article 4.4 précité. La CdC et l'OTC ont répondu aux questions posées.

3. Les candidatures reçues

Une candidature a été réceptionnée avant la date limite de réception rappelée ci-dessus (par ordre de réception) :

- Candidat 3 : Le Groupement Air Corsica - Air France

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (la CDSP) a eu lieu le mardi 18 juillet 2023 à 8h en présence de Maître De CASTELLI, huissier de justice.

La CDSP a pris acte de la complétude de la candidature présentée par le candidat ci-dessus visé au regard des documents exigés par le règlement de consultation.

Elle a ainsi demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des candidatures conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

4. La liste des candidats admis à présenter une offre

La CDSP visée à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, après analyse des dossiers de candidature après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212 -1 à L. 5112-4 du Code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est réunie le mardi 18 juillet à 15h en présence de Maître De CASTELLI huissier de justice et a conclu que la candidature susvisée était complète et recevable et dressé la liste des candidats admis à présenter une offre.

A été admis à présenter une offre, après délibération de la CDSP :

- Le Groupement Air Corsica - Air France

5. Rappel des critères de jugement des offres

Conformément à l'article 9.2 du Règlement de la consultation, l'offre du candidat est analysée au regard des critères suivants, classés par ordre de priorité décroissante :

Critères et sous-critères	Eléments 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 : - 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 : - 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	Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants : - 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	Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants : - Robustesse du modèle économique et financier : ○ 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.

6. L'analyse des offres initiales

La CDSP s'est réunie le 22 août 2023 et a procédé à l'analyse des offres initiales.

II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023

1. Synthèse de l'offre initiale

Un candidat a remis une offre.

Le Groupement Air Corsica - Air France a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Montant de la compensation financière**

Le montant de compensation financière sollicité par le groupement Air France - Corsica sur le lot n° 7 Calvi - Paris Orly s'établit à 11,5 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP.

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

- Supérieure de 7,3 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023 (4,1 M€)
- Supérieure de 3,6 M€ par rapport au niveau réalisé en 2022, soit + 47 %

- **Critère 2 : Qualité de service**

Points forts de l'offre
• Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; • Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; • Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;
Points faibles de l'offre
• Stratégie commerciale et marketing peu innovante ; • Programme de vol pouvant être amélioré

- **Critère 3 : Robustesse financière et juridique**

Au titre de la robustesse financière :

Points forts de l'offre
○ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Calvi - Paris, 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. ○ Solidité financière d'Air Corsica et d'Air France, malgré des fonds propres négatifs

Points faibles de l'offre
○ Pas d'innovation de la grille tarifaire à l'attention de segments de clientèles spécifiques (hormis la contribution à la loi climat pour les non-résidents) ○ Coûts élevés et en forte augmentation depuis 2022 (+ 26 % hors carburant et climat). ○ Taux de croissance des charges élevé : + 1,6 M€ entre l'année 2024 et l'année 2027 ○ Fonds propres négatifs chez Air France, mais trésorerie représentant 1.5 mois de Chiffres d'affaires.
Enjeux financiers
○ Ecart annuel entre coûts moyens 2024-2027 et coûts réels 2022 hors impact carburant et loi climat : 3,9 M€

Au titre de la robustesse juridique :

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : • Peu de modifications apportées au projet de contrat qui ne viennent pas modifier le partage des risques ; • Modifications de mise en cohérence des différentes clauses.
Points faibles de l'offre
Les points faibles de l'offre sont les suivants : • Le candidat ne justifie pas toutes les demandes de modification ; • Certaines modifications réduisent le pouvoir de contrôle de l'autorité délégante ; • L'indemnité de résiliation pour motif d'intérêt général est substantiellement augmentée.
Appréciation
Les modifications apportées au projet de contrat sont peu nombreuses. Cependant, certaines ont pour effet de limiter les obligations du candidat dans l'exécution du contrat soit en diminuant le pouvoir de contrôle de l'OTC, soit en accordant des mécanismes favorables au candidat. Par ailleurs, certaines modifications ne sont pas justifiées même si le candidat manifeste une volonté de mettre en cohérence le contrat et d'en préciser les clauses. En conclusion, l'offre du candidat est satisfaisante.

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

- Le Groupement Air Corsica - Air France

2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023

La CDSP a émis l'avis suivant :

« Vu le rapport d'analyse des offres ;

Après en avoir débattu et délibéré, la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis de poursuivre la procédure en entrant en phase de négociation utile avec les candidats suivants :

- *Volotea concernant les lots n° 1, 2, 4 et 5*
- *[...]*
- *Le Groupement Air France / Air Corsica concernant les lots n° 1, 4, 7 et 8.*

La CDSP sollicite lors de la phase des négociations, une vigilance particulière concernant les engagements pris par les candidats en matière sociale (obligations de reprise des personnels, le cas échéant) et les engagements pris et/ou garanties apportées pour assurer la robustesse financière des candidats durant toute la durée de l'exécution du contrat ».

III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS

1. L'admission aux négociations

Le candidat a été invité à des séances de négociations.

Dans les courriers invitant le candidat à des séances de négociation, il lui a également été formulé des questions afin de permettre à l'autorité délégante de se forger une idée plus précise sur certains aspects de son offre et de mettre les compagnies en mesure de les améliorer en vue des négociations.

Les réponses aux questions posées étaient attendues pour le 31 août 2023 à 12h.

Groupement Air Corsica - Air France

Les questions posées au candidat Groupement Air Corsica - Air France en vue de la 1^{ère} séance de négociation figurent en Annexe 1 du présent rapport.

2. Les 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.

À l'issue de ce 1^{er} tour de négociations, il a été demandé au candidat de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 12 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 2 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 2** a eu lieu les 13 et 14 septembre 2023

À l'issue de ce 2^{ème} tour de négociations, il a été demandé au candidat de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 18 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 3 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 septembre 2023

À l'issue de ce 3^{ème} tour de négociations, il a été demandé au candidat de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 25 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 4 du présent rapport.

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

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

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 5 du présent rapport.

Lors de sa séance du 24 octobre 2023, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) a toutefois pris acte de ce que les demandes de compensation financière sollicitées par les candidats dans le cadre de leur offre améliorée sur l'ensemble des lots se sont révélées supérieures au montant de la dotation de continuité territoriale (DCT) disponible.

Dans ce contexte, la CDSP a émis l'avis d'attribuer les n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 à la compagnie Air Corsica, de poursuivre les négociations pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 avec les candidats et partant de prolonger la durée des conventions de délégation de service public portant sur lesdits lots n° 1, 4, 7 et 8, dont celle de la Convention.

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 n° 23/185 AC 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 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 avec les candidats pour l'attribution des lots « Paris ».

⇒ Le **Tour 5** s'est tenu le 9 novembre 2023, un courrier présentant le calendrier prévisionnel pour les futures séances de négociation a été transmis

Le courrier adressé au Groupement Air Corsica - Air France à l'issue de cette réunion figure en Annexe 6 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 6** a eu lieu le 5 décembre 2023

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

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 6 du présent rapport.

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

À l'issue de ce 7^{ème} tour de négociations, il a été demandé au candidat 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 relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 7 du présent rapport.

IV. LES OFFRES FINALES

1. Calendrier

À l'issue des négociations, il a été communiqué au candidat un courrier l'invitant à remettre son offre finale avant le 17 janvier 2024 à 12h.

L'offre finale a été transmise avant l'échéance.

2. Rappel des critères de jugement des offres finales

Les offres finales sont analysées sur la base des critères visés à l'article 9.2 du règlement de la consultation et présentés à l'article 5 de la partie I. du présent rapport qui sont hiérarchisés conformément aux dispositions de l'article R. 3124-5 du Code de la commande publique.

Une synthèse de l'offre finale de chaque candidat est présentée.

Sur cette base, un classement est proposé suivant une méthode de notation librement définie par l'autorité délégante.

Les analyses ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation 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 des critères n° 2 et 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.

3. Présentation des offres finales

3.1 Complétude des offres finales

Conformément à l'article 5.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats doivent présenter les éléments suivants (P (produit), M (manquant), I (incomplet)) :

Pièces à remettre au titre de l'offre	Candidat 3 Groupement Air Corsica - Air France
1. Une description détaillée des propositions du soumissionnaire précisant la manière dont il entend répondre aux obligations de service public. Chacune des obligations doit faire l'objet de propositions précises. En vue de démontrer sa capacité à assurer l'exploitation du service dans le respect des normes de régularité, continuité et capacité prévues par les obligations de service public, le soumissionnaire précisera les moyens humains et techniques qu'il affectera à l'exploitation de la liaison, notamment : ○ le nombre, la qualification et l'affectation des personnels (et, le cas échéant, les recrutements auxquels il compte procéder) ; ○ les types d'avion utilisés, leur capacité, leur âge et, le cas échéant, leur immatriculation ; ○ en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols. Si le soumissionnaire envisage de recourir à un affrètement, un partage de codes ou une franchise, ceux-ci devront faire l'objet d'une présentation détaillée dans l'offre. Une copie du contrat d'affrètement et de la décision d'approbation préalable dudit contrat devra être jointe à l'offre. Si la licence d'exploitation du candidat a été délivrée par un Etat membre de l'Union européenne autre que la France, il devra présenter une copie de la décision d'approbation préalable du contrat d'affrètement émanant des autorités aéronautiques dudit Etat.	P
2. La grille tarifaire détaillée proposée par le soumissionnaire sur la liaison et, le cas échéant, ses principes de variation.	P

Le Candidat mentionnera notamment : ○ S'agissant des tarifs non-résidents, les modalités de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable par une contribution spécifique prélevée directement en supplément du prix du billet hors taxe et redevances ; ○ Ses propositions en matière de tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant, affinitaire, etc.)	
3. Le compte d'exploitation prévisionnel de la liaison, détaillé par année d'exploitation. Ce bilan comportera notamment, pour chaque année d'exploitation : ○ les prévisions de trafic de la liaison (les hypothèses et les références prises en compte pour établir ces prévisions devront nécessairement être communiquées et justifiées) ; ○ une comptabilité analytique prévisionnelle indiquant la décomposition des postes de coûts et de recettes d'exploitation sur la liaison. Pour chaque poste de coût seront fournies des données à l'heure de vol, à la rotation et à l'année. Pour les recettes, seront notamment distinguées les recettes passagers (résidents et non-résidents) et les recettes de fret. Seront également indiqués les taux de recette unitaire moyens passager et fret ; ○ le résultat prévisionnel d'exploitation de la liaison. Ce document devra être présenté selon le modèle de document intitulé « <i>Modèle de compte d'exploitation prévisionnel</i> » joint en annexe 3 de la Convention.	P
4. La stratégie qu'il propose de mettre en place pour couvrir le carburant (taux de couverture, coûts associés, etc.)	P
5. L'indication du montant de la compensation financière qui paraît éventuellement nécessaire au soumissionnaire pour assurer le service proposé conformément aux obligations de service public (cumul pour la durée de la Convention et décompte par période) ;	P

6. Le projet de convention de délégation de service public figurant dans le dossier de consultation, assorti le cas échéant des éventuelles modifications indiquées en marques de révision et accompagnées de leur justification insérée dans le corps même du texte, dans un cadre sous l'article concerné et complété le cas échéant par des propositions de pénalités plus importantes que le seuil minimal fixé dans la convention ;	P
7. Le programme d'assurance complet conformément au Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;	P
8. Les éléments concourant à la politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales, démarches de transparence mises en place par le soumissionnaire, étayées par des exemples concrets et mesurables d'applications ;	P
9. La méthodologie et les outils permettant à l'autorité délégante d'apprécier et de contrôler la prestation, notamment les rapports mensuels et annuels, ainsi que les éléments qui concourent à définir et à mettre en œuvre une réelle politique commerciale assurant une optimisation des coûts ;	P
10. Un plan commercial pluriannuel détaillé, comprenant notamment, les éléments suivants : a. Les services à bord et au sol, b. Un plan marketing et d'actions commerciales pour dynamiser les ventes auprès des non-résidents, c. La liste des canaux de distribution envisagés, parmi lesquels doit figurer au moins un système global de distribution (GDS) d. La liste des accords interline signés et une présentation succincte de leur contenu	P
11. La méthodologie et les outils permettant à l'Autorité Délégante de procéder à l'accréditation des personnes susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel résident	P
12. Les conditions qu'il se propose de mettre en place pour accueillir les personnes à mobilité réduite	P

3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)

Note liminaire :

L'offre initiale a été produite sur une période de DSP d'une durée de quatre (4) années civiles, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027.

En conséquence de la décision de prolonger la convention de délégation de service public actuellement en vigueur du 1^{er} janvier au 24 mars 2024, l'offre finale pour la future DSP couvre une période réduite de près de 3 mois sur l'année 2024 et inchangée sur les 3 années suivantes (période révisée du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027).

Les valeurs globales des offres initiale et finale ne sont pas donc strictement comparables, mais l'analyse des écarts entre les deux offres reste pertinente et les années 2025, 2026 et 2027 permettent une analyse comparative parfaitement homogène.

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.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	10 488	11 212	11 906	12 248	45 853	4,5%
Offre finale - An.1 tronqué	6 905	9 243	9 878	10 250	36 275	5,3%
Ecarts (valeur)	-3 583	-1 969	-2 028	-1 998	-9 578	0,8 point
Ecarts (%)	-34,2%	-17,6%	-17,0%	-16,3%	-20,9%	

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

- **Par rapport au montant réalisé de l'année 2022** : supérieure de 1,9 M€, soit + 24 % (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)
- **Par rapport au montant contractuel de la DSP 2020-2023 en cours** : supérieure de 5,7 M€
- **Sur la période 2025-2027** : un montant de compensation financière progressif

Groupement Air Corsica-Air France - Compensation

CLY-ORY en k€	Compensation (avec répartition entité)			Compensation	
	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	par vol	par passager
An 1 - 2024	6 905	1 085	5 820	6 627 €	46 €
An 2 - 2025	9 243	1 679	7 564	7 651 €	55 €
An 3 - 2026	9 878	1 771	8 106	8 177 €	59 €
An 4 - 2027	10 250	1 867	8 383	8 457 €	61 €
DSP 2024-27	36 275	6 402	29 873	7 768 €	55 €
Moyenne	9 673	1 707	7 966		

DSP 2020-23	14 790
Moyenne	3 944

DSP 2024-27 versus historique

CLY-ORY en k€	Compensation		
	GRPT XK-AF	par vol	par passager
Rés.2022 (*)	7 819	6 615 €	54 €
Moy.2024-27	9 673	7 768 €	55 €
évolution	24%	17%	3%

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

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

3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)

3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP

Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants)

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

A- Personnel navigant :

- **Air Corsica :**

Au 1^{er} Mars 2023, la compagnie Air Corsica possède 105 PNT (Personnel Navigant Techniques) et 151 PNC (Personnel Navigant Commerciaux) avec la répartition géographique suivante :

	PNT	PNC
Ajaccio	68	68
Bastia	31	60
Figari	6	23
Total	105	151

Air Corsica assure une formation réglementée à son personnel navigant technique au sein de son propre centre de formation agréé A.T.O. (Approved Training Organization) installé sur l'aéroport de Bastia-Poretta, conformément à la réglementation européenne pour les qualifications de type Air bus ou ATR »

La formation dispensée au sein de ce centre A.T.O., composée de cours théoriques, d'entraînements, de contrôles sur simulateur et de vol sur avion, permet de délivrer ou renouveler les qualifications suivantes :

Sur A320 - de délivrer une QT A320 additionnelle, stage dénommé « QT Airbus Additionnelle » ; - de renouveler la QT A320.

D'autres formations sont dispensées au personnel navigant technique afin d'étendre le spectre des qualification concernant notamment le Cockpit Resource Management (CRM), le Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) apportant une connaissance technique et réglementaire en matière de sécurité des circuits réservoirs carburants, et Ewis Electrical Wiring Interconnection System (EWIS) ayant pour but d'apporter les connaissances techniques et réglementaires afin d'appréhender les exigences du monde du câblage aéronautique.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par le fait que la qualification des équipages est identique ; seule une demi-journée de formation est nécessaire aux pilotes.

- **Air France :**

La grande majorité des personnels navigants (techniques et commerciaux) sont basés en région parisienne et opèrent au départ des deux bases principales que sont Orly et Roissy ; certains d'entre eux sont également basés à Toulouse, Nice ou Marseille.

- Les effectifs PNT basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 3 866 salariés,
- Les effectifs PNC basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 12 339 salariés.

B- Personnel technique

- **Air Corsica :**

Air Corsica emploie 3 salariés rattachés aux activités de maintenance sur Calvi, et 1 salarié administratif ainsi que 11 personnes sur Bastia et 60 sur sa base technique principale à Ajaccio. Ces personnels étant qualifiés pour intervenir sur les avions et en atelier, ainsi que 38 personnes exerçant des missions de direction et administratives.

Ce personnel technique est titulaire des certifications réglementaires suivantes délivrées par la DGAC en conformité avec le Règlement (UE) n° 1321/2014 :

- Agrément Part 145 n°FR.145-021 - organisme de maintenance
- Agrément Part M n°FR.MG.008 (référence CTA FR.AOC.0006) :
Renouvellement des Certificats d'Examen de Navigabilité - Maintien et Gestion de Navigabilité ;
- Agrément Part 147 n°FR.147.0017 d'organisme de formation à la maintenance et d'examen.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par une formation de 6 jours pour les mécaniciens.

- **Air France :**

« Sur le site de Paris - Orly, la maintenance en ligne est assurée par une équipe de 225 personnes dont 105 techniciens qui assurent le support technique, engineering, le tractage et l'armement cabines. Ce support technique est disponible 7j / 7 et H24.

Comme l'ensemble des sites de maintenance Air France, le site d'Orly est titulaire de la certification Part 145 pour la maintenance avions et Part 147 pour la formation, délivrées par les autorités de tutelle. »

C- Personnel au sol

- **Air Corsica :**

La structure managériale, les missions des différentes directions et l'organigramme de la direction des opérations est présentée en annexe 5 :

Direction des opérations : effectif 35 personnes pour la partie administrative.

Air Corsica a mis en place 1 chef d'escale sur Orly.

En matière d'assistance aéroportuaire, le Groupement s'appuie sur les équipes opérationnelles d'Air France des escales d'Ajaccio, Bastia et d'Orly (service passage, piste, trafic et garage)

- **Air France :**

Au 1^{er} janvier 2023, les effectifs d'Air France étaient répartis comme suit :

- Personnels au sol : 21 861 salariés.

À Orly, 101 salariés d'Air France et 90 salariés sous-traitants traitent principalement les vols de délégation de services publics entre Orly et les quatre aéroports de Corse.

En Corse, Air France gère un effectif de 125 salariés rattachés à l'escale de Bastia et 139 rattachés à l'escale d'Ajaccio (données au 1^{er} janvier 2023).

L'offre précise qu'Air France fait appel à de la sous-traitance sur Calvi (8 salariés)

D-Personnel Commercial

- **Air Corsica :**

La Direction Commerciale et Marketing comporte un effectif de 59 collaborateurs et s'organise autour des 5 pôles suivants :

- Pôle budget et analyse
- Pôle Revenue management, pricing et distribution
- Pôle Marketing
- Pôle Relation Client
- Pôle Ventes tierces

Les responsabilités de la Direction Commerciale et Marketing porte sur la gestion de toute la chaîne commerciale.

Les différentes missions et objectifs de cette direction commerciale sont détaillées dans l'annexe 5.

- **Air France :**

Air France emploie 2 commerciaux sur Ajaccio et 19 commerciaux sur Bastia

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées par le candidat permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné

Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) - Partie II de l'offre :

- **Air Corsica :**
La compagnie possède 6 A320 : 4 Airbus A320 CEO de 180 sièges (moyenne d'âge 16.5 ans) et 2 Airbus A320 NEO de 186 sièges (4 ans d'âge).
Air Corsica prévoit le remplacement de 2 A320 CEO par 2 A320 NEO au début de l'année 2024.
- **Air France :**
Pour son réseau moyen-courrier, Air France dispose d'une flotte de 104 appareils composées de 23 A220, 9 A318, 17 A319, 39 A320, 16 A321.
Pour la desserte des aéroports de Corse, Air France exploitera essentiellement 19 Airbus A320 en configuration 174 ou 178 sièges.
L'âge moyen de la flotte d'Air France est de 12.1 ans.

Les avions utilisés sont habilités à utiliser l'aéroport de Calvi (voir chapitre dédié)

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné.

Contrat d'affrètement le cas échéant

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le candidat n'a pas mentionné dans son offre la mise en place de contrats d'affrètements pour la réalisation des services aériens

Navigabilité générale des aéronefs

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

- ⇒ **Dans l'annexe 3 fournie par le Candidat, les documents de maintien de la navigabilité de la compagnie Air Corsica sont présentés (FR.CAMO.0015 associé au CTA/AOC FR.AOC.0006).**

Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports corses

Dans la partie II.1 le Candidat précise les points suivants :

« Les A320 d'Air Corsica affectés à l'exploitation des Services Aériens sont parfaitement adaptés aux caractéristiques des aéroports de Corse desservis.

D'une part, ils appartiennent à la catégorie des aéronefs pouvant être accueillis régulièrement dans les aéroports corses compte tenu des caractéristiques physiques et géométriques de ses infrastructures (pistes et voies de circulation).

D'autre part, tous les A320 peuvent atterrir et décoller avec un vent arrière allant jusqu'à 15kt. Ces particularités sont très importantes dès lors qu'elles sont parfaitement adaptées aux conditions météorologiques des aéroports corses.

Les spécifications opérationnelles des Airbus A320 d'Air Corsica sont annexées au présent document en Annexe n° 3.

La famille Airbus A320 d'Air France

Compte tenu des différents types d'avions qui composent sa flotte sur le réseau Moyen et Court Courrier, Air France pourra répondre aux conditions d'exploitations et aux caractéristiques techniques imposées sur chacun des quatre aéroports corses et, s'agissant plus particulièrement de l'aéroport de Calvi, 26 appareils de la flotte Moyen et Court Courrier sont déjà certifiés.

Air France produit les justificatifs en Annexe n° 1 au présent document. »

⇒ **L'annexe 3 présente les spécifications opérationnelles des avions du Candidat**

Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Air France et Air Corsica possèdent des programmes d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs dont les contrats sont présentés en annexe 12.

« Air Corsica

RESPONSABILITE CIVILE aéronef vis-à-vis des Tiers, des Passagers, Bagages, Fret, Poste et Responsabilité Civile Générale Aéronautique pour une limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par aéronef et/ou par événement (y compris la couverture des Risques de Guerre et autres Périls Assimilés tels qu'exclus par l'AVN48B (à l'exception du sous-paragraphe (b) de l'AVN48B) conformément à l'AVN52E pour une sous-limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par événement et en tout par année d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile Risques de Guerre et autres Périls Assimilés et la Responsabilité Civile Après Livraison

Air France

« La Responsabilité Civile vis-à-vis des Tiers Non Transportés, des Passagers, des bagages, du fret et poste ainsi que la Responsabilité Générale à concurrence de 2,250,000,000 USD par événement et par aéronef et en tout pour la période d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile après livraison.

Les garanties Responsabilités Civiles Risques de Guerre et Assimilés sont accordées par une combinaison de polices et selon les dispositions de la clause AVN52E pour une limite

de 1,000,000,000 USD par événement et par aéronef. Ces garanties sont limitées à 2,000,000,000 USD en tout pour l'année d'assurance pour le Groupe Air France (le Groupe Air France étant constitué de la Société Air France et de ses filiales) »

- ⇒ **Willis Towers Watson qui assure les deux compagnies est une compagnie d'assurance reconnue. Les montants précisés de Single Combined Limit sont dans la norme du milieu du transport aérien.**

Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports corses

Dans la partie II.2 le Candidat décrit les capacités techniques de ses équipages :

« *Air Corsica :*

Lors des intégrations de pilotes dans la compagnie, une formation spécifique à chaque terrain corse à particularité (Ajaccio, Figari, Calvi) est dispensée. Chaque nouvel entrant bénéficie, lors de la formation pratique (simulateur et avion) de l'expérience et l'expertise des instructeurs compagnie. Durant la phase en vol, l'ensemble de ces terrains est pratiqué régulièrement.

Lors de la première accession à la fonction commandant de bord, une séance spécifique sur simulateur est effectuée avec des instructeurs Air Corsica sur le terrain de Calvi afin de consolider la compétence technique des pilotes.

Air France

Formation spécifique des équipages sur les terrains corses :

Les aéroports de Calvi et Ajaccio entrent dans le classement général des terrains catégorie C, à ce titre des formations spécifiques sont requises :

➤ *Aéroport de Calvi : Les commandants de bord (CDB) suivent une formation spécifique avec reconnaissance au simulateur puis première desserte sous la supervision d'un instructeur. Au QFU 36 seul le CDB peut poser l'avion. Les Officiers pilotes peuvent tous desservir Calvi à la condition d'avoir une expérience de 600 heures de vol sur 320, et d'avoir suivi l'e-learning Calvi. Les CDB du pool Calvi sont choisis sur volontariat et après étude du dossier professionnel.*

➤ *Aéroport d'Ajaccio : Les CDB suivent une formation reconnaissance au simulateur.*

Les CDB sont choisis sur étude du dossier professionnel.

A noter que dans un souci de renforcer la sécurité, Air France a choisi de doubler la formation de ses PNT sur Calvi. En effet, alors que seule la formation au simulateur OU en vol est requise, Air France impose les deux.

Les aéroports de Figari et Bastia entrent dans le classement des terrains CAT B ne nécessitant pas de formation spécifique. »

- ⇒ **Les spécificités en matière de formation sur les aéroports de la Corse sont bien intégrées.**

Politique détaillée de maintenance en ligne

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

« Dans le cadre de leur partenariat, les Membres du Groupement mutualisent leurs moyens techniques et humains habituellement dédiés à l'entretien de leurs flottes respectives, de manière à assurer des prestations de maintenance en ligne de haute qualité dans chaque aéroport desservi, et notamment à Ajaccio et Paris - Orly :

- *La base technique principale d'Air Corsica à Ajaccio assure la maintenance en ligne des appareils d'Air Corsica et de ceux d'Air France, de même que les trois autres escales techniques établies à Bastia, Figari et Calvi ;*
- *La base d'opérations de maintenance d'Air France à Paris - Orly assure la maintenance en ligne des appareils d'Air France et de ceux d'Air Corsica, en vertu d'une convention d'assistance technique.*

Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité technique que de la ponctualité des Services Aériens »

Dans la suite de ce document ainsi qu'en annexe 4, les deux compagnies détaillent séparément leur politique de maintenance en ligne en décrivant :

- Les moyens utilisés ;
- Les stocks de pièces et équipements ;
- La répartition des moyens propres de servitude ;
- L'organisation ;
- Les infrastructures ;
- Le cadre réglementaire.

⇒ **La politique de maintenance en ligne du Candidat est claire et permet d'assurer les obligations de service public de ce lot. Les copies des agréments figurent en Annexe 3.**

Politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Fin 2021, Air Corsica a créé une Direction dédiée « Développement Durable et RSE »

La stratégie en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) est structurée autour de 3 axes principaux :

1. Renforcer et faire rayonner la culture RSE
2. Améliorer la performance environnementale
3. Amplifier l'ancrage social, sociétal et territorial

Cette impulsion de la stratégie RSE répond à un pilotage renforcé de la politique de Développement durable baptisée « Ambizione 2025 » et vise à accroître sa visibilité auprès des collaborateurs et des interlocuteurs extérieurs.

La politique RSE possède sa page web et s'affiche sur les avions de la compagnie.

En 2022 une nouvelle analyse des enjeux RSE d'Air Corsica a été réalisée afin d'actualiser la liste des enjeux, vérifier leur hiérarchisation et enrichir l'approche pour définir 12 enjeux prioritaires selon 3 thématiques :

- Bien-être des collaborateurs
- Préservation de l'environnement
- Implication territoriale et sociétale

Ces enjeux s'accompagnent d'indicateurs.

Parallèlement à cette démarche, Air Corsica a choisi de se concentrer sur 5 des 17 priorités comme définies par les Nations Unis dans le cadre de l'Agenda 2030

- ODD 9 : Industrie et innovation
- ODD 12 : Consommation et production responsable
- ODD 8 : Travail décent et croissance économique
- ODD 5 : Egalité entre les sexes
- ODD 4 : Education de qualité

Air Corsica présente les chiffres clés illustrant la véritable création de valeur de la mise en œuvre de la stratégie RSE et parmi eux :

- 15 743 PMR transportés entre la Corse et le Continent
- 92 % des résidents Corses et 84 % des cadres jugent l'impact d'Air Corsica sur leur vie quotidienne bénéfique voire très bénéfique
- Taux de renouvellement de la flotte d'avion de 70 % d'ici 2025
- Baisse de la consommation de 15 % pour les nouveaux A320 NEO et réduction sonore jusqu'à 20 décibels
- Utilisation d'approche circuit aérien satellitaire favorisant les réductions de la consommation carburant et émission
- 225 millions de retombées totales sur le tissu économique insulaire (+/- 2 % du PIB de la Corse)

Air Corsica précise que « chaque euro de subvention d'exploitation publique accordé à Air Corsica génère entre 2,89 et 3,06 euros de retombées pour le territoire insulaire ».

À noter également :

- Lauréate de la Palme d'Or de l'implication environnementale décerné par le Comité de France
- Mise en place du tri sélectif à bord des avions
- 200 partenaires dans le milieu associatif et notamment Aérobiodiversité en charge de l'inventaire et de la préservation de la biodiversité sur les aéroports, l'Inseme (soutien aux déplacements médicaux), festivals, La Marie Do (lutte contre le cancer)

...

- **Pour Air France**

Air France fournit le lien internet qui donne accès à son rapport développement durable qui détaille la politique et les engagements d'Air France-KLM dans les domaines sociaux, sociétaux et environnementaux ;

En matière de développement durable, Air France-KLM présente les chiffres clés suivants :

- Réduction de - 30 % des émissions de CO2 d'ici 2030 par rapport à 2019
- 10 % d'incorporation de carburant durable d'ici 2030
- Flotte nouvelle génération 30 % du total en 2023, 45 % en 2025 et 70 % en 2030
- Optimisation des routes aériennes et réduction du poids à bord (formation des pilotes à l'éco-pilotage) pour un gain de 4 à 5 % de consommation

En matière de réduction de l'empreinte environnementale :

- Economie d'eau grâce à un lavage des avions avec le procédé EcoShine
- - 50 % de déchets non recyclés d'ici 2030 par rapport à 2011 (tri sélectif à bord des avions)
- - 48 % d'articles en plastique à usage unique retirés en 2021
- Eviter le gaspillage alimentaire par un ajustement des prestations embarquées et le don de denrées
- Lutte contre le trafic d'espèces protégées (informer les parties prenantes contre les méthodes des trafiquants qui font voyager les espèces protégées en avion)
- Réduction de l'empreinte sonore

En matière de responsabilité éthique et sociétale, Air France-KLM investit dans le développement du capital humain au travers de 4 valeurs (confiance, respect, transparence et confidentialité) qui se déclinent en plusieurs points :

- Diversité et inclusion (égalité homme/femme, lutte contre les discriminations, 5,57 % de travailleurs handicapés en 2021...)
- Respect des droits de l'homme et lutte contre la corruption
- Achats responsables
- Développement local (prise en compte des attentes et besoins de connectivité et désenclavement des territoires, soutien d'initiatives pour l'accès aux formations comme « nos quartiers ont du talent » par exemple)
- Ethique des affaires et politique anti-corruption avec une formation e-learning de 85% des salariés à fin 2021
- Démarches de transparence et d'évaluation extra-financière : Air France-KLM fait partie des indices de durabilité Dow Jones pour la dixième année consécutive et est devenu le 1^{er} groupe aérien à être évalué par le biais d'une notation ESG sur demande - 64/100 qui place Air France-KLM en bonne position parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien pour la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les organisations mises en place ainsi que les actions du RSE des compagnies Air Corsica et Air France permettent d'illustrer les efforts effectués en matière de

performances éthiques, sociales et environnementales et notamment évaluer les impacts de l'activité sur le territoire.

Synthèse du critère 2.1 :

- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges et va au-delà des attentes. Elle est donc très satisfaisante.**

3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs

Pour rappel, les obligations de service public sur ce lot sont les suivantes :

Fréquences	Au minimum un (1) aller et retour par jour
Horaires	-
Capacité avion	Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de - 140 sièges pendant la saison IATA Eté - 100 sièges pendant la saison IATA Hiver Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.
Sièges offerts	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) : - Saison IATA Hiver : 1 400 sièges par semaine - Saison IATA Eté : 2 000 sièges par semaine De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers en fin d'après-midi dans les cas suivants : - Le vendredi dans les sens Paris-Calvi - Le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris - Lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris - La veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi. Capacités supplémentaires Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les

	départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes. Ces capacités supplémentaires doivent inclure, pendant 20 semaines du 1er mai au 15 septembre, au minimum un (1) aller et retour additionnel le lundi, vendredi, samedi et dimanche, au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges, soit 22 400 sièges. La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens (incluant les 22 400 sièges définis précédemment) sont les suivantes : - Saison IATA hiver : 29 400 sièges - Six semaines de mi-juillet à fin août : 46 320 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 115 000 sièges.

De plus les OSP stipulent les exigences applicables aux tarifs à proposer aux passagers « résidents » 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 (25 mars 2024 - 31 décembre 2027), des tarifs maximaux suivants :

	Vol de ou vers Orly	Vol de ou vers Marseille ou Nice
Tarif maximal par étape	66,0 €	23,5 €

Le tableau suivant résume l'offre proposée par les Candidats sur ce lot :

Au chapitre I.1 de son offre, le Candidat précise ses engagements en matière d'offre.

		Saison IATA hiver						
CLY-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges		1	1	1		1	1
XK A320	180 sièges	1				1		
TOTAL		1	1	1	1	1	1	1

		Saison IATA été						
CLY-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges		1	1	1		1	1
XK A320	180 sièges	1				1		
TOTAL		1	1	1	1	1	1	1

Du 1^{er} Mai au 15 Septembre, une fréquence additionnelle sera ajoutée les lundis, vendredis, samedis et dimanches.

A320 XK (180 sièges)		A320 AF (178 sièges)					
Horaires Hiver (Local)							
CALVI - ONLY							
L	M	M	J	V	S	D	
11:55 - 13:30	15:55-17:30	15:55-17:30	15:55-17:30	11:55 - 13:30	15:35-17:10	16:30-18:05	

ORLY - CALVI							
L	M	M	J	V	S	D	
09:35 - 11:05	13:25-15:00	13:25-15:00	13:25-15:00	09:35 - 11:05	13:05-14:40	14:00-15:35	

A320 XK (180 sièges)		A320 AF (178 sièges)					
Horaires Eté (Local)							
CALVI - ONLY							
L	M	M	J	V	S	D	
11:50 - 13:25	15:55-17:30	15:55-17:30	15:55-17:30	17:55 - 19:30	15:35-17:10	16:30-18:05	

Les horaires et le nombre de fréquences varient entre les différentes sous-périodes de l'été

ORLY - CALVI							
L	M	M	J	V	S	D	
09:35 - 11:05	13:25-15:00	13:25-15:00	13:25-15:00	15:35 - 17:05	13:05-14:40	14:00-15:35	

Les horaires et le nombre de fréquences varient entre les différentes sous-périodes de l'été

⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences de fréquences hebdomadaires minimales du programme de base par saison avec une distribution raisonnable des fréquences au cours de la journée

Du fait de l'exploitation d'avions dont la capacité moyenne excède la capacité minimale (178 sièges ou 180 sièges selon le transporteur versus 100 ou 140 sièges selon les jours et la

saison) requise au titre des OSP, l'offre hebdomadaire de base en sièges apparaît supérieure au minimum exigé :

en sièges	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre AF	dont offre XK	Ecart
IATA hiver	1 400	2 500	1 780	720	1 100
IATA été	2 000	2 500	1 780	720	500

Offre totale (offre de base et offre supplémentaire) par période (en sièges) :

en sièges	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre de base	dont offre supplémentaire	Ecart
Saison hiver (21 semaines)	29 400	52 500	52 500	0	23 100
Pointe été (6 semaines)	46 320	47 040	15 000	32 040	720
Reste de la saison été (25 semaines)	115 000	116 256	62 500	53 756	1 256
Année	190 720	215 796	130 000	85 796	25 076

Note : la saison IATA Eté est de 30 semaines seulement en 2024, 2025 et 2026 et de 31 semaines en 2027. L'offre hebdomadaires est adaptée en conséquence.

- ⇒ **L'excédent d'offre hebdomadaire de base en sièges est considéré comme des sièges de l'offre supplémentaire si bien que l'offre en sièges est :**
- **Conforme aux OSP pendant la saison IATA Eté (pointe et hors pointe)**
 - **Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Hiver pour satisfaire les exigences hebdomadaires de fréquences**

Dans la partie III.1 de son offre, le Candidat précise les conditions d'application du tarif résident :

« Pour la bonne compréhension, le tarif Résident indiqué dans cette soumission est exprimé hors taxes et redevances « per capita » perçues par l'Etat, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires identifiées comme telles sur le titre de transport et exclut la TVA sur la partie continentale du parcours et hors frais de distribution.

Ainsi qu'il ressort des Obligations de Service Public, le Groupement propose un tarif résident comme suit :

	Adulte	Jeunes et étudiants*
Tarif	66€ Hors Taxe par sens	
Délai de réservation	Jusqu'au départ du vol	
Séjour Minimum	Aucun	
Séjour Maximum	90 Jours	180 Jours
Modifiable	Oui sans pénalités jusqu'à 2H avant le départ	
Remboursable	Oui sans pénalités en Aller-Retour avant le départ	
Type de voyage	Aller-Retour	
Franchise bagage cabine	1 Bagage jusqu'à 12 Kg	
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg	2 Bagages de 23 Kg
Disponibilité	Disponibilité sur 100% de l'offre	
Frais de service	3€ par passager	
Choix du siège (-36h du départ)	Positionnement gratuit sur l'intégralité de la cabine (selon disponibilité)	

Pour rappel et conformément aux Obligations de Services Public, sont considérés comme résidents :

→ Les personnes 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 et les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours.

→ Le Groupement a mis en place un système d'accréditation permettant de valider l'éligibilité du passager Résident (cf. XI.3). »

⇒ L'offre du candidat respecte les exigences des OSP relatives aux tarifs résidents

⇒ L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences des OSP

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, de Nice et, en été seulement, de Figari sont des aéroports dits Coordonnés

Le Candidat rappelle dans la partie I.2 de son offre que les vols de et vers l'aéroport de Calvi ne requiert pas de slot et, quant à Orly, précise ce qui suit :

« Les créneaux horaires de service public attribués à la ligne Calvi - Paris Orly étant insuffisants, le Groupement s'engage à utiliser les créneaux horaires propres à Air Corsica et à Air France, afin d'assurer le nombre de fréquences nécessaires pour couvrir l'offre de sièges demandés »

Sur année avec 21 semaines hiver / 31 semaines été	Hiver	Eté	Total
Nombre de slots requis	296	978	1274
Slots OSP mis à disposition par la DGAC	310	882	1192
Slots mis à disposition par XK	0	96	96
Slots mis à disposition par AF	0	0	0

- ⇒ **Le nombre de vols programmés est supérieur au nombre de slots OSP (+ 96). Il sera donc nécessaire que le Candidat utilise des créneaux hors OSP.**

Note : ce nombre de 1 274 vols diffère de celui retenu dans le compte de résultat prévisionnel qui évolue de 1 208 en 2025 et 2026 et 1 212 en 2027 (valeurs plus proches du nombre de slots OSP mis à disposition par la DGAC)

Ce différentiel est traité dans la même partie I.2 de l'offre :

« Le Groupe Air France, principal acteur à l'aéroport d'Orly a développé depuis de nombreuses années une activité au départ de l'aéroport d'Orly lui permettant de disposer de nombreux créneaux horaires, notamment historiques, que le Groupement pourrait envisager de transférer pour correspondre au mieux aux obligations de services publics, aux éventuelles modifications de celles-ci qui interviendraient en cours d'exploitation ou encore de pallier tous imprévus, permettant ainsi de garantir au mieux la régularité et la ponctualité des opérations et d'appréhender au mieux le critère de pénalités imposé par l'autorité concédante. »

Aucun créneau horaire n'est nécessaire pour les opérations sur la plateforme aéroportuaire de Calvi.

Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité et la ponctualité

Comme il est précisé au point II.4.C de l'offre du candidat :

Air Corsica

« Forte d'une gestion opérationnelle efficace, Air Corsica affiche sur les dernières années (de janvier 2020 à décembre 2022) des taux de régularité et de ponctualité élevés, et ce malgré les annulations et retards dus à la pandémie mondiale de COVID-19 sur la période.

Avec 601 vols annulés pour 54 700 vols prévus, Air Corsica assure aux passagers un taux de régularité de 98,9 %.

Ce taux d'annulation, toutes causes confondues, égal à 1 % des vols prévus dans son programme de vol, est conforme à ce qui est attendu par l'OTC au titre des Obligations de Service Public en termes de continuité des Services Aériens pour des causes imputables à l'opérateur.

De même, Air Corsica fait preuve d'une ponctualité certaine avec un taux de ponctualité corrigée de 85 % (retard inférieur à 15 minutes).

Enfin, seulement 0,3 % des vols sont déroutés, et ce principalement à destination de Calvi et de Figari pour des raisons de conditions météorologiques.

Afin d'assurer la régularité et la ponctualité des Services Aériens malgré la survenance d'une irrégularité opérationnelle, Air Corsica a mis en place un mécanisme d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité et de faciliter l'acheminement jusqu'à la destination finale. En

Corse, au-delà du transport par bus en cas de déroutement, un accord a été mis en place à cet effet avec les Chemins de Fer de la Corse.

Air Corsica assure pour ses clients un contact téléphonique ou par e-mail rapide afin de les informer de la survenance d'une irrégularité d'exploitation et de leur proposer une solution de réacheminement.

Ainsi, lorsqu'une irrégularité opérationnelle est survenue à moins de 3 heures du départ d'un vol, le passager est pris en charge par les comptoirs aéroports à Calvi et Paris - Orly, qui les informent et les assistent. Ces comptoirs, habillés aux couleurs d'Air Corsica, sont spécialement dédiés aux passagers de la compagnie et sont ouverts 7 jours sur 7 avant le décollage du premier vol jusqu'au dernier vol de la journée.

Lorsque l'irrégularité opérationnelle survient plus de 3 heures avant le du départ du vol, elle est traitée par le service de régulation commerciale. Ce service intervient d'abord en temps réel en proposant aux différents clients des solutions d'acheminement adaptées et optimisant les coûts. Il gère ensuite a posteriori et suivant les réclamations reçues l'ensemble de la relation client en termes de contentieux, de perte de bagage ou de tout autre litige.

Cette gestion des clients intervient au moyen d'un Rappel Opérationnel Client (ROC) permettant d'informer le passager rapidement par SMS d'une irrégularité et des suites données, et aussi sur tous les outils participant au processus de gestion du vol :

- Les plateformes électroniques de gestion des réservations encore appelée GDS (Global Distribution System) qui permettent la diffusion en temps réel des informations commerciales à l'ensemble des canaux de distribution (programme des vols, tarifs, disponibilités des classes tarifaires, etc.) ;*
- Le système d'inventaire des vols : Amadeus Inventory ;*
- Le système de réservation des vols : Altea Res ;*
- Le système d'enregistrement des passagers : Amadeus DCS. »*

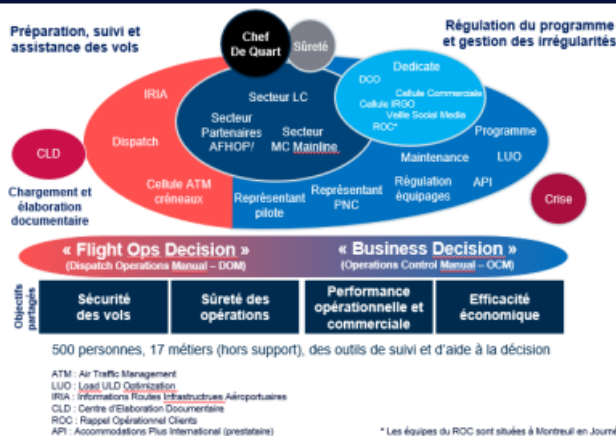
Air France

« Dans l'ensemble, Air France met en œuvre une combinaison de planification proactive, d'opérations efficaces, de technologies de pointe et de communication efficace pour réduire les retards de vol et assurer le bon déroulement des opérations pour ses passagers. Cependant, il est important de noter que des retards peuvent toujours survenir en raison de divers facteurs imprévus, et Air France travaille continuellement à minimiser leur impact sur les passagers.

Le centre de contrôle des opérations CCO qui a pour objectif d'améliorer la performance opérationnelle, assurer la régulation des opérations et la gestion des aléas. Celui-ci est assuré 7 jours /7 et H24.

Le CCO regroupe 500 personnes, représentant 17 métiers (hors support), et s'appuie sur des outils de suivi et d'aide à la décision.

Organisation opérationnelle



Air France dispose également pour l'ensemble de ses lignes, d'une réserve d'exploitation basée à Orly, dite 'chaude', grée de telle sorte à être opérationnelle dans les meilleurs délais, lui permettant ainsi de faire face rapidement aux aléas d'exploitation et de répondre à toute défaillance ponctuelle. Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité que de la ponctualité comme décrit ci-après :

	2020	2021	2022
Régularité	99,82%	99,34%	99,93%
Ponctualité corrigée (retard <15 minutes)	85,7%	82,1%	82,2%

»

- ⇒ Le taux de de régularité sur la période donnée (> 99 %) est en adéquation avec les attentes de l'OTC concernant les obligations de service public.
- ⇒ De plus, afin de favoriser la régularité de leur service, le Candidat propose des mécanismes d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité, ce qui correspond aux attentes des obligations de service public
- ⇒ Néanmoins, même si ce constat démontre la capacité du Candidat à assurer un service régulier, aucun engagement n'est clairement exprimé dans l'offre du Candidat, ni en matière de régularité, ni en matière d'amélioration de la ponctualité des vols.

Synthèse du critère 2.2 :

- ⇒ L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.

3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial

Chaque membre du Candidat présente sa politique générale de marketing et de commercialisation de manière globale laquelle profitera à la ligne concernée par le lot pour les clients résidents comme non-résidents.

L'offre commerciale peut s'apprécier plus en détail au travers des sous-critères ci-dessous :

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers résidents de 8,8 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Le système d'accréditation est explicité par le Groupement selon chacune des étapes :

- Collecte des données via un site web dédié (lien à prévoir avec celui des compagnies du Groupement)
- La vérification des données
- L'attribution d'un numéro d'accréditation
- Les contrôles éventuels en envisageant quelques améliorations possibles en collaboration avec l'Autorité Déléguée

Une ligne dédiée existe chez Air Corsica pour faciliter et aider les clients résidents à s'accréditer en stricte conformité avec le RGPD.

Le groupement est force de proposition pour améliorer le système mis en place en Mars 2021.

Le Groupement a créé une importante campagne de communication couplée à une série de tutoriels vidéo visant à expliciter les étapes de l'accréditation.

Les moyens de promotions mis en œuvre pour développer le trafic des résidents se retrouve dans la stratégie marketing mise en place par la compagnie Air Corsica qui met l'accent sur l'identité corse, sa modernité et la satisfaction du client (Sviluppu Economicu et Suddisfazione Cliente).

Les passagers résidents sont naturellement les cœurs de cible des actions promotionnelles de cette stratégie :

- Contenus rédactionnels sur le site Web visant à attirer et engager les résidents
- Site web ou information à bord (In Flight) qui présente les destinations Air Corsica et donc Paris
- E-mailing pour maintenir l'engagement des résidents (exemple campagne d'accréditation au tarif résident)
- Enquêtes clients auprès des résidents afin de mieux cerner leurs attentes
- Création de groupe de clients résidents pour définir ou tester les nouveaux produits etc...

Le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) possède une ligne téléphonique dédiée au suivi des accréditations et de nombreuses actions de promotion visent à dynamiser le segment de clientèle des résidents.

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers non-résidents de 91,2 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Concernant Air Corsica, la clientèle non-résidente est ciblée au travers d'offres spéciales avec des tarifs compétitifs.

Le pôle marketing et digital d'Air Corsica combine des stratégies de communication digitales et traditionnelles pour toucher la clientèle non-résidente.

Les moyens de promotions mis en œuvre sont les suivants : :

- Optimisation des pages web
- Amélioration de l'application mobile
- Création automatisée de contenu rédactionnel ciblé selon les demandes des utilisateurs sur le site web Air Corsica (via l'Intelligence Artificielle)
- Metacconnect ; un outil pour simplifier les réservations sur les OTA (agences de voyage en ligne)
- Création de communautés en ligne pour plus de visibilité
- Développement de la chaîne YouTube d'Air Corsica
- Renforcement des partenariats pour augmenter la visibilité
- Amélioration des bases de données pour une offre plus personnalisée
- Publicité omniprésente pour renforcer la notoriété
- Optimisation du tunnel de conversion pour simplifier les achats
- Création de contacts via des campagnes de tigger marketing
- Déploiement d'une stratégie marketing responsable
- Stimulation de la fidélité client via des programmes et avantages exclusifs

En parallèle, le programme de satisfaction de la clientèle est présenté par Air Corsica afin de permettre le développement de la clientèle non-résidente au travers des actions suivantes :

- Création d'un compte client pour une expérience et achats personnalisés
- Mesurer les niveaux de satisfactions des clients
- Optimisation des outils de contact clients
- Notification d'accompagnement pour les grandes étapes du voyage

Air France accompagne ce développement des clients non-résidents via sa politique ciblant des voyageurs fréquents et abonnés selon différentes typologies (jeunes, carte Week-end, Senior)

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un plan marketing détaillé pour promouvoir l'ensemble des destinations Corse et donc dynamiser la clientèle non-résidente.

Cette offre présente des exemples de promotions et d'actions marketing permettant le développement du trafic non-résident.

Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS)

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les canaux de distributions sont clairement explicités et présentés dans l'offre :

- **Pour Air Corsica :**

- Le service de Ventes à distance (VAD) joignable par téléphone ou e-mail composé de 12 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné à la vente de billets et services spéciaux,
- Le Centre d'appels de l'entreprise locale sous-traitante (Corsica Phone Service) composé de 14 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné aux modifications des billets et services,
- Les comptoirs aéroports situés sur les quatre aéroports de Corse, Orly, Marseille et Nice qui permettent aux passagers de choisir le contact direct avec le personnel de la compagnie,
- Le Service Assistance Commerciale Business to Business, composé de 7 personnes, qui répond aux besoins de la clientèle professionnelle et notamment de l'INSEME, association de loi 1901 qui soutient les personnes résidentes qui doivent se déplacer sur le continent pour des raisons médicales,
- Le service Groupes et TO composé de 4 personnes qui traitent les demandes de groupes, événements spéciaux.

Air Corsica est en mesure de vendre des billets par l'intermédiaire de toutes les agences de voyages habilitées en France ou à l'étranger, notamment grâce à son entrée au BSP en 2015 (Bank Settlement Plan) et à ses accords avec l'agent de vente APG.

Air Corsica collabore avec les agences de voyage online (OTA)

- **Pour Air France :**

- Les circuits de distribution directs :

- Le site internet Air France.fr qui permet une réservation jusqu'à 1h avant le départ du vol
 - Le centre d'appel Air France
 - Les comptoirs Air France, notamment à Orly

- Les circuits de distribution indirects :

- Le réseau des agences de voyages via les GDS (Amadeus, Travel Port, Galiléo, Worldspan et Sabre)

- Distribution via les accords interlines (123 accords pour Air France et 12 pour Air Corsica)

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) concernant les canaux de distribution envisagés est pertinente. La commercialisation effectuée par un GDS permet la bonne réalisation des ventes sur les vols soumis aux OSP.

Le candidat possède plusieurs canaux de distribution, directs et indirects, représentant un avantage pour la commercialisation. Le niveau de qualité de service proposé est élevé dans ce domaine.

Accords commerciaux de type interlines, partage de codes proposés et joint-venture

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Dans la partie XI.2., le Groupement présente ses accords de type interlines et partages de codes.

- **Pour Air Corsica :**

Air Corsica possède des accords de partage de code avec Air France et ITA Airways

Air Corsica possède également des accords interlines avec les compagnies suivantes :

- Royal Air Maroc (AT)
- ITA Airways (AZ)
- British Airways (BA)
- Emirates (EK)
- CSA Czech Airlines (OK)
- Qatar Airways (QR)
- Tunisair (TU)
- Air Austral (La Réunion)
- FlexFlight (Milan)
- Olympic Air (Athènes)
- Air Caraïbes (Antilles)
- French Bee (Antilles)

- **Pour Air France :**

Air France-KLM met en œuvre un peu moins de 140 accords de coopération selon différents niveaux d'interactions : accords interlines (prorate SpA), partage de codes ou joint-ventures (exemple du présent accord de Groupement Air France/Air Corsica pour répondre aux présentes Obligations de Service Public).

La liste des compagnies aériennes partenaires est jointe au chapitre.

Grâce à l'ensemble de ces partenariats, Air France offre des connexions vers le monde entier depuis le hub de CDG, facilement accessible depuis Orly.

Depuis Orly, Air France offre des connexions vers les DOM ainsi que vers de nombreuses régions françaises.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un nombre important d'accords permettant d'assurer une haute qualité de service dans ce domaine. En effet, ces accords permettent aux passagers utilisant la ligne de ce lot de nombreuses possibilités de correspondances.

Programme de fidélité

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les services aériens étant exploités dans le cadre du Groupement, Air France et Air Corsica ont mis en place une politique de fidélisation spécifique aux liaisons entre la Corse et Paris.

- Le programme Flying Blue

L'adhésion au programme Flying Blue est gratuite.

Selon le nombre de vols effectués, le membre du programme de fidélisation atteint un statut et cumule des points ; son statut lui permet de bénéficier d'avantages (embarquement prioritaire, choix du siège gratuit).

Les clients Flying Blue cumulent des miles qu'ils peuvent dépenser en achetant des billets primes ou une option payante, réserver un hôtel ou louer une voiture auprès de partenaires du programme Flying Blue.

« Air France, membre du programme Flying Blue et Air Corsica, partenaire Flying Blue, offrent au travers du programme Flying Blue une politique de fidélisation commune sur les lignes entre Paris-Orly et les quatre aéroports de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari). Quelle que soit la compagnie qui opère ou qui commercialise le vol sur ces lignes, les clients Flying Blue pourront cumuler des miles. Ils pourront également utiliser leurs miles pour réserver des billets sur ces lignes Corses ou auprès de tout partenaire Flying Blue. »

Le programme BlueBiz

Air France a développé le programme de fidélisation *BlueBiz* permettant aux petites et moyennes entreprises de gagner des Blue Credits quand leurs collaborateurs voyagent.

Gratuit et facile d'utilisation, ce programme alloue à l'entreprise, pour chaque voyage sur un vol opéré par Air France ou l'une des compagnies partenaires (KLM, Delta Air Lines, China Eastern), un certain nombre de Blue Credits pouvant ensuite être converti en monnaie permettant l'achat d'un billet.

Air Corsica a également développé plusieurs programmes de fidélisations ainsi que des cartes d'abonnements offrant l'accès à des services à prix avantageux.

Le détail de ces programmes est détaillé dans l'annexe 5 et peut se résumer ainsi :

- Programme de fidélisation « jegagneunbillet.com », gratuit, permet de gagner des billets gratuits après un certain nombre de voyages,
- La carte Air Corsica Plus, vendue au tarif de 300 € permet de bénéficier de tarifs réduits sur les billets et auprès de partenaires (location de voitures) et propose des avantages sur la flexibilité des billets.

Air Corsica Plus	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg
Sélection siège	✓

- La carte Air Corsica MEA, au tarif de 250 € pour les majeurs et 50 € pour les mineurs, s'adresse notamment à la diaspora Corse en proposant des réductions de - 10 à - 40 % sur le tarif standard

Air Corsica Mea	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 50€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	x
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection siège	✓

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) dispose de programmes de fidélisation gratuits en complément des systèmes d'abonnements.

Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

La grille tarifaire s'articule autour d'une vingtaine de classes de réservation, chacune déclinée en trois gammes tarifaires : Light, Standard et Flexible/Top

– La gamme Light

La gamme Light offre les tarifs les plus abordables pour les passagers soucieux de leur budget prêts à renoncer à certains services ou à se les voir facturer par la suite.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 70€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	×
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Standard

Elle offre un équilibre entre tarifs abordables et flexibilité avec notamment la possibilité de modifier son billet sans pénalité.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités mais possible réajustement tarifaire
Remboursement	×
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Flexible/Top

Elle offre une plus grande souplesse et des conditions plus favorables. Elle est idéale pour les passagers dont les projets de voyage peuvent changer, car au-delà de permettre des modifications de réservation sans pénalité, le passager bénéficie de la possibilité d'obtenir le remboursement de son billet.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg pour XK 1 bagage de 23 Kg pour AF
Sélection gratuite du siège	Oui – à tout moment

Les tarifs varient donc selon les classes de réservations (selon les choix des clients et les disponibilités des tarifs dans chaque classe) et selon les périodes de l'année :

Montant HT		Saison	WINTER		SHOULDER		SUMMER (+ dates à forte demande)			
Classes		Jour	Toute la semaine		Toute la semaine		Lundi à vendredi		Samedi et Dimanche	
AF	XX	Gamme	OW	RT	OW	RT	OW	RT	OW	RT
A	A	Résident		132 €		132 €		132 €		132 €
W	W	Top	420 €	645 €	472 €	725 €	550 €	845 €	596 €	915 €
		Standard	394 €	605 €	446 €	685 €	524 €	805 €	570 €	875 €
		Light	368 €	565 €	420 €	645 €	498 €	765 €	544 €	835 €
S	J	Top	388 €	595 €	440 €	675 €	511 €	785 €	550 €	845 €
		Standard	362 €	555 €	414 €	635 €	485 €	745 €	524 €	805 €
		Light	336 €	515 €	388 €	595 €	459 €	705 €	498 €	765 €
Y	C	Top	355 €	545 €	407 €	625 €	472 €	725 €	505 €	775 €
		Standard	329 €	505 €	381 €	585 €	446 €	685 €	479 €	735 €
		Light	303 €	465 €	355 €	545 €	420 €	645 €	453 €	695 €
B	S	Top	323 €	495 €	375 €	575 €	433 €	665 €	459 €	705 €
		Standard	297 €	455 €	349 €	535 €	407 €	625 €	433 €	665 €
		Light	271 €	415 €	323 €	495 €	381 €	585 €	407 €	625 €
D	Y	Top	303 €	465 €	349 €	535 €	401 €	615 €	420 €	645 €
		Standard	277 €	425 €	323 €	495 €	375 €	575 €	394 €	605 €
		Light	251 €	385 €	297 €	455 €	349 €	535 €	368 €	565 €
M	B	Top	284 €	435 €	323 €	495 €	368 €	565 €	388 €	595 €
		Standard	258 €	395 €	297 €	455 €	342 €	525 €	362 €	555 €
		Light	232 €	355 €	271 €	415 €	316 €	485 €	336 €	515 €
U	D	Top	264 €	405 €	297 €	455 €	336 €	515 €	355 €	545 €
		Standard	238 €	365 €	271 €	415 €	310 €	475 €	329 €	505 €
		Light	212 €	325 €	245 €	375 €	284 €	435 €	303 €	465 €
P	M	Top	245 €	375 €	271 €	415 €	303 €	465 €	323 €	495 €
		Standard	219 €	335 €	245 €	375 €	277 €	425 €	297 €	455 €
		Light	193 €	295 €	219 €	335 €	251 €	385 €	271 €	415 €
K	U	Top	225 €	345 €	251 €	385 €	277 €	425 €	290 €	445 €
		Standard	199 €	305 €	225 €	345 €	251 €	385 €	264 €	405 €
		Light	173 €	265 €	199 €	305 €	225 €	345 €	238 €	365 €
H	I	Top	212 €	325 €	232 €	355 €	251 €	385 €	264 €	405 €
		Standard	186 €	285 €	206 €	315 €	225 €	345 €	238 €	365 €
		Light	160 €	245 €	180 €	275 €	199 €	305 €	212 €	325 €
F	K	Top	199 €	305 €	212 €	325 €	225 €	345 €	238 €	365 €
		Standard	173 €	265 €	186 €	285 €	199 €	305 €	212 €	325 €
		Light	147 €	225 €	160 €	245 €	173 €	265 €	186 €	285 €
L	H	Top	186 €	285 €	193 €	295 €	206 €	315 €	212 €	325 €
		Standard	160 €	245 €	167 €	255 €	180 €	275 €	186 €	285 €
		Light	134 €	205 €	141 €	215 €	154 €	235 €	160 €	245 €
Q	F	Top	173 €	265 €	173 €	265 €	186 €	285 €	193 €	295 €
		Standard	147 €	225 €	147 €	225 €	160 €	245 €	167 €	255 €
		Light	121 €	185 €	121 €	185 €	134 €	205 €	141 €	215 €
T	L	Top	160 €	245 €	160 €	245 €	167 €	255 €	173 €	265 €
		Standard	134 €	205 €	134 €	205 €	141 €	215 €	147 €	225 €
		Light	108 €	165 €	108 €	165 €	115 €	175 €	121 €	185 €
E	Q	Top	147 €	225 €	147 €	225 €	147 €	225 €	154 €	235 €
		Standard	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	128 €	195 €
		Light	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	102 €	155 €
N	T	Top	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €
		Fap		245 €		245 €		245 €		245 €
		Standard	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €
		Wap		205 €		205 €		205 €		205 €
		Light	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €
R	E	Wap		165 €		165 €		165 €		165 €
		Top	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €
		Fap		219 €		219 €		219 €		219 €
		Standard	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €
		Wap		179 €		179 €		179 €		179 €
V	N	Light	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €
		Wap		139 €		139 €		139 €		139 €
		Top	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €
		Fap		193 €		193 €		193 €		193 €
		Standard	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €
X	R	Wap		153 €		153 €		153 €		153 €
		Light	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €
		Wap		113 €		113 €		113 €		113 €
		Top	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €
		Fap		145 €		145 €		145 €		145 €
		Standard	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €
		Wap		105 €		105 €		105 €		105 €
		Light	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €
		Wap		65 €		65 €		65 €		65 €

Cette grille s'entend hors taxes et redevances.

À cette grille tarifaire s'appliquent également des frais de distributions (3 € pour toutes les ventes au tarif résident conformément aux Obligations de service Public) et fixé librement par les réseaux de distribution (Affaires, Loisirs, Opérateurs online).

Concernant ses propres canaux de vente (internet, VAD ou Comptoir), Air Corsica propose sur chaque gamme de tarifs les frais de distribution variables suivants :

Tarifs de frais de distribution	Internet	Service VAD	Comptoir Aéroport
Gamme Light	1 €	15 €	20 €
Gamme Standard	3 €	15 €	20 €
Gamme Top	10 €	15 €	20 €
Résident	3 €	3 €	3 €
Abonné Air Corsica Plus	0 €	0 €	
Abonné MEA	3 €	15 €	

Les offres tarifaires non-résidents du Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) sont très complètes et répondent à un grand nombre de types de clients.

Les plus bas tarifs aller simple proposés (hors taxes et redevances) sont 33 €, 56 € ou 69 € en tarif light

Précisons que c'est la disponibilité d'un tarif plutôt que son affichage qui constitue la véritable plus-value pour la clientèle.

Activités de vente et publicitaires et promotion des services

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement précise au chapitre XI les éléments de son activité vente-publicité-promotion.

- **Pour Air Corsica**

La stratégie marketing d'Air Corsica est soutenue par deux piliers fondamentaux appelés « Sviluppo Economicu (Développement économique) et Sudisfazione Cliente (Satisfaction client) qui se déploie au travers d'un éventail d'actions allant de l'optimisation des services aériens à l'élaboration de stratégie marketing digitales et le développement de promotions attrayantes.

Un plan marketing détaillé est joint en annexe 6 lequel reprend les différentes actions prévues par axe de positionnement, par périodicité, par durée, par déclinaison et par canal de communication.

Les actions promotionnelles sont présentées pour chaque mois :

- Janvier : Opération « soldes d'hiver »

- Février : Offre Duo St Valentin
- Mars : Drive Plus
- Avril : Produits additionnels
- Mai : Le service aux clients
- Juin : Promotion spécial été
- Juillet : Mise en avant des cartes d'abonnées
- Septembre : Grand jeu concours « Corsica Go »
- Octobre : Promotion été indien
- Octobre : Lancement programme de vols
- Novembre : « Corsica days » équivalent du Black Friday
- Décembre : Grand jeu concours « Corsica Go »

Un ensemble d'autres actions compléteront ce calendrier selon les thématiques suivantes :

- Prix et promotion (exemple : campagne « Air Corsica Family Price »)
- Flexibilité (exemple : offre « easy Air Corsica » pour les clients réguliers)
- Découverte de la destination Paris (exemple : mise en avant des événements clés sur paris et sa région)
- Fidélité/reconnaissance clients (exemple : mise en avant des programmes de fidélité)
- Communauté Air Corsica (exemple : célébration moments spéciaux mariage, premier vol d'un enfant...)
- Lifestyle/divertissement (exemple : célébration 35 ans Air Corsica)
- Valeurs et philosophie/engagement citoyen et éco-responsabilité (exemple : nettoyage des plages)

Air Corsica présente quelques exemples de publicités banners, affichages et vidéos

- **Pour Air France**

Air France présente les actions réalisées en 2023 en Corse à des fins promotionnelles :

- Affiches Air France en aéroport
- Presse dans le magazine « Paroles de Corse » (publicité RSE Produit business, Blue Biz) et Corse Matin
- Digital avec banners
- Radio (RCFM, Skyrock et Alta Frequenza)
- Animation/partenariat (nuits de la guitare Patrimoine, festival de jazz Ajaccio, Arte mare Bastia, Calvi on the rocks)

La promotion des services Air France passe par la commercialisation des différentes cartes d'abonnements : carte jeune, carte Week-end, Carte Sénior, Carte Abonnement

Le Candidat présente un plan marketing détaillé qui permet de dynamiser les ventes grâce à des promotions sur les prix des billets d'avions, la notoriété de la compagnie ou la stimulation au voyage sur la ligne considérée.

Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente)

La relation avec la clientèle concernant l'acte de vente est déterminée par le réseau de distribution et a été analysée dans ce chapitre.

Nous présentons ici plus spécifiquement la relation concernant les services d'après-vente.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Le service après-vente est assuré par les équipes des Pôles Relations Clients dont le centre d'appels sous-traité à une entreprise locale (Corsica Phone Service), Ventes Tierces ainsi que les comptoirs ventes des aéroports.

Ces différentes structures permettent des échanges via différents canaux de communication : téléphone, mail, contact direct au comptoir.

Air Corsica a mis en place en mai 2023 un outil CRM afin de centraliser et organiser les données et les interactions liées aux clients. Les différentes entités du Pôle Relation Clients utilisent cet outil pour traiter, résoudre et suivre les réclamations et litiges de manière organisée et optimisée.

- **Pour Air France**

Le service après-vente s'articule autour de trois services :

- Assistance commerciale qui assure un service téléphonique pour assister le client en cas de modifications, revalidations, annulations et/ou remboursements des billets
- Cellule de régulation Commerciale Opérationnelle chargée de traiter les irrégularités d'exploitation interfacée avec les services d'Air Corsica et d'autres compagnies partenaires
- Une cellule Rappel Opérationnel des Clients (ROC) qui assure un contact téléphonique ou mail rapide avec les clients pour les informer d'irrégularités d'exploitation et leur proposer une solution de réacheminement.

Air France a été primée « N° 1 du Podium de la Relation Client » pour la 8^{ème} année consécutive

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose plusieurs moyens de mise en relation (centre d'appel, cellule de régulation et comptoirs en aéroport) ce qui permet d'augmenter d'efficacité de la relation client.

Niveau des services à bord proposés

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Air Corsica propose de nombreux services gratuits, déjà inclus dans le prix du billet.

- Collations (boissons non alcoolisées chaudes et froides, biscuits sucrés / salés)
- La possibilité d'emporter à bord des A320 un bagage en cabine jusqu'à 12 kg
- Accès à une plate-forme numérique de divertissement appelée « e-mozione » en partenariat exclusif avec la société Allindi, spécialisée dans la création de contenus audiovisuels dédiés à la Corse et à la région méditerranéenne.

Air Corsica propose également la possibilité de choisir son siège, le transport d'animaux en cabine et/ou en soute (en fonction de la réglementation en vigueur) et le transport d'équipements spéciaux.

- **Pour Air France :**

A bord des vols opérés par Air France sont proposés gratuitement au passager :

- Une boisson chaude ou froide, alcoolisée ou non,
- Un accompagnement : une viennoiserie ou des biscuits jusqu'à 9h30, et un choix de biscuits salés ou sucrés le reste de la journée.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose une prestation de collation gratuite à bord.

Niveau des services au sol spécifiques

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement présente dans ce sous-critère les procédures de prise en charge des passagers à mobilité réduite et/ou voyageant pour des motifs médicaux ainsi que la prise en charge des Mineurs non accompagné (UM)

La gestion des UM :

Les différentes étapes sont détaillées depuis les conditions d'accès au statut d'UM (4 à 11 ans), la réservation du service et la prise en charge à l'aéroport, pendant le vol, à l'arrivée ainsi qu'en cas de retard du vol.

L'accueil des PMR et passagers voyageant pour motifs médicaux :

Air Corsica et Air France ont mis en place des services spécialisés à l'accueil de ces passagers.

- **Pour Air Corsica**

Les contraintes médicales des passagers sont répercutées au service MEDA qui doit guider l'usager dans ses démarches et mettre en œuvre les procédures nécessaires.

Air Corsica précise les différentes étapes de la prise en charge et de la gestion des différents types de passagers nécessitant une assistance (PWD) :

- Liaison entre le médecin traitant et le médecin agréé Air Corsica en amont
- Les différentes étapes de la prise en charge à l'aéroport et dans l'avion
- Les conditions d'aménagement de la cabine (occupation de plusieurs sièges etc...)
- Les spécificités d'accompagnement notamment pour les enfants handicapés et passagers mal voyants ou non entendants (les nouveaux A320 sont équipés de consignes de sécurité et numérotation des sièges en braille)
- La mise en relation avec le service TEX dédié à la gestion des transports exceptionnels, pour la prise en charge des civières, différents types de fauteuils électriques, matériels médical spécifiques...

Le personnel Air Corsica a suivi une formation spécifique dédiée au handicap pour l'accueil des passagers à mobilité réduite.

Une chaise de transfert est disponible à bord des A320 afin de permettre aux PMR d'accéder aux toilettes

Les procédures pour les passagers sur civières et pour l'oxygène à bord sont plus spécifiquement détaillées :

Passagers sur civières :

- Acceptation : lien avec le médecin et accessibilité sur les A320 et ATR
- Formalités : contact ambulance départ et arrivée

Oxygène à bord :

- Documents médicaux (résolution IATA 700 annexe A et B)...
- Kit personnel et conditions d'acceptation et de réservation

Dans l'annexe 5, Air Corsica précise son partenariat avec l'association « Inseme », reconnue d'intérêt général qui soutient les résidents Corses qui doivent se déplacer sur le continent pour raison médicale, notamment en urgence dans les 24H

- **Pour Air France**

Air France a mis en place le service Saphir, qui propose des services gratuits à tous les passagers handicapés et/ou à mobilité réduite :

- Ligne téléphonique directe,
- Assistance et personnel adaptés et dédiés,
- Services et prestations adaptés,
- Possibilité d'obtenir gratuitement la carte Saphir qui facilite l'accès aux services,

- Partenariat avec des sociétés de transport au sol spécialisés (Age d'Or services et Ulysse) avec des réductions tarifaires,
- Prise en charge des fauteuils ou équipements.

Saphir est en mesure de gérer les demandes de voyages des passagers avec un handicap sensoriel, les passagers avec une déficience intellectuelle, les insuffisances respiratoires (oxygène à bord), personnes paralysées ou sans membres supérieurs.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) est en mesure de proposer des services au sol spécifiques pour les PMR selon une organisation couvrant la totalité des cas « spécifiques » rencontrés avec la mise en place de services dédiés permettant un accompagnement de haute qualité.

Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

A l'exception des escales de Calvi de Figari (fret import exclusivement), toutes les autres destinations sont ouvertes à une commercialisation complète du fret. Les frets spéciaux (produits périssables, humides, animaux, dépouilles mortelles...) et les marchandises dangereuses (y compris les radioactifs) sont acceptés par la compagnie selon le type d'aéronef.

Les clients principaux de la compagnie pour le fret aérien sont : OCP, DHL, CIBLEX, EFS... Par ailleurs la compagnie offre également un service de fret camionné au départ de Marseille vers Ajaccio et Bastia en produit alternatif pour le fret non avionnable.

Une convention particulière a été signée avec l'Etablissement Français du Sang (EFS) pour l'acheminement de/vers la Corse 7/7 de produits sanguins dans le cadre d'une mission de service public sanitaire. »

Transport Life Human Organ (LHO) : une convention de transport de prélèvements d'organes (LHO) par avion, au départ de la Corse pour des transplantations sera mise en œuvre au cours du second semestre 2023 entre Air Corsica et l'Agence de Biomédecine.

Concernant les marchandises dangereuses, le candidat présente les points suivants : .

« Les marchandises dangereuses sont des matières ou objets qui présentent un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Elles font l'objet d'une classification par la réglementation internationale établie par l'OACI (Organisation Aviation Civile Internationale) et l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien).

Air Corsica est titulaire d'un agrément spécifique délivré par la DGAC pour le transport par air des marchandises dangereuses (DG.0300-Ed01), en vertu duquel elle est autorisée à effectuer ce transport dans les conditions suivantes :

- Agrément pour tout type d'aéronef inscrit dans le Certificat du Transport Aérien ;
- Agrément pour toutes classes et/ou divisions de MD autorisées au transport aérien sur avion de passagers ;
- Aucune limitation n'a été notifiée à la Compagnie Air Corsica

Cette autorisation est délivrée pour une durée illimitée et reste valide sous réserve du maintien de la conformité aux exigences de l'AIROPS.

Toutefois, Air Corsica a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- Interdiction de transport de tous les explosifs, sauf ceux de la division 1.4S
- Interdiction de transport des marchandises dangereuses en quantités limitées (à l'exception des produits de consommation ID8000)

- **Pour Air France**

Air France détient des autorisations gouvernementales pour le traitement et le transport des marchandises dangereuses par air, à savoir :

- Une autorisation MD 0004 validité permanente ;
- Un Certificat de Transport Aérien référencé FR.AOC.0004 (édition 2) validité permanente. Délivrées par le Ministère de la transition écologique et solidaire à Air France ; ces autorisations permettent à Air France de transporter des marchandises dangereuses avec tous les avions qui apparaissent sur son CTA.

Toutefois, Air France a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- L'approbation préalable d'Air France est requise pour le transport des marchandises dangereuses au titre des dérogations ou approbations des autorités nationales compétentes (voir IATA DGR).
- Les batteries et les piles au lithium métal (UN 3090) sont interdites en tant que fret à bord des avions cargo d'Air France. Cela s'applique à la section I (IA et IB RBM) de l'instruction d'emballage 968 y compris celles approuvées par une autorité appropriée en vertu des dispositions particulières A88 ou A99.

Cette interdiction ne s'applique pas aux batteries et piles au lithium métal (UN3090) qui sont :

- Préparées selon la Section II (EBM) de l'instruction d'emballage 968
- Visées par les dispositions s'appliquant aux marchandises dangereuses transportées par les passagers ou membres d'équipages (voir le PAM 7.5.7)
- Présentées comme du matériel compagnie Air France (COMAT).

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente toutes les garanties en matière de transport de matières dangereuses. L'escale de Calvi reste exclusivement ouverte au fret import.

Synthèse du critère 2.3 :

- ⇒ **L'offre d'Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.4 Synthèse de la qualité de service

Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

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

3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)

3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre

3.3.5.1.1. Analyse des recettes

Le groupement Air Corsica - Air France évalue **son chiffre d'affaires annuel moyen** à 14,9 M€, pour des recettes totales sur la période de la DSP évaluées à 56 M€.

Evolution des niveaux de chiffres d'affaires entre les offres initiale et finale

Sur la période comparable de 2025 à 2027, le groupement a légèrement révisé à la baisse le chiffre d'affaires total, de l'ordre de - 1 %, avec un taux de croissance annuel moyen des recettes est limité à + 0,5 % sur la période 2025-2027.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Chiffre d'affaires total -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	14 059	14 209	14 443	14 771	57 482	2,0%
Offre finale - An.1 tronqué	13 071	14 247	14 294	14 399	56 012	0,5%
Ecarts (valeur)	-988	38	-149	-372	-1 471	-1,4 point
Ecarts (%)	-7,0%	0,3%	-1,0%	-2,5%	-2,6%	

Le chiffre d'affaires total est en nette progression de + 15 % par rapport aux recettes comptabilisées sur l'année 2022.

Au sein du groupement, la compagnie Air France produit près de 85 % des recettes passagers, contre une part de 65 % en 2022 et les recettes « accessoires » représentent en moyenne près de 5 % des recettes totales.

Groupement XK-AF - Recettes			DSP 2024-27 versus historique		
CLY-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales	CLY-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
An 1 - 2024	12 421	13 071	Rés.2022	12 416	13 005
An 2 - 2025	13 566	14 247	DSP 2024-27	14 251	14 936
An 3 - 2026	13 686	14 294	évolution	15%	15%
An 4 - 2027	13 767	14 399	DSP 2024-27 = moyenne annuelle		
DSP 2024-27	53 440	56 012			
TCAM (*)	0,7%	0,5%			
Moyenne	14 251	14 936			

* : taux de croissance annuel moyen de 2025 à 2027

Groupement Air Corsica-Air France - Recettes				DSP 2024-27 versus historique			
CLY-ORY en €	Recettes passagers			CLY-ORY en €	Recettes passagers		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF		Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	1 798	10 623	12 421	Rés.2022	4 363	8 053	12 416
An 2 - 2025	2 083	11 483	13 566	DSP 2024-27	2 164	12 087	14 251
An 3 - 2026	2 109	11 577	13 686	évolution	-50%	50%	15%
An 4 - 2027	2 124	11 644	13 767	DSP 2024-27 = moyenne annuelle			
DSP 2024-27	8 113	45 326	53 440				
Moyenne	2 164	12 087	14 251				

Le niveau d'activité en nombre de passagers transportés du groupement Air Corsica - Air France sur le lot n° 7 Calvi - Paris Orly a été

réévalué à la hausse entre l'offre initiale et la finale : 168 000 passagers annuels en moyenne annuelle de 2025 à 2027, soit près de + 11 % de passagers supplémentaires (+ 16 300/an), résultant d'ajustements de stratégie commerciale et promotionnelle du groupement Air Corsica - Air France sur le segment non-résident, notamment au départ du continent.

Evolution des volumes de passagers transportés entre les offres initiale et finale

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Nombre de Passagers transportés -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	152 721	152 359	152 421	151 589	609 090	-0,3%
Offre finale - An.1 tronqué	149 021	168 398	168 662	168 384	654 464	0,0%
Ecarts (valeur)	-3 700	16 038	16 241	16 795	45 374	0,2 point
Ecarts (%)	-2,4%	10,5%	10,7%	11,1%	7,4%	

L'activité exprimée en sièges offerts s'établit en moyenne annuelle à 222 000, en progression de plus de 8 % par rapport à 2022. Les vols sont opérés en module A320 (180 sièges - Air Corsica, 178 sièges - Air France).

Air Corsica, en moyenne annuelle sur la période 2024-2027, réduit son offre par rapport à 2022 de presque moitié (- 45 %), quand Air France l'augmente de 35 %.

Le coefficient de remplissage annuel moyen s'établit à près de 78,6 %, en notable progression de + 7,6 points par rapport à celui enregistré sur l'année réalisée 2022 (71 %).

Le volume de passagers transportés en moyenne annuelle dépasse 168 000 sur la période de 2025 à 2027, en forte progression par rapport au trafic réalisé en 2022 de 145.000 passagers. Les évaluations de trafic annuel de passagers sont stables sur les années 2025 à 2027.

La saisonnalité du trafic est très marquée selon les saisons, avec un coefficient de remplissage en hiver de 68 %, inférieur de 14 points à celui de l'été (82 %).

La part du trafic résident en moyenne sur la DSP est très faible (inférieure à 8 %) et en recul de près de 2 points par rapport à 2022, en raison de la croissance du segment non-résident.

Groupement Air Corsica-Air France - Activité							
CLY-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
An 1 - 2024	1 042	1584	1,52	185 800	149 021	6,8%	80,2%
An 2 - 2025	1 208	1837	1,52	215 440	168 398	8,0%	78,2%
An 3 - 2026	1 208	1837	1,52	215 440	168 662	8,0%	78,3%
An 4 - 2027	1 212	1843	1,52	216 156	168 384	8,0%	77,9%
DSP 2024-27	4 670	7 103	1,52	832 836	654 464	7,7%	78,6%
Moyenne	1 245	1 894		222 090	174 524		

DSP 2024-27 versus historique							
CLY-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
Rés.2022 (*)	1 182	1815	1,54	204 597	145 319	9,5%	71,0%
Moy.2024-27	1 245	1894	1,52	222 090	174 524	7,7%	78,6%
évolution	5,4%	4,3%	-0,01	8,5%	20,1%	-1,8	7,6

Groupement Air Corsica-Air France - Activité						
CLY-ORY	Nombre de sièges offerts		Nombre de passagers		Coefficient de remplissage	
	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France
An 1 - 2024	29 160	156 640	22 872	126 149	78,4%	80,5%
An 2 - 2025	37 440	178 000	28 214	140 183	75,4%	78,8%
An 3 - 2026	37 440	178 000	28 284	140 378	75,5%	78,9%
An 4 - 2027	37 800	178 356	28 360	140 023	75,0%	78,5%
DSP 2024-27	141 840	690 996	107 731	546 734	76,0%	79,1%
Moyenne	37 824	184 266	28 728	145 796		

DSP 2024-27 versus historique						
CLY-ORY	Nombre de sièges offerts		Nombre de passagers		Coefficient de remplissage	
	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France
Rés.2022 (*)	67 986	136 611	49 521	95 798	72,8%	70,1%
Moy.2024-27	37 824	184 266	28 728	145 796	76,0%	79,1%
évolution	-44,4%	34,9%	-42,0%	52,2%	3,1	9,0

La recette unitaire (total des recettes passagers sur le volume de passagers) s'établit en moyenne annuelle à 82 € par passager et par trajet, en retrait de - 4 % par rapport aux données connues de 2022.

La recette unitaire du passager non-résident s'établit à 83 € sur la période 2024-2027 , en recul de près de - 6 % par rapport à celle enregistrée sur 2022 et également par rapport à celle de l'offre initiale (89 €) : cette dilution s'explique par la croissance importante du nombre de passagers.

Son taux de croissance annuel moyen sur la période 2025-2027 est positif mais faible (+ 0,8 %).

Le groupement Air Corsica - Air France applique une contribution par passager non-résident et par trajet de 4 € en 2024, 6 € en 2025 et 9 € en 2026 et 2027, afin de couvrir les coûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable.

Groupement Air Corsica-Air France			
CLY-ORY	Recette unitaire (*)		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	79	84	83
An 2 - 2025	74	82	81
An 3 - 2026	75	82	81
An 4 - 2027	75	83	82
DSP 2024-27	75	83	82
TCAM (**)	1,0%	0,8%	0,7%

* : recettes résident, non-résident et contrib° climat

Groupement XK-AF - Recette unitaire non-résident			
CLY-ORY	Recette unitaire non-résident (*)		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	80	85	85
An 2 - 2025	75	83	82
An 3 - 2026	76	84	82
An 4 - 2027	76	85	83
DSP 2024-27	76	84	83
TCAM (*)	0,8%	0,8%	0,8%

* : recettes non-résident et contrib° climat

** : taux de croissance annuel moyen 2025-27

DSP 2024-27 versus historique			
CLY-ORY	Recette unitaire		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Rés.2022	88	84	85
DSP 2024-27	75	83	82
évolution	-14,5%	-1,4%	-4,4%

DSP 2024-27 versus historique			
CLY-ORY	Recette unitaire non-résident		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Rés.2022	90	87	88
DSP 2024-27	76	84	83
évolution	-15,3%	-2,9%	-5,7%

Recette unitaire résident : 66€ par coupon sur 2024-27
(taux contractuel uniquement)

3.3.5.1.2. Analyse des coûts

Le Groupement Air Corsica - Air France, unique candidat sur le lot n° 7 Calvi - Paris Orly, évalue le coût moyen sur la DSP d'une étape à 19 913 €, soit 2 469 € de plus qu'un vol réalisé en 2022 (+ 14,2 %).

Groupement XK-AF - Coûts totaux par vol				DSP 2024-27 versus historique			
CLY-ORY	Coûts totaux par vol			CLY-ORY	Coûts totaux par vol		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	18 822	19 217	19 155	Rés.2022	17 071	17 618	17 444
An 2 - 2025	19 037	19 510	19 429	Moy. 25/27	19 602	19 978	19 913
An 3 - 2026	19 672	20 059	19 992	évolution	14,8%	13,4%	14,2%
An 4 - 2027	20 097	20 366	20 319	<i>Evolution calculée sur la moyenne 2025-2027 afin de neutraliser l'année tronquée</i>			
DSP 2024-27	19 443	19 806	19 744				

Evolution des coûts entre l'offre initiale et l'offre finale

Suite aux séances de négociations, le groupement a réduit ses charges totales à hauteur de 2,0 M€ par an en année pleine soit une baisse - 7,5 %.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Total Charges -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	24 339	25 204	26 123	26 786	102 452	3,1%
Offre finale - An.1 tronqué	19 960	23 470	24 151	24 627	92 207	2,4%
Ecarts (valeur)	-4 379	-1 734	-1 972	-2 159	-10 245	-0,7 point
Ecarts (%)	-18,0%	-6,9%	-7,6%	-8,1%	-10,0%	-7,5%

Coûts unitaires de l'offre finale du Groupement par poste de charges : (moyenne DSP 2024-2027 versus coûts réels de l'année 2022)

Les coûts unitaires qui ont le plus progressé sont :

- Coûts loi climat : + 233 %, modification de réglementation
- Hébergement PN : + 41 %
- Aléas d'exploitation : + 40 %
- Maintenance variable : + 34 % sous-évaluation des coûts 2022 et forte inflation

Les coûts unitaires en recul notable sont :

- Autres coûts fixes : - 24 %
- Carburant : - 20 % baisse des cours du pétrole et effet modernisation flotte Air Corsica

Groupement XK-AF - Coûts unitaires par poste de charges (*)										
CLY-ORY	Nature coûts & UO	Moyenne DSP 2024-27			Réalisé 2022			Ecart en %		
coûts/unité d'œuvre en €		Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Carburant	Var. / HBB	2 228	2 274	2 266	3 050	2 712	2 815	-27%	-16%	-20%
Coût loi climat & EU-ETS	Var. / HBB	935	898	905	361	233	272	159%	286%	233%
Maintenance variable	Var. / HBB	1 182	764	836	737	574	623	60%	33%	34%
Coûts d'assistance escales	Var. / Vol	1 639	2 239	2 138	1 518	2 307	2 055	8%	-3%	4%
Hébergement-mission PN	Var. / HBB	47	89	82	47	63	58	0%	41%	41%
Redevances de navigation	Var. / Vol	1 111	786	841	974	720	801	14%	9%	5%
Redevances aéroports	Var. / Vol	566	968	900	548	801	720	3%	21%	25%
Coût de distribution	Var. / Pax	8,9	8,9	8,9	9	9	9	-2%	3%	2%
Commissariat	Var. / Pax	0,5	1,9	1,7	0	2	1	6%	-6%	12%
Alèas d'exploitation	Var. / Vol	114	207	191	105	152	137	9%	36%	40%
Coûts avions (incl. assur.)	Fixe / Mois	36	111	147	47	77	124	-23%	44%	19%
Coûts Personnel navigant	Fixe / Mois	37	312	349	58	215	272	-37%	45%	28%
Coûts escale fixes	Fixe / Mois	0	0	0	0	0	0			
Maintenance fixe	Fixe / Mois	29	138	167	38	99	136	-23%	40%	23%
Frais commerciaux fixes	Fixe / Mois	4	30	34	6	16	22	-27%	84%	54%
Frais de structure	Fixe / Mois	31	90	121	54	44	98	-43%	106%	24%
Autres coûts fixes	Fixe / Mois	1	3	5	4	2	6	-65%	41%	-24%
Rémunération compagnie	% Charges	0,1%	0,1%	0,1%	1,4%	1,7%	1,6%	-0,9	-0,9	-0,9
Coûts totaux	VOL	19 443	19 806	19 744	17 071	17 618	17 444	13,9%	12,4%	13,2%

* : les unités d'œuvre de l'AMO peuvent être différentes de celles retenues par le candidat (en vue d'homogénéité de comparaison)

Le détail des coûts d'exploitation est présenté ci-après.

a. Carburant :

Le Groupement envisage un processus séquentiel de couvertures renouvelées annuellement, avec des hypothèses d'un prix à la tonne métrique de Jet A1 de 725 € en moyenne sur la DSP, sans modification entre les offres initiales et finales.

Le Groupement a également intégré une augmentation de + 7 % par an sur la taxe TIRUERT (compensation sur carburants d'aviation durables « SAF »).

L'évolution entre l'offre initiale et l'offre finale est liée à une baisse des cours du pétrole permettant au Groupement d'envisager des coûts de couverture carburant plus favorables.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Carburant -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 737	4 954	5 032	5 131	19 853	1,8%
Offre finale - An.1 tronquée	3 895	4 196	4 061	3 942	16 094	-3,1%
Ecart (valeur)	-843	-757	-971	-1 189	-3 760	-4,9 point
Ecart (%)	-17,8%	-15,3%	-19,3%	-23,2%	-18,9%	-19,3%

b. Loi climat et résilience, EU-ETS :

L'évolution de la réglementation en matière de décarbonation du secteur du transport aérien génère une hausse sensible et progressive des coûts pour les prochaines années, en raison de la suppression des quotas gratuits.

Ces coûts diminuent de - 4,8 % entre l'offre initiale et l'offre finale.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 269	1 556	2 016	2 084	6 925	15,7%
Offre finale - An.1 tronquée	1 039	1 482	1 920	1 985	6 425	15,7%
Ecarts (valeur)	-229	-75	-97	-100	-500	0 point
Ecarts (%)	-18,1%	-4,8%	-4,8%	-4,8%	-7,2%	-4,8%

c. Maintenance fixe et variable :

Les coûts unitaires de maintenance augmentent fortement par rapport à 2022 : + 34 % pour la maintenance variable et + 23 % pour la maintenance fixe.

Ces variations sont liées selon le Groupement à des coûts 2022 sous-estimés, et donc réajustés dans l'offre pour Air Corsica.

Les tensions sur le marché de la maintenance et la forte inflation explique également ces hausses.

Les coûts progressent en moyenne annuelle de + 3,3 % entre 2024 et 2027.

Les coûts diminuent de - 1,2 % entre l'offre initiale et l'offre finale.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Maintenance Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	3 410	3 475	3 569	3 711	14 165	3,3%
Offre finale - An.1 tronquée	2 866	3 433	3 526	3 666	13 490	3,3%
Ecarts (valeur)	-545	-42	-43	-45	-675	0 point
Ecarts (%)	-16,0%	-1,2%	-1,2%	-1,2%	-4,8%	-1,2%

d. Assistance en escales et coûts d'escale fixes

Les coûts unitaires d'assistance en escales progressent de 4 % par rapport aux données réalisées de 2022 par application de l'inflation

L'évaluation de ces coûts a été significativement revue à la baisse entre les offres initiales et finales, de l'ordre de - 0,7 M€ par an soit - 23 %.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Escale Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	3 247	3 318	3 377	3 456	13 398	2,1%
Offre finale - An.1 tronquée	2 161	2 559	2 608	2 671	9 998	2,2%
Ecarts (valeur)	-1 086	-759	-769	-785	-3 399	0,1 point
Ecarts (%)	-33,5%	-22,9%	-22,8%	-22,7%	-25,4%	-22,8%

e. Redevances de navigation et aéroportuaires

Les redevances de navigation et aéroportuaires par vol progressent de + 14 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, à la suite d'une revalorisation importante des redevances de navigation (DGAC notamment) et à une augmentation des redevances aéroportuaires en cours de DSP conformes aux hypothèses d'inflation.

L'évaluation de ces coûts est restée stable entre les offres initiales et finales, de l'ordre de - 0,7 % en moyenne.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Red. Nav. & Aéroport	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 017	2 075	2 130	2 199	8 421	2,9%
Offre finale - An.1 tronquée	1 737	2 073	2 127	2 194	8 130	2,9%
Ecart (valeur)	-280	-2	-4	-5	-291	-0,1 point
Ecart (%)	-13,9%	-0,1%	-0,2%	-0,2%	-3,5%	-0,2%

f. Coûts de distribution

Les coûts unitaires de distribution progressent de + 2 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022.

L'évaluation de ces coûts a été légèrement revue à la hausse entre les offres initiales et finales, en raison de l'amélioration des prévisions passagers.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts de distribution -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 378	1 398	1 419	1 442	5 637	1,6%
Offre finale - An.1 tronquée	1 312	1 482	1 500	1 516	5 810	1,1%
Ecart (valeur)	-66	84	81	74	173	-0,4 point
Ecart (%)	-4,8%	6,0%	5,7%	5,1%	3,1%	5,6%

g. Coûts de commissariat

Les coûts unitaires de commissariat (service à bord des avions) progressent de + 12 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, en raison des 2 années de forte inflation.

L'évaluation de ces coûts est restée stable malgré l'amélioration des prévisions passagers.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Commissariat -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	274	280	283	288	1 126	1,5%
Offre finale - An.1 tronquée	241	280	283	289	1 093	1,5%
Ecarts (valeur)	-34	0	0	0	-33	0 point
Ecarts (%)	-12,3%	0,1%	0,1%	0,1%	-2,9%	0,1%

h. Aléas

Les aléas d'exploitation sont en forte augmentation (+ 40 %) par rapport à ceux de 2022.

L'évaluation de ces coûts a été revue à la hausse entre les offres initiales et finales, de l'ordre de + 10 % en moyenne. Cette hausse est non documentée.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Aléas d'exploitation -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	200	204	206	208	818	1,2%
Offre finale - An.1 tronquée	195	224	227	247	893	5,1%
Ecarts (valeur)	-4	20	21	39	75	3,9 point
Ecarts (%)	-2,2%	9,9%	10,0%	18,5%	9,2%	12,8%

i. Coûts avions

Les coûts avions progressent par rapport à ceux de 2022 (+ 19 %) en raison de l'évolution de la répartition des vols entre les membres du Groupement : Coûts avions plus chers chez Air France.

Les coûts ont légèrement baissé entre l'offre initiale et l'offre finale : - 0,2 M€ par an soit - 9 %

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts avions (y compris assurances avions) -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 901	1 900	1 902	1 907	7 609	0,2%
Offre finale - An.1 tronquée	1 462	1 727	1 729	1 733	6 651	0,2%
Ecarts (valeur)	-439	-173	-173	-173	-958	0 point
Ecarts (%)	-23,1%	-9,1%	-9,1%	-9,1%	-12,6%	-9,1%

j. Coûts personnel navigant (y compris mission hébergement)

Les coûts du personnel navigant augmentent de + 28 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, en raison de l'impact des accords salariaux 2022 et 2023 et de la répartition des vols entre membres du Groupement avec des compositions équipage plus importantes chez Air France.

Les coûts ont légèrement baissé entre l'offre initiale et l'offre finale : - 0,2 M€ par an soit - 5 %

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Pres. Navigant y compris mission hébergement	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 288	4 391	4 498	4 621	17 798	2,6%
Offre finale - An.1 tronquée	3 506	4 171	4 273	4 419	16 368	2,9%
Ecarts (valeur)	-782	-220	-226	-202	-1 430	0,3 point
Ecarts (%)	-18,2%	-5,0%	-5,0%	-4,4%	-8,0%	-4,8%

k. Coûts commerciaux fixes

Les coûts commerciaux fixes progressent de + 22 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, partiellement au motif de la révision de stratégie de développement des flux de trafic au départ du continent, plus couteuse en promotion.

L'évaluation de ces coûts a été revue à la hausse entre les offres initiales et finales, de l'ordre de +19% en moyenne, pour ce même motif.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais commerciaux fixes -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	314	324	335	349	1 322	3,7%
Offre finale - An.1 tronquée	348	391	399	408	1 545	2,1%
Ecarts (valeur)	34	66	64	59	223	-1,6 point
Ecarts (%)	10,9%	20,5%	19,1%	16,8%	16,9%	18,8%

l. Frais de structure

Les frais de structure augmentent de + 24 % par rapport au réalisé 2022 et progressent de +3.7 % en moyenne annuelle sur la DSP 2024-2027. La variation est liée à la répartition des vols entre membres du Groupement avec des coûts plus élevés chez Air France

Les coûts ont été revus à la hausse entre l'offre initiale et l'offre finale, de 11 % en moyenne. Cette hausse n'est pas documentée par le candidat.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais de structure -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 248	1 273	1 299	1 331	5 151	2,3%
Offre finale - An.1 tronquée	1 152	1 396	1 442	1 500	5 490	3,7%
Ecarts (valeur)	-97	123	144	169	339	1,4 point
Ecarts (%)	-7,8%	9,7%	11,1%	12,7%	6,6%	11,2%

m. Rémunération du transporteur

La rémunération du transporteur en part relative des charges totale est fixée à 0,1 % sur la DSP 2024-2027, contre 1 % en 2022.

L'évaluation de ces coûts a été revue à la baisse entre les offres initiales et finales, de - 0,2 M€ soit - 90,6 %.

Lot 7 - CLY-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Rémunération du transporteur	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	208	217	226	233	884	3,6%
Offre finale - An.1 tronquée	17	20	21	22	80	3,7%
Ecart (valeur)	-191	-197	-205	-211	-804	0,1 point
Ecart (%)	-91,9%	-90,6%	-90,6%	-90,6%	-90,9%	-90,6%

3.3.5.1.3. Synthèse de la robustesse financière

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ 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
➤ 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ L'offre du candidat Air Corsica-Air France au titre de la robustesse financière est correcte.

3.3.5.2. Robustesse juridique de l'offre

Le Groupement Air Corsica - Air France

Les développements qui suivent ne portent pas sur l'ensemble des modifications intervenues mais sur les points saillants, issus de préoccupations de l'autorité délégante guidées par des considérations d'intérêt général et des modifications proposées par le candidat au cours des négociations.

En ce sens, les développements qui suivent ont pour objet de mettre en exergue les points de discussion issus des négociations ayant eu un impact sur la rédaction initiale de la convention.

➤ **Sur la durée de la convention,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, le candidat a inséré la possibilité pour l'autorité délégante de prolonger la convention jusqu'au 24 mars 2028.

➤ **Sur les droits et obligations de l'autorité délégante,**

- Le candidat a proposé d'assister l'Autorité Délégante dans la gestion de l'accréditation résident en s'engageant au titre de l'article 6 de la convention de constituer « *le point d'entrée pour la collecte des données des passagers* » et d'être « *responsable des émissions et donc de la vérification que chaque passager est titulaire d'un numéro d'accréditation lors de l'émission d'un billet au tarif résident* ». Le candidat propose de sous-traiter la délivrance des numéros d'accréditation.

➤ **Sur la continuité du service,**

- conformément à la demande de l'autorité délégante lors des séances de négociation, le candidat a ajouté un alinéa suivant lequel il s'engage, pendant toute la durée d'exécution de la Convention, à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles ;
- sur l'obligation de préavis en cas de grève du personnel du délégataire, celui-ci informe l'autorité délégante dans « *les plus brefs délais* » et non « *sans délai* » comme il était indiqué dans la rédaction initiale ;
- concernant l'obligation d'information en cas de perturbation, le délai pour informer l'autorité délégante a été allongé de 12 à 24 heures. Par ailleurs, le délégataire doit informer l'autorité délégante des « *éventuelles* » mesures mises en œuvre.

Sur les coûts liés au carburant :

- Le candidat a intégré un plafonnement global de la compensation financière compte tenu du marché haussier du prix du carburant ;
- Le candidat s'engage à restituer tout excédant à l'autorité délégante ;
- Le candidat a modifié l'article 19 de la convention afin de supporter tous les risques financiers liés au carburant (la rédaction initiale excluait les charges liées au carburant des risques supportés par le délégataire). Cette modification, qui tend à augmenter la part de risques pesant sur le délégataire, est favorable à l'autorité délégante.

➤ Sur la rémunération des transporteurs :

- Le candidat a diminué la rémunération des transporteurs initialement envisagée, passant de 0,5 % à 0,1 % des seules charges réelles d'exploitation couvertes par la CFE (et donc hors carburant). Cette nouvelle rédaction, diminuant la participation de l'autorité délégante au résultat du délégataire, lui est favorable.

➤ Sur la concertation et coordination entre les parties :

- Le candidat a procédé à une mise en cohérence globale dans l'organisation des différents comités / dans la transmission des différents documents.

➤ Sur les pénalités :

- Une pénalité sanctionnant la ponctualité a été ajoutée : en cas de non-respect par le délégataire d'un taux de ponctualité de 85 % des vols, une pénalité en fonction du nombre de points en dessous de 85 % est appliquée ;
- Une pénalité sanctionnant l'absence d'un des représentants lors des comités est ajoutée ;
- Les pénalités ont été par ailleurs renforcées par le candidat (par exemple la pénalité a été doublée, de 10 000 à 20 000 euros, en cas de non-production par le délégataire dans le délai imparti des documents exigés en amonts des différents comités). Ce renforcement s'est constaté jusque dans le cadre de la remise de l'offre finale (renforcement de l'engagement concernant les capacités offertes puisque la pénalité en cas de capacités inférieures passe d'1/5ème à 1/4 du montant de la CFE par exemple).

➤ Sur l'engagement pris au titre de la pérennité du groupement,

- Le candidat a supprimé l'article 36.2 du projet de convention relatif au retrait d'un membre du groupement qui permettait le retrait d'un transporteur en cours d'exécution de la convention.

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ Néant
Appréciation du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

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

Comme évoqué ci-avant, s'agissant de la notation des critères n° 2 et n° 3, qui correspond à la moyenne de la notation de leurs sous-critères, les règles de l'arrondi à l'unité (étoile ★) ont été appliquées.

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 : ★ ★ ★ ★ ★

Au regard de ce qui précède, la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour l'autorité délégante est celle présentée par le Groupement Air Corsica - Air France. En conséquence, je vous propose :

- **D'approuver le choix du Groupement Air Corsica - Air France comme délégataire du service public au titre du lot n° 7**
- D'approuver le contenu de la convention de délégation de service public relative au lot n° 7.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

[Signature]

Liste des annexes :

Annexe 1 : Courrier d'invitation à négocier adressé au Groupement Air Corsica - Air France, comportant une liste de questions

Annexe 2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 1^{er} tour de négociation

Annexe 3 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 2^{ème} tour de négociation

Annexe 4 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 3^{ème} tour de négociation

Annexe 5 : Courrier adressé au groupement Air Corsica - Air France présentant le calendrier prévisionnel des négociations

Annexe 6 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 5^{ème} tour de négociation

Annexe 7 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 6^{ème} tour de négociation

Annexe 8 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 7^{ème} tour de négociation

COLLECTIVITÉ DE CORSE

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION,
À COMPTER DU 25 MARS 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 LA DÉLIBÉRATION
N°23/054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE DU 27 AVRIL 2023**

**Rapport d'analyse des offres finales
Lot n° 8 : Figari - Paris Orly**

Sommaire

Sommaire	2
I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE	3
1. Cadre de la procédure	3
2. Caractéristiques de la consultation	3
3. Les candidatures reçues	6
4. La liste des candidats admis à présenter une offre	6
5. Rappel des critères de jugement des offres	7
6. L'analyse des offres initiales	8
II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023	9
1. Synthèse de l'offre initiale	9
2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023	11
III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS	12
1. L'admission aux négociations	12
2. Les négociations	12
IV. LES OFFRES FINALES	15
1. Calendrier	15
2. Rappel des critères de jugement des offres finales	15
3. Présentation des offres finales	16
3.1 Complétude des offres finales	16
3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)	19
3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)	21
3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP	21
3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs	31
3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial	40
3.3.4 Synthèse de la qualité de service	55
3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)	56
3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre	56
3.3.5.1.1 Analyse des recettes	56
3.3.5.1.2 Analyse des coûts	59
3.3.5.1.3 Synthèse de la robustesse financière	66
3.3.5.2 Robustesse juridique de l'offre	67
V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION	69

I. RAPPEL DE L'OBJET DE LA CONSULTATION ET DE LA PROCÉDURE

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.

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.

2. Caractéristiques de la consultation

La 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.

Objet de la convention

La convention porte sur le lot n° 8 et confie au délégataire l'exploitation du service public de transport aérien de passagers entre les aéroports de Figari et de Paris Orly, au titre de la continuité territoriale.

La convention régit les conditions d'exploitation de ce service public ainsi que les rapports entre les parties.

Durée de la Convention

La convention est conclue 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.

Missions du Délégué

Le Délégué s'engage à :

- assurer le service public au regard des capacités et fréquences prévues par l'annexe technique n° 1
- procéder à la commercialisation et à la vente des titres de transport
- appliquer les tarifs prévus dans la convention, dont les tarifs réduits aux usagers répondant à toutes les conditions permettant d'en bénéficier
- mettre en œuvre des dispositions pour assurer au mieux la continuité du service public, et accueillir et informer les clients en cas de perturbations des services
- ne percevoir de l'OTC aucune surcompensation au titre des obligations de service public imposées par la convention
- permettre à l'OTC un accès permanent aux données d'exploitation, dans le respect des lois et règlements en vigueur
- garantir la transparence financière et technique de l'exécution de la convention.

Exigences minimales de la procédure

Les caractéristiques minimales de chaque convention sont les suivantes :

- tarifs maximum applicables aux résidents corses
- capacités des aéronefs
- rotations et fréquences des services
- durée de la convention
- montant maximum de la compensation financière annuelle versée par l'OTC.

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
 - 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

Procédure ouverte

La présente consultation est lancée conformément :

- aux dispositions 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, notamment les articles 16 et 17 dudit Règlement ;
- aux lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil - Obligations de service public (OSP) ;
- aux dispositions des articles L. 1411-1 et suivants et L. 4424-16 et suivants du Code général des collectivités territoriales ;
- aux dispositions du code de la commande publique.

La procédure de passation est une passation ouverte imposant que la candidature et l'offre parviennent avant une date limite commune.

La sélection des candidats admis à présenter une offre, l'examen des offres par la commission compétente et la négociation s'effectueront dans des phases différentes conformément aux dispositions des articles L. 1411-1, L. 1411-5 et L. 1411-7 du Code général des collectivités territoriales (le CGCT).

Date limite de réception des candidatures et des offres initiales

La date limite de réception des candidatures et des offres a été fixée au jeudi 13 juillet 2023 à 12h00.

Questions des candidats

L'article 4.4 du Règlement de la consultation permet aux candidats de poser des questions écrites relatives à la compréhension des éléments du dossier de consultation, de la candidature ou de l'offre à remettre.

Avant la date de remise des candidatures et des offres, plusieurs questions ont été posées à la CdC et à l'OTC en application de l'article 4.4 précité. La CdC et l'OTC ont répondu aux questions posées.

3. Les candidatures reçues

Une candidature a été réceptionnée avant la date limite de réception rappelée ci-dessus (par ordre de réception) :

- Candidat 3 : Le Groupement Air Corsica - Air France

L'ouverture des plis par la commission de délégation de service public (la CDSP) a eu lieu le mardi 18 juillet 2023 à 8h en présence de Maître De CASTELLI, huissier de justice.

La CDSP a pris acte de la complétude de la candidature présentée par le candidat ci-dessus visé au regard des documents exigés par le règlement de consultation.

Elle a ainsi demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des candidatures conformément aux critères définis dans le règlement de consultation.

4. La liste des candidats admis à présenter une offre

La CDSP visée à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, après analyse des dossiers de candidature après examen de leurs garanties professionnelles et financières, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212 -1 à L. 5112-4 du Code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est réunie le mardi 18 juillet à 15h en présence de Maître De CASTELLI huissier de justice et a conclu que la candidature

susvisée était complète et recevable et dressé la liste des candidats admis à présenter une offre.

A été admis à présenter une offre, après délibération de la CDSP :

- Le Groupement Air Corsica - Air France

5. Rappel des critères de jugement des offres

Conformément à l'article 9.2 du Règlement de la consultation, l'offre du candidat est analysée au regard des critères suivants, classés par ordre de priorité décroissante :

Critères et sous-critères	Eléments 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 : - 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 : - 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	Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants : - 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	Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants : - Robustesse du modèle économique et financier : - 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.

6. L'analyse des offres initiales

La CDSP s'est réunie le 22 août 2023 et a procédé à l'analyse des offres initiales.

II. L'AVIS MOTIVÉ ÉMIS PAR LA CDSP DU 22 AOÛT 2023

1. Synthèse de l'offre initiale

Un candidat a remis une offre.

Le Groupement Air Corsica - Air France a remis une offre qui a fait l'objet d'une analyse au titre de 3 critères :

- **Critère 1 : Montant de la compensation financière**

Le montant de compensation financière sollicité par le groupement Air France - Corsica sur le lot n° 8 Figari - Paris Orly s'établit à 8,8 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP.

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

- Supérieure de 7,6 M€ à celle contractualisée sur la DSP en cours 2020-2023 (1,2 M€)
- Supérieure de 3,4 M€ par rapport au niveau réalisé en 2022, soit + 62 %

- **Critère 2 : Qualité de service**

Points forts de l'offre
• Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; • Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; • Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;
Points faibles de l'offre
• Stratégie commerciale et marketing peu innovante ; • Programme de vol pouvant être amélioré

- **Critère 3 : Robustesse financière et juridique**

Au titre de la robustesse financière :

Points forts de l'offre
○ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Figari-Paris, 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.

○ Solidité financière d’Air Corsica, et d’Air France malgré des fonds propres négatifs
Points faibles de l’offre
○ Pas d’innovation de la grille tarifaire à l’attention de segments de clientèles spécifiques (hormis la contribution à la loi climat pour les non-résidents) ○ Coûts élevés et en forte augmentation depuis 2022 (+ 30 % hors carburant et climat). ○ Taux de croissance des charges élevé : + 1,8 M€ entre l’année 2024 et l’année 2027 ○ Niveau de compensation financière demandée supérieure à celui des CEP 2022 de 7,9 M€ ○ Fonds propres négatifs chez Air France, mais trésorerie représentant 1,5 mois de Chiffres d’affaires.
Enjeux financiers
○ Ecart annuel entre coûts moyens 2024 2027 et coûts réels 2022 hors impact carburant et loi climat : 4,9 M€

Au titre de la robustesse juridique :

Points forts de l’offre
Les points forts de l’offre sont les suivants : • Peu de modifications apportées au projet de contrat qui ne viennent pas modifier le partage des risques ; • Modifications de mise en cohérence des différentes clauses.
Points faibles de l’offre
Les points faibles de l’offre sont les suivants : • Le candidat ne justifie pas toutes les demandes de modification ; • Certaines modifications réduisent le pouvoir de contrôle de l’autorité délégante ; • L’indemnité de résiliation pour motif d’intérêt général est substantiellement augmentée.
Appréciation
Les modifications apportées au projet de contrat sont peu nombreuses. Cependant, certaines ont pour effet de limiter les obligations du candidat dans l’exécution du

contrat soit en diminuant le pouvoir de contrôle de l'OTC, soit en accordant des mécanismes favorables au candidat.

Par ailleurs, certaines modifications ne sont pas justifiées même si le candidat manifeste une volonté de mettre en cohérence le contrat et d'en préciser les clauses.

En conclusion, l'offre du candidat est satisfaisante.

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

- Le Groupement Air Corsica - Air France

2. L'avis de la CDSP du 22 août 2023

La CDSP a émis l'avis suivant :

« Vu le rapport d'analyse des offres ;

Après en avoir débattu et délibéré, la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis de poursuivre la procédure en entrant en phase de négociation utile avec les candidats suivants :

- *Volotea concernant les lots n° 1,2, 4 et 5*
- *[...]*
- *Le Groupement Air France / Air Corsica concernant les lots n° 1, 4, 7 et 8.*

La CDSP sollicite lors de la phase des négociations, une vigilance particulière concernant les engagements pris par les candidats en matière sociale (obligations de reprise des personnels, le cas échéant) et les engagements pris et/ou garanties apportées pour assurer la robustesse financière des candidats durant toute la durée de l'exécution du contrat ».

III. SYNTHÈSE DE LA PHASE DE NÉGOCIATIONS

1. L'admission aux négociations

Le candidat a été invité à des séances de négociations.

Dans les courriers invitant le candidat à des séances de négociation, il lui a également été formulé des questions afin de permettre à l'autorité délégante de se forger une idée plus précise sur certains aspects de son offre et de mettre les compagnies en mesure de les améliorer en vue des négociations.

Les réponses aux questions posées étaient attendues pour le 31 août 2023 à 12h.

Groupement Air Corsica - Air France

Les questions posées au candidat Groupement Air Corsica - Air France en vue de la 1^{ère} séance de négociation figurent en Annexe 1 du présent rapport.

2. Les 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.

À l'issue de ce 1^{er} tour de négociations, il a été demandé au candidat de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 12 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 2 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 2** a eu lieu les 13 et 14 septembre 2023

À l'issue de ce 2^{ème} tour de négociations, il a été demandé au candidat de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 18 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 3 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 septembre 2023

À l'issue de ce 3^{ème} tour de négociations, il a été demandé au candidat de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 25 septembre 2023 à 12h.

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 4 du présent rapport.

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

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

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica – Air France figure en Annexe 5 du présent rapport.

Lors de sa séance du 24 octobre 2023, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) a toutefois pris acte de ce que les demandes de compensation financière sollicitées par les candidats dans le cadre de leur offre améliorée sur l'ensemble des lots se sont révélées supérieures au montant de la dotation de continuité territoriale (DCT) disponible.

Dans ce contexte, la CDSP a émis l'avis d'attribuer les n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 à la compagnie Air Corsica, de poursuivre les négociations pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 avec les candidats et partant de prolonger la durée des conventions de délégation de service public portant sur lesdits lots n° 1, 4, 7 et 8, dont celle de la Convention.

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 n° 23/185 AC 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 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 ».

⇒ Le **Tour 5** s'est tenu le 9 novembre 2023, un courrier présentant le calendrier prévisionnel pour les futures séances de négociation a été transmis

Le courrier adressé au Groupement Air Corsica - Air France à l'issue de cette réunion figure en Annexe 6 du présent rapport.

⇒ Le **Tour 6** a eu lieu le 5 décembre 2023

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

Le relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 6 du présent rapport.

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

À l'issue de ce 7^{ème} tour de négociations, il a été demandé au candidat 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 relevé de décisions concernant la négociation avec le Groupement Air Corsica - Air France figure en Annexe 7 du présent rapport.

IV. LES OFFRES FINALES

1. Calendrier

À l'issue des négociations, il a été communiqué au candidat un courrier l'invitant à remettre son offre finale avant le 17 janvier 2024 à 12h.

L'offre finale a été transmise avant l'échéance.

2. Rappel des critères de jugement des offres finales

Les offres finales sont analysées sur la base des critères visés à l'article 9.2 du règlement de la consultation et présentés à l'article 5 de la partie I. du présent rapport qui sont hiérarchisés conformément aux dispositions de l'article R. 3124-5 du Code de la commande publique.

Une synthèse de l'offre finale de chaque candidat est présentée.

Sur cette base, un classement est proposé suivant une méthode de notation librement définie par l'autorité délégante.

Les analyses ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation 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 des critères n° 2 et 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.

3. Présentation des offres finales

3.1 Complétude des offres finales

Conformément à l'article 5.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats doivent présenter les éléments suivants (P (produit), M (manquant), I (incomplet)) :

Pièces à remettre au titre de l'offre	Candidat 3 Groupement Air Corsica - Air France
1. Une description détaillée des propositions du soumissionnaire précisant la manière dont il entend répondre aux obligations de service public. Chacune des obligations doit faire l'objet de propositions précises. En vue de démontrer sa capacité à assurer l'exploitation du service dans le respect des normes de régularité, continuité et capacité prévues par les obligations de service public, le soumissionnaire précisera les moyens humains et techniques qu'il affectera à l'exploitation de la liaison, notamment : ○ le nombre, la qualification et l'affectation des personnels (et, le cas échéant, les recrutements auxquels il compte procéder) ; ○ les types d'avion utilisés, leur capacité, leur âge et, le cas échéant, leur immatriculation ; ○ en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols. Si le soumissionnaire envisage de recourir à un affrètement, un partage de codes ou une franchise, ceux-ci devront faire l'objet d'une présentation détaillée dans l'offre. Une copie du contrat d'affrètement et de la décision d'approbation préalable dudit contrat devra être jointe à l'offre. Si la licence d'exploitation du candidat a été délivrée par un Etat membre de l'Union européenne autre que la France, il devra présenter une copie de la décision d'approbation préalable du contrat d'affrètement émanant des autorités aéronautiques dudit Etat.	P
2. La grille tarifaire détaillée proposée par le soumissionnaire sur la liaison et, le cas échéant, ses principes de variation. Le Candidat mentionnera notamment :	P

○ S'agissant des tarifs non-résidents, les modalités de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable par une contribution spécifique prélevée directement en supplément du prix du billet hors taxe et redevances ; ○ Ses propositions en matière de tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant, affinitaire, etc.)	
3. Le compte d'exploitation prévisionnel de la liaison, détaillé par année d'exploitation. Ce bilan comportera notamment, pour chaque année d'exploitation : ○ les prévisions de trafic de la liaison (les hypothèses et les références prises en compte pour établir ces prévisions devront nécessairement être communiquées et justifiées) ; ○ une comptabilité analytique prévisionnelle indiquant la décomposition des postes de coûts et de recettes d'exploitation sur la liaison. Pour chaque poste de coût seront fournies des données à l'heure de vol, à la rotation et à l'année. Pour les recettes, seront notamment distinguées les recettes passagers (résidents et non-résidents) et les recettes de fret. Seront également indiqués les taux de recette unitaire moyens passager et fret ; ○ le résultat prévisionnel d'exploitation de la liaison. Ce document devra être présenté selon le modèle de document intitulé « <i>Modèle de compte d'exploitation prévisionnel</i> » joint en annexe 3 de la Convention.	P
4. La stratégie qu'il propose de mettre en place pour couvrir le carburant (taux de couverture, coûts associés, etc.)	P
5. L'indication du montant de la compensation financière qui paraît éventuellement nécessaire au soumissionnaire pour assurer le service proposé conformément aux obligations de service public (cumul pour la durée de la Convention et décompte par période) ;	P

6. Le projet de convention de délégation de service public figurant dans le dossier de consultation, assorti le cas échéant des éventuelles modifications indiquées en marques de révision et accompagnées de leur justification insérée dans le corps même du texte, dans un cadre sous l'article concerné et complété le cas échéant par des propositions de pénalités plus importantes que le seuil minimal fixé dans la convention ;	P
7. Le programme d'assurance complet conformément au Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;	P
8. Les éléments concourant à la politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales, démarches de transparence mises en place par le soumissionnaire, étayées par des exemples concrets et mesurables d'applications ;	P
9. La méthodologie et les outils permettant à l'autorité délégante d'apprécier et de contrôler la prestation, notamment les rapports mensuels et annuels, ainsi que les éléments qui concourent à définir et à mettre en œuvre une réelle politique commerciale assurant une optimisation des coûts ;	P
10. Un plan commercial pluriannuel détaillé, comprenant notamment, les éléments suivants : a. Les services à bord et au sol, b. Un plan marketing et d'actions commerciales pour dynamiser les ventes auprès des non-résidents, c. La liste des canaux de distribution envisagés, parmi lesquels doit figurer au moins un système global de distribution (GDS) d. La liste des accords interline signés et une présentation succincte de leur contenu	P
11. La méthodologie et les outils permettant à l'Autorité Délégante de procéder à l'accréditation des personnes susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel résident	P
12. Les conditions qu'il se propose de mettre en place pour accueillir les personnes à mobilité réduite	P

3.2 Analyse du montant de la compensation sollicitée (critère n° 1)

L'offre initiale a été produite sur une période de DSP d'une durée de quatre (4) années civiles, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027.

En conséquence de la décision de prolonger la convention de délégation de service public actuellement en vigueur du 1^{er} janvier au 24 mars 2024, l'offre finale pour la future DSP couvre une période réduite de près de 3 mois sur l'année 2024 et inchangée sur les 3 années suivantes (période révisée du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027).

Les valeurs globales des offres initiale et finale ne sont pas donc strictement comparables, mais l'analyse des écarts entre les deux offres reste pertinente et les années 2025, 2026 et 2027 permettent une analyse comparative parfaitement homogène.

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.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Compensation financière -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	7 706	8 427	9 266	9 791	35 189	7,8%
Offre finale - An.1 tronqué	4 097	7 256	7 990	8 586	27 929	8,8%
Ecarts (valeur)	-3 609	-1 171	-1 276	-1 205	-7 260	1 point
Ecarts (%)	-46,8%	-13,9%	-13,8%	-12,3%	-20,6%	

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

- **Par rapport au montant réalisé de l'année 2022** : supérieure de 2,0 M€, soit + 37 % (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)
- **Par rapport au montant contractuel de la DSP 2020-2023 en cours** : supérieure de 6,5 M€
- **Sur la période 2025-2027** : un montant de compensation financière progressif

Groupement Air Corsica-Air France - Compensation

FSC-ORY en k€	Compensation (avec répartition entité)			Compensation	
	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	par vol	par passager
An 1 - 2024	4 097	2 798	1 299	3 490 €	24 €
An 2 - 2025	7 256	5 323	1 933	5 235 €	36 €
An 3 - 2026	7 990	5 901	2 089	5 765 €	40 €
An 4 - 2027	8 586	6 438	2 148	6 141 €	42 €
DSP 2024-27	27 929	20 461	7 468	5 226 €	36 €
Moyenne	7 448	5 456	1 992		

DSP 2020-23	3 380
Moyenne	901

(moyenne annuelle calculée sur DSP de 45 mois)

DSP 2024-27 versus historique

FSC-ORY en k€	Compensation		
	GRPT XK-AF	par vol	par passager
Rés.2022 (*)	5 443	4 340 €	31 €
Moy.2024-27	7 448	5 226 €	36 €
évolution	37%	20%	16%

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

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

3.3 Analyse de la qualité du service (critère n° 2)

3.3.1 Adéquation des moyens de production propres de l'opérateur pour répondre aux OSP

Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants)

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

A- Personnel navigant :

- **Air Corsica :**

Au 1^{er} Mars 2023, la compagnie Air Corsica possède 105 PNT (Personnel Navigant Techniques) et 151 PNC (Personnel Navigant Commerciaux) avec la répartition géographique suivante :

	PNT	PNC
Ajaccio	68	68
Bastia	31	60
Figari	6	23
Total	105	151

Air Corsica assure une formation réglementée à son personnel navigant technique au sein de son propre centre de formation agréé A.T.O. (Approved Training Organization) installé sur l'aéroport de Bastia-Poretta, conformément à la réglementation européenne pour les qualifications de type Air bus ou ATR »

La formation dispensée au sein de ce centre A.T.O., composée de cours théoriques, d'entraînements, de contrôles sur simulateur et de vol sur avion, permet de délivrer ou renouveler les qualifications suivantes :

Sur A320 - de délivrer une QT A320 additionnelle, stage dénommé « QT Airbus Additionnelle » ; - de renouveler la QT A320.

D'autres formations sont dispensées au personnel navigant technique afin d'étendre le spectre des qualification concernant notamment le Cockpit Resource Management (CRM), le Critical Design Configuration Control Limitations (CDCCL) apportant une connaissance technique et réglementaire en matière de sécurité des circuits réservoirs carburants, et Ewis Electrical Wiring Interconnection System (EWIS) ayant pour but d'apporter les connaissances techniques et réglementaires afin d'appréhender les exigences du monde du câblage aéronautique.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par le fait que la qualification des équipages est identique ; seule une demi-journée de formation est nécessaire aux pilotes.

- **Air France :**

La grande majorité des personnels navigants (techniques et commerciaux) sont basés en région parisienne et opèrent au départ des deux bases principales que sont Orly et Roissy ; certains d'entre eux sont également basés à Toulouse, Nice ou Marseille.

- Les effectifs PNT basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 3.866 salariés,
- Les effectifs PNC basés en région parisiennes (Orly et Roissy) sont de 12.339 salariés.

B- Personnel technique

- **Air Corsica :**

Air Corsica emploie 5 salariés rattachés aux activités de maintenance sur Figari ainsi que 4 personnes sur Calvi, 11 personnes sur Bastia et 60 sur sa base technique principale à Ajaccio. Ces personnels étant qualifiés pour intervenir sur les avions et en atelier, ainsi que 38 personnes exerçant des missions de direction et administratives.

Ce personnel technique est titulaire des certifications réglementaires suivantes délivrées par la DGAC en conformité avec le Règlement (UE) n° 1321/2014 :

- Agrément Part 145 n°FR.145-021 - organisme de maintenance
- Agrément Part M n°FR.MG.008 (référence CTA FR.AOC.0006) :
Renouvellement des Certificats d'Examen de Navigabilité - Maintien et Gestion de Navigabilité ;
- Agrément Part 147 n°FR.147.0017 d'organisme de formation à la maintenance et d'examen.

L'exploitation commune des types d'Airbus (CEO et NEO) est facilitée par une formation de 6 jours pour les mécaniciens.

- **Air France :**

« Sur le site de Paris - Orly, la maintenance en ligne est assurée par une équipe de 225 personnes dont 105 techniciens qui assurent le support technique, engineering, le tractage et l'armement cabines. Ce support technique est disponible 7j / 7 et H24.

Comme l'ensemble des sites de maintenance Air France, le site d'Orly est titulaire de la certification Part 145 pour la maintenance avions et Part 147 pour la formation, délivrées par les autorités de tutelle. »

C- Personnel au sol

- **Air Corsica :**

La structure managériale, les missions des différentes directions et l'organigramme de la direction des opérations est présentée en annexe 5 :

Direction des opérations : effectif 35 personnes pour la partie administrative.

Air Corsica a mis en place 1 chef d'escale sur Orly.

En matière d'assistance aéroportuaire, le Groupement s'appuie sur les équipes opérationnelles d'Air France des escales d'Ajaccio, Bastia et d'Orly (service passage, piste, trafic et garage)

- **Air France :**

Au 1^{er} janvier 2023, les effectifs d'Air France étaient répartis comme suit :

- Personnels au sol est de 21.861 salariés.

A Orly, 101 salariés d'Air France et 90 salariés sous-traitants traitent principalement les vols de délégation de services publics entre Orly et les quatre aéroports de Corse.

En Corse, Air France gère un effectif de 125 salariés rattachés à l'escale de Bastia et 139 rattachés à l'escale d'Ajaccio (données au 1^{er} janvier 2023).

L'offre précise qu'Air France fait appel à de la sous-traitance sur Figari (9 salariés)

D-Personnel Commercial

- **Air Corsica :**

La Direction Commerciale et Marketing comporte un effectif de 59 collaborateurs et s'organise autour des 5 pôles suivants :

- Pôle budget et analyse
- Pôle Revenue management, pricing et distribution
- Pôle Marketing
- Pôle Relation Client
- Pôle Ventes tierces

Les responsabilités de la Direction Commerciale et Marketing porte sur la gestion de toute la chaîne commerciale.

Les différentes missions et objectifs de cette direction commerciale sont détaillées dans l'annexe 5.

- **Air France :**

Air France emploie 2 commerciaux sur Ajaccio et 19 commerciaux sur Bastia

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées par le candidat permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné

Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) - Partie II de l'offre :

- **Air Corsica :**
La compagnie possède 6 A320 : 4 Airbus A320 CEO de 180 sièges (moyenne d'âge 16.5 ans) et 2 Airbus A320 NEO de 186 sièges (4 ans d'âge).
Air Corsica prévoit le remplacement de 2 A320 CEO par 2 A320 NEO au début de l'année 2024.
- **Air France :**
Pour son réseau moyen-courrier, Air France dispose d'une flotte de 104 appareils composées de 23 A220, 9 A318, 17 A319, 39 A320, 16 A321.
Pour la desserte des aéroports de Corse, Air France exploitera essentiellement 19 Airbus A320 en configuration 174 ou 178 sièges.
L'âge moyen de la flotte d'Air France est de 12.1 ans.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les informations présentées permettent la bonne exécution de la mission du lot concerné.

Contrat d'affrètement le cas échéant

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le candidat n'a pas mentionné dans son offre la mise en place de contrats d'affrètements pour la réalisation des services aériens

Navigabilité générale des aéronefs

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

- ⇒ **Dans l'annexe 3 fournie par le Candidat, les documents de maintien de la navigabilité de la compagnie Air Corsica sont présentés (FR.CAMO.0015 associé au CTA/AOC FR.AOC.0006).**

Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports corses

Dans la partie II.1 le Candidat précise les points suivants :

« Les A320 d'Air Corsica affectés à l'exploitation des Services Aériens sont parfaitement adaptés aux caractéristiques des aéroports de Corse desservis.

D'une part, ils appartiennent à la catégorie des aéronefs pouvant être accueillis régulièrement dans les aéroports corses compte tenu des caractéristiques physiques et géométriques de ses infrastructures (pistes et voies de circulation).

D'autre part, tous les A320 peuvent atterrir et décoller avec un vent arrière allant jusqu'à 15kt. Ces particularités sont très importantes dès lors qu'elles sont parfaitement adaptées aux conditions météorologiques des aéroports corses.

Les spécifications opérationnelles des Airbus A320 d'Air Corsica sont annexées au présent document en Annexe n° 3.

La famille Airbus A320 d'Air France

Compte tenu des différents types d'avions qui composent sa flotte sur le réseau Moyen et Court Courrier, Air France pourra répondre aux conditions d'exploitations et aux caractéristiques techniques imposées sur chacun des quatre aéroports corses et, s'agissant plus particulièrement de l'aéroport de Calvi, 26 appareils de la flotte Moyen et Court Courrier sont déjà certifiés.

Air France produit les justificatifs en Annexe n° 1 au présent document. »

⇒ **L'annexe 3 présente les spécifications opérationnelles des avions du Candidat**

Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs

Air France et Air Corsica possèdent des programmes d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs dont les contrats sont présentés en annexe 12.

« Air Corsica

RESPONSABILITE CIVILE aéronef vis-à-vis des Tiers, des Passagers, Bagages, Fret, Poste et Responsabilité Civile Générale Aéronautique pour une limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par aéronef et/ou par événement (y compris la couverture des Risques de Guerre et autres Périls Assimilés tels qu'exclus par l'AVN48B (à l'exception du sous-paragraphe (b) de l'AVN48B) conformément à l'AVN52E pour une sous-limite unique et confondue (dommages corporels/dommages matériels) de 750.000.000 USD par événement et en tout par année d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile Risques de Guerre et autres Périls Assimilés et la Responsabilité Civile Après Livraison

Air France

« La Responsabilité Civile vis-à-vis des Tiers Non Transportés, des Passagers, des bagages, du fret et poste ainsi que la Responsabilité Générale à concurrence de 2,250,000,000 USD par événement et par aéronef et en tout pour la période d'assurance en ce qui concerne la Responsabilité Civile après livraison.

Les garanties Responsabilités Civiles Risques de Guerre et Assimilés sont accordées par une combinaison de polices et selon les dispositions de la clause AVN52E pour une limite de 1,000,000,000 USD par événement et par aéronef. Ces garanties sont limitées à 2,000,000,000 USD en tout pour l'année d'assurance pour le Groupe Air France (le Groupe Air France étant constitué de la Société Air France et de ses filiales) »

- ⇒ **Willis Towers Watson qui assure les deux compagnies est une compagnie d'assurance reconnue. Les montants précisés de Single Combined Limit sont dans la norme du milieu du transport aérien.**

Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports corses

Dans la partie II.2 le Candidat décrit les capacités techniques de ses équipages :

Air Corsica :

Lors des intégrations de pilotes dans la compagnie, une formation spécifique à chaque terrain corse à particularité (Ajaccio, Figari, Calvi) est dispensée. Chaque nouvel entrant bénéficie, lors de la formation pratique (simulateur et avion) de l'expérience et l'expertise des instructeurs compagnie. Durant la phase en vol, l'ensemble de ces terrains est pratiqué régulièrement.

Lors de la première accession à la fonction commandant de bord, une séance spécifique sur simulateur est effectuée avec des instructeurs Air Corsica sur le terrain de Calvi afin de consolider la compétence technique des pilotes.

Air France

Formation spécifique des équipages sur les terrains corses :

Les aéroports de Calvi et Ajaccio entrent dans le classement général des terrains catégorie C, à ce titre des formations spécifiques sont requises :

➤ *Aéroport de Calvi : Les commandants de bord (CDB) suivent une formation spécifique avec reconnaissance au simulateur puis première desserte sous la supervision d'un instructeur. Au QFU 36 seul le CDB peut poser l'avion. Les Officiers pilotes peuvent tous desservir Calvi à la condition d'avoir une expérience de 600 heures de vol sur 320, et d'avoir suivi l'e-learning Calvi. Les CDB du pool Calvi sont choisis sur volontariat et après étude du dossier professionnel.*

➤ *Aéroport d'Ajaccio : Les CDB suivent une formation reconnaissance au simulateur.*

Les CDB sont choisis sur étude du dossier professionnel.

A noter que dans un souci de renforcer la sécurité, Air France a choisi de doubler la formation de ses PNT sur Calvi. En effet, alors que seule la formation au simulateur OU en vol est requise, Air France impose les deux.

Les aéroports de Figari et Bastia entrent dans le classement des terrains CAT B ne nécessitant pas de formation spécifique. »

- ⇒ **Les spécificités en matière de formation sur les aéroports de la Corse sont bien intégrées.**

Politique détaillée de maintenance en ligne

Dans la partie II.3 le Candidat décrit sa stratégie en matière de maintenance en ligne :

« Dans le cadre de leur partenariat, les Membres du Groupement mutualisent leurs moyens techniques et humains habituellement dédiés à l'entretien de leurs flottes respectives, de manière à assurer des prestations de maintenance en ligne de haute qualité dans chaque aéroport desservi, et notamment à Ajaccio et Paris - Orly :

- La base technique principale d'Air Corsica à Ajaccio assure la maintenance en ligne des appareils d'Air Corsica et de ceux d'Air France, de même que les trois autres escales techniques établies à Bastia, Figari et Calvi ;
- La base d'opérations de maintenance d'Air France à Paris - Orly assure la maintenance en ligne des appareils d'Air France et de ceux d'Air Corsica, en vertu d'une convention d'assistance technique.

Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité technique que de la ponctualité des Services Aériens »

Dans la suite de ce document ainsi qu'en annexe 4, les deux compagnies détaillent séparément leur politique de maintenance en ligne en décrivant :

- Les moyens utilisés ;
- Les stocks de pièces et équipements ;
- La répartition des moyens propres de servitude ;
- L'organisation ;
- Les infrastructures ;
- Le cadre réglementaire.

⇒ **La politique de maintenance en ligne du Candidat est claire et permet d'assurer les obligations de service public de ce lot. Les copies des agréments figurent en Annexe 3.**

Politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales

Pour le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Fin 2021, Air Corsica a créé une Direction dédiée « Développement Durable et RSE »

La stratégie en matière de Responsabilité Sociétale des Entreprises (RSE) est structurée autour de 3 axes principaux :

1. Renforcer et faire rayonner la culture RSE
2. Améliorer la performance environnementale
3. Amplifier l'ancrage social, sociétal et territorial

Cette impulsion de la stratégie RSE répond à un pilotage renforcé de la politique de Développement durable baptisée « Ambizione 2025 » et vise à accroître sa visibilité auprès des collaborateurs et des interlocuteurs extérieurs.

La politique RSE possède sa page web et s'affiche sur les avions de la compagnie.

En 2022 une nouvelle analyse des enjeux RSE d'Air Corsica a été réalisée afin d'actualiser la liste des enjeux, vérifier leur hiérarchisation et enrichir l'approche pour définir 12 enjeux prioritaires selon 3 thématiques :

- Bien-être des collaborateurs
- Préservation de l'environnement
- Implication territoriale et sociétale

Ces enjeux s'accompagnent d'indicateurs.

Parallèlement à cette démarche, Air Corsica a choisi de se concentrer sur 5 des 17 priorités comme définies par les Nations Unis dans le cadre de l'Agenda 2030

- ODD 9 : Industrie et innovation
- ODD 12 : Consommation et production responsable
- ODD 8 : Travail décent et croissance économique
- ODD 5 : Egalité entre les sexes
- ODD 4 : Education de qualité

Air Corsica présente les chiffres clés illustrant la véritable création de valeur de la mise en œuvre de la stratégie RSE et parmi eux :

- 15.743 PMR transportés entre la Corse et le Continent
- 92 % des résidents Corses et 84 % des cadres jugent l'impact d'Air Corsica sur leur vie quotidienne bénéfique voire très bénéfique
- Taux de renouvellement de la flotte d'avion de 70 % d'ici 2025
- Baisse de la consommation de 15 % pour les nouveaux A320 NEO et réduction sonore jusqu'à 20 décibels
- Utilisation d'approche circuit aérien satellitaire favorisant les réductions de la consommation carburant et émission
- 225 millions de retombées totales sur le tissu économique insulaire (+/- 2 % du PIB de la Corse)

Air Corsica précise que « chaque euro de subvention d'exploitation publique accordé à Air Corsica génère entre 2,89 et 3,06 euros de retombées pour le territoire insulaire ».

À noter également :

- Lauréate de la Palme d'Or de l'implication environnementale décerné par le Comité de France
- Mise en place du tri sélectif à bord des avions
- 200 partenaires dans le milieu associatif et notamment Aérobiodiversité en charge de l'inventaire et de la préservation de la biodiversité sur les aéroports, l'Inseme (soutien aux déplacements médicaux), festivals, La Marie Do (lutte contre le cancer)
- ...

- **Pour Air France**

Air France fournit le lien internet qui donne accès à son rapport développement durable qui détaille la politique et les engagements d'Air France-KLM dans les domaines sociaux, sociétaux et environnementaux ;

En matière de développement durable, Air France-KLM présente les chiffres clés suivants :

- Réduction de - 30 % des émissions de CO2 d'ici 2030 par rapport à 2019
- 10 % d'incorporation de carburant durable d'ici 2030
- Flotte nouvelle génération 30 % du total en 2023, 45 % en 2025 et 70 % en 2030
- Optimisation des routes aériennes et réduction du poids à bord (formation des pilotes à l'éco-pilotage) pour un gain de 4 à 5 % de consommation

En matière de réduction de l'empreinte environnementale :

- Economie d'eau grâce à un lavage des avions avec le procédé EcoShine
- - 50 % de déchets non recyclés d'ici 2030 par rapport à 2011 (tri sélectif à bord des avions)
- - 48 % d'articles en plastique à usage unique retirés en 2021
- Eviter le gaspillage alimentaire par un ajustement des prestations embarquées et le don de denrées
- Lutte contre le trafic d'espèces protégées (informer les parties prenantes contre les méthodes des trafiquants qui font voyager les espèces protégées en avion)
- Réduction de l'empreinte sonore

En matière de responsabilité éthique et sociétale, Air France-KLM investit dans le développement du capital humain au travers de 4 valeurs (confiance, respect, transparence et confidentialité) qui se déclinent en plusieurs points :

- Diversité et inclusion (égalité homme/femme, lutte contre les discriminations, 5,57 % de travailleurs handicapés en 2021...)
- Respect des droits de l'homme et lutte contre la corruption
- Achats responsables
- Développement local (prise en compte des attentes et besoins de connectivité et désenclavement des territoires, soutien d'initiatives pour l'accès aux formations comme « nos quartiers ont du talent » par exemple)
- Ethique des affaires et politique anti-corruption avec une formation e-learning de 85 % des salariés à fin 2021
- Démarches de transparence et d'évaluation extra-financière : Air France-KLM fait partie des indices de durabilité Dow Jones pour la dixième année consécutive et est devenu le 1^{er} groupe aérien à être évalué par le biais d'une notation ESG sur demande - 64/100 qui place Air France-KLM en bonne position parmi les acteurs de l'industrie du transport aérien pour la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les organisations mises en place ainsi que les actions du RSE des compagnies Air Corsica et Air France permettent d'illustrer les efforts effectués en matière de performances éthiques, sociales et environnementales et notamment évaluer les impacts de l'activité sur le territoire.

Synthèse du critère 2.1 :

- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges et va au-delà des attentes. Elle est donc très satisfaisante.**

3.3.2 Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs

Pour rappel, les obligations de service public sur ce lot sont les suivantes :

Fréquences	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.
Horaires	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
Capacité avion	Cf. « Fréquences ».
Sièges offerts	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 - 3 000 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 : 32 760 sièges - Six semaines de mi-juillet à fin août : 49 500 sièges - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 125 240 sièges.

De plus les OSP stipulent les exigences applicables aux tarifs à proposer aux passagers « résidents » 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 (25 mars 2024 - 31 décembre 2027), des tarifs maximaux suivants :

	Vol de ou vers Orly	Vol de ou vers Marseille ou Nice
Tarif maximal par étape	66,0 €	23,5 €

Le tableau suivant résume l’offre proposée par les Candidats sur ce lot :

Au chapitre I.1 de son offre, le Candidat précise ses engagements en matière d’offre.

		Saison IATA hiver						
FSC-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges						1	1
XK A320	180 sièges	1	1	1	1	1		
TOTAL		1	1	1	1	1	1	1

		Saison IATA été						
FSC-ORY		L	M	M	J	V	S	D
AF A320	178 sièges						2	
XK A320	180 sièges	1	1	1	1	1	1	2
TOTAL		1	1	1	1	1	3	2

A320 XK (180 sièges)		A320 AF (178 sièges)	
Horaires Hiver (Local)			
FIGARI - ORLY			
L	M	M	J V S D
07:00 - 08:45	07:00 - 08:45	07:00 - 08:45	07:00 - 08:45 07:00 - 08:45 16:00 - 17:45 16:30 - 18:15

ORLY - FIGARI			
L	M	M	J V S D
20:15 - 21:55	20:15 - 21:55	20:15 - 21:55	20:15 - 21:55 13:30 - 15:15 14:00 - 15:45

A320 XK (180 sièges)		A320 AF (178 sièges)				
Horaires Eté (Local)						
FIGARI - ORLY						
L	M	M	J	V	S	D
07:00 - 08:45	07:00 - 08:45	07:00 - 08:45	07:00 - 08:45	07:00 - 08:45		
						13:05 - 14:50
					15:35 - 17:20	
					16:00 - 17:45	18:10 - 19:55
					18:35 - 20:20	

Les horaires et le nombre de fréquences varient entre les différentes sous-périodes de l’été

ORLY - FIGARI			
L	M	M	J V S D
20:35 - 22:15	20:35 - 22:15	20:35 - 22:15	20:35 - 22:15 13:30 - 15:15 16:05 - 17:50 15:40 - 17:20 18:25 - 20:05 21:00 - 22:40

Les horaires et le nombre de fréquences varient entre les différentes sous-périodes de l’été

- ⇒ L’offre du candidat respecte l’ensemble des exigences de fréquences hebdomadaires minimales du programme de base par saison
- ⇒ L’offre du candidat respecte l’exigence d’une durée minimale à Paris supérieure à 11h00 du lundi au vendredi toute l’année (11h30 pendant la saison IATA Hiver et 11h50 pendant la saison IATA Eté)

Du fait de l'exploitation d'avions dont la capacité moyenne excède la capacité minimale (178 sièges ou 180 sièges selon le transporteur versus 100 ou 140 sièges selon les jours et les saisons) requise au titre des OSP, l'offre hebdomadaire de base en sièges apparaît supérieure au minimum exigé :

Offre de base par semaine (en sièges) :

<i>en sièges</i>	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre AF	dont offre XK	Ecart
IATA hiver	1 560	2 512	712	1 800	952
IATA été	3 000	3 592	712	2 880	592

Offre totale (offre de base et offre supplémentaire) par période (en sièges) :

<i>en sièges</i>	Minimum requis par les OSP	Offre AF+XK	dont offre de base	dont offre supplémentaire	Ecart
Saison hiver (21 semaines)	32 760	72 184	52 752	0	39 424
Pointe été (6 semaines)	49 500	49 796	21 552	28 244	296
Reste de la saison été (25 semaines)	125 240	132 664	89 800	42 864	7 424
Année	207 500	254 644	164 104	71 108	47 144

Note : la saison IATA Eté est de 30 semaines seulement en 2024, 2025 et 2026 et de 31 semaines en 2027. L'offre hebdomadaire est adaptée en conséquence.

⇒ **L'excédent d'offre hebdomadaire de base en sièges est considéré comme des sièges de l'offre supplémentaire si bien que l'offre en sièges est :**

- Conforme aux OSP pendant la saison pointe de la saison IATA Eté
- Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Hiver afin pour permettre de satisfaire les exigences hebdomadaires de fréquences
- Supérieure aux OSP pendant la saison IATA Eté hors pointe à cause d'un renforcement d'offre

Note : l'offre de 254 644 sièges diffère de celle reportée dans le compte de résultat prévisionnel (Moyenne annuelle de 2025 à 2027 de 249 609 sièges, - 2,0 %).

Dans la partie III.1 de son offre, le Candidat précise les conditions d'application du tarif résident :

« Pour la bonne compréhension, le tarif Résident indiqué dans cette soumission est exprimé hors taxes et redevances « per capita » perçues par l'état, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires identifiées comme telles sur le titre de transport et exclut la TVA sur la partie continentale du parcours et hors frais de distribution.

Ainsi qu'il ressort des Obligations de Service Public, le Groupement propose un tarif résident comme suit :

	Adulte	Jeunes et étudiants*
Tarif	66€ Hors Taxe par sens	
Délai de réservation	Jusqu'au départ du vol	
Séjour Minimum	Aucun	
Séjour Maximum	90 Jours	180 Jours
Modifiable	Oui sans pénalités jusqu'à 2H avant le départ	
Remboursable	Oui sans pénalités en Aller-Retour avant le départ	
Type de voyage	Aller-Retour	
Franchise bagage cabine	1 Bagage jusqu'à 12 Kg	
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg	2 Bagages de 23 Kg
Disponibilité	Disponibilité sur 100% de l'offre	
Frais de service	3€ par passager	
Choix du siège (-36h du départ)	Positionnement gratuit sur l'intégralité de la cabine (selon disponibilité)	

Pour rappel et conformément aux Obligations de Services Public, sont considérés comme résidents :

→ *Les personnes 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 et les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours.*

→ *Le Groupement a mis en place un système d'accréditation permettant de valider l'éligibilité du passager Résident (cf. XI.3). »*

⇒ **L'offre du candidat respecte les exigences des OSP relatives aux tarifs résidents**

⇒ **L'offre du candidat respecte l'ensemble des exigences des OSP**

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, de Nice et, en été seulement, de Figari sont des aéroports dits Coordonnés

Le Candidat rappelle dans la partie I.2 de son offre que les vols de et vers l'aéroport de Figari ne requiert pas de slot et, quant à Orly, précise ce qui suit :

« Les créneaux horaires de service public attribués à la ligne Figari - Paris Orly étant insuffisants, le Groupement s'engage à utiliser les créneaux horaires propres à Air Corsica et à Air France, afin d'assurer le nombre de fréquences nécessaires pour couvrir l'offre de sièges demandés »

<i>Sur année avec 21 semaines hiver / 31 semaines été</i>	Hiver	Eté	Total
Nombre de slots requis	382	1032	1414
Slots OSP mis à disposition par la DGAC	310	907	1217
Slots mis à disposition par XK	0	114	114
Slots mis à disposition par AF	72	11	83

⇒ **Le nombre de vols programmés est supérieur au nombre de slots OSP (+ 197). Il sera donc nécessaire que le Candidat utilise des créneaux hors OSP.**

Note : ce nombre de 1 414 vols diffère de celui retenu dans le compte de résultat prévisionnel qui évolue de 1 386 en 2025 et 2026 et 1 398 en 2027 (valeurs plus proches du nombre de slots OSP mis à disposition par la DGAC)

Ce différentiel est traité dans la même partie I.2 de l'offre :

« Le Groupe Air France, principal acteur à l'aéroport d'Orly a développé depuis de nombreuses années une activité au départ de l'aéroport d'Orly lui permettant de disposer de nombreux créneaux horaires, notamment historiques, que le Groupement pourrait envisager de transférer pour correspondre au mieux aux obligations de services publics, aux éventuelles modifications de celles-ci qui interviendraient en cours d'exploitation ou encore de pallier tous imprévus, permettant ainsi de garantir au mieux la régularité et la ponctualité des opérations et d'appréhender au mieux le critère de pénalités imposé par l'autorité concédante. »

Aucun créneau horaire n'est nécessaire pour les opérations sur la plateforme aéroportuaire de Figari sauf durant quelques semaines en haute-saison estivale durant lesquelles le Groupement et plus spécifiquement Air Corsica et l'historicité des créneaux utilisés permettront des opérations optimisées

Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité et la ponctualité

Comme il est précisé au point II.4.C de l'offre du candidat :

Air Corsica

« Forte d'une gestion opérationnelle efficace, Air Corsica affiche sur les dernières années (de janvier 2020 à décembre 2022) des taux de régularité et de ponctualité élevés, et ce malgré les annulations et retards dus à la pandémie mondiale de COVID-19 sur la période.

Avec 601 vols annulés pour 54 700 vols prévus, Air Corsica assure aux passagers un taux de régularité de 98,9 %.

Ce taux d'annulation, toutes causes confondues, égal à 1 % des vols prévus dans son programme de vol, est conforme à ce qui est attendu par l'OTC au titre des Obligations de Service Public en termes de continuité des Services Aériens pour des causes imputables à l'opérateur.

De même, Air Corsica fait preuve d'une ponctualité certaine avec un taux de ponctualité corrigée de 85 % (retard inférieur à 15 minutes).

Enfin, seulement 0,3 % des vols sont déroutés, et ce principalement à destination de Figari et de Figari pour des raisons de conditions météorologiques.

Afin d'assurer la régularité et la ponctualité des Services Aériens malgré la survenance d'une irrégularité opérationnelle, Air Corsica a mis en place un mécanisme d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité et de faciliter l'acheminement jusqu'à la destination finale. En Corse, au-delà du transport par bus en cas de déroutement, un accord a été mis en place à cet effet avec les Chemins de Fer de la Corse.

Air Corsica assure pour ses clients un contact téléphonique ou par e-mail rapide afin de les informer de la survenance d'une irrégularité d'exploitation et de leur proposer une solution de réacheminement.

Ainsi, lorsqu'une irrégularité opérationnelle est survenue à moins de 3 heures du départ d'un vol, le passager est pris en charge par les comptoirs aéroports à Figari et Paris - Orly, qui les informent et les assistent. Ces comptoirs, habillés aux couleurs d'Air Corsica, sont spécialement dédiés aux passagers de la compagnie et sont ouverts 7 jours sur 7 avant le décollage du premier vol jusqu'au dernier vol de la journée.

Lorsque l'irrégularité opérationnelle survient plus de 3 heures avant le du départ du vol, elle est traitée par le service de régulation commerciale. Ce service intervient d'abord en temps réel en proposant aux différents clients des solutions d'acheminement adaptées et optimisant les coûts. Il gère ensuite a posteriori et suivant les réclamations reçues l'ensemble de la relation client en termes de contentieux, de perte de bagage ou de tout autre litige.

Cette gestion des clients intervient au moyen d'un Rappel Opérationnel Client (ROC) permettant d'informer le passager rapidement par SMS d'une irrégularité et des suites données, et aussi sur tous les outils participant au processus de gestion du vol :

- Les plateformes électroniques de gestion des réservations encore appelée GDS (Global Distribution System) qui permettent la diffusion en temps réel des*

informations commerciales à l'ensemble des canaux de distribution (programme des vols, tarifs, disponibilités des classes tarifaires, etc.) ;

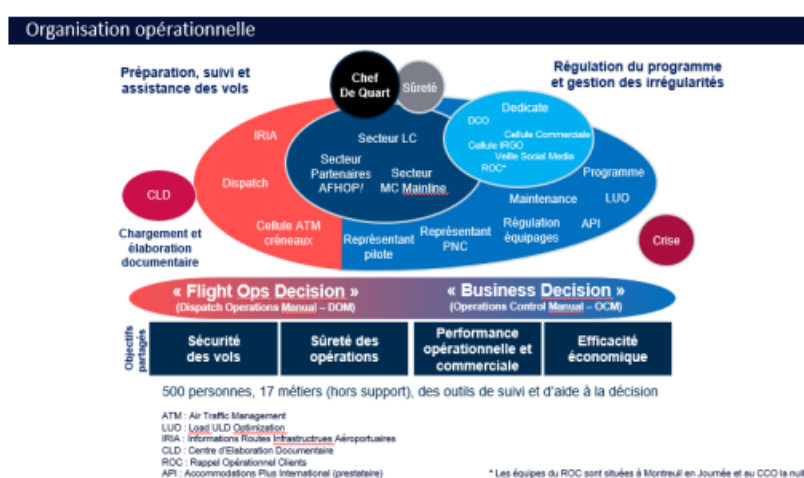
- Le système d'inventaire des vols : Amadeus Inventory ;
- Le système de réservation des vols : Altea Res ;
- Le système d'enregistrement des passagers : Amadeus DCS. »

Air France

« Dans l'ensemble, Air France met en œuvre une combinaison de planification proactive, d'opérations efficaces, de technologies de pointe et de communication efficace pour réduire les retards de vol et assurer le bon déroulement des opérations pour ses passagers. Cependant, il est important de noter que des retards peuvent toujours survenir en raison de divers facteurs imprévus, et Air France travaille continuellement à minimiser leur impact sur les passagers.

Le centre de contrôle des opérations CCO qui a pour objectif d'améliorer la performance opérationnelle, assurer la régulation des opérations et la gestion des aléas. Celui-ci est assuré 7 jours /7 et H24.

Le CCO regroupe 500 personnes, représentant 17 métiers (hors support), et s'appuie sur des outils de suivi et d'aide à la décision.



Air France dispose également pour l'ensemble de ses lignes, d'une réserve d'exploitation basée à Orly, dite 'chaude', grée de telle sorte à être opérationnelle dans les meilleurs délais, lui permettant ainsi de faire face rapidement aux aléas d'exploitation et de répondre à toute défaillance ponctuelle. Il en résulte une qualité de service améliorée, tant du point de vue de la régularité que de la ponctualité comme décrit ci-après :

	2020	2021	2022
Régularité	99,82%	99,34%	99,93%
Ponctualité corrigée (retard <15 minutes)	85,7%	82,1%	82,2%

»

- ⇒ **Le taux de de régularité sur la période donnée (> 99 %) est en adéquation avec les attentes de l'OTC concernant les obligations de service public.**
- ⇒ **De plus, afin de favoriser la régularité de leur service, le Candidat propose des mécanismes d'anticipation de l'information auprès du client et de prise en charge permettant de minimiser les conséquences de l'irrégularité, ce qui correspond aux attentes des obligations de service public**
- ⇒ **Néanmoins, même si ce constat démontre la capacité du Candidat à assurer un service régulier, aucun engagement n'est clairement exprimé dans l'offre du Candidat, ni en matière de régularité, ni en matière d'amélioration de la ponctualité des vols.**

Synthèse du critère 2.2 :

- ⇒ **L'offre du groupement Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.3 Adéquation de l'offre sur le plan commercial

Chaque membre du Candidat présente sa politique générale de marketing et de commercialisation de manière globale laquelle profitera à la ligne concernée par le lot pour les clients résidents comme non-résidents.

L'offre commerciale peut s'apprécier plus en détail au travers des sous-critères ci-dessous :

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers résidents de 13,5 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Le système d'accréditation est explicité par le Groupement selon chacune des étapes :

- Collecte des données via un site web dédié (lien à prévoir avec celui des compagnies du Groupement)
- La vérification des données
- L'attribution d'un numéro d'accréditation
- Les contrôles éventuels en envisageant quelques améliorations possibles en collaboration avec l'Autorité Déléguée

Une ligne dédiée existe chez Air Corsica pour faciliter et aider les clients résidents à s'accréditer en stricte conformité avec le RGPD.

Le groupement est force de proposition pour améliorer le système mis en place en Mars 2021.

Le Groupement a créé une importante campagne de communication couplée à une série de tutoriels vidéo visant à expliciter les étapes de l'accréditation.

Les moyens de promotions mis en œuvre pour développer le trafic des résidents se retrouve dans la stratégie marketing mise en place par la compagnie Air Corsica qui met l'accent sur l'identité Corse, sa modernité et la satisfaction du client (Sviluppu Economicu et Suddisfazione Cliente).

Les passagers résidents sont naturellement les cœurs de cible des actions promotionnelles de cette stratégie :

- Contenus rédactionnels sur le site Web visant à attirer et engager les résidents
- Site web ou information à bord (In Flight) qui présente les destinations Air Corsica et donc Paris
- E-mailing pour maintenir l'engagement des résidents (exemple campagne d'accréditation au tarif résident)
- Enquêtes clients auprès des résidents afin de mieux cerner leurs attentes
- Création de groupe de clients résidents pour définir ou tester les nouveaux produits etc...

Le candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) possède une ligne téléphonique dédiée au suivi des accréditations et de nombreuses actions de promotion visent à dynamiser le segment de clientèle des résidents.

Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le groupement présente dans son compte d'exploitation un taux de passagers non-résidents de 86,5 % pour l'année 2024 sur la ligne considérée.

Concernant Air Corsica, la clientèle non-résidente est ciblée au travers d'offres spéciales avec des tarifs compétitifs.

Le pôle marketing et digital d'Air Corsica combine des stratégies de communication digitales et traditionnelles pour toucher la clientèle non-résidente.

Les moyens de promotions mis en œuvre sont les suivants : :

- Optimisation des pages web
- Amélioration de l'application mobile
- Création automatisée de contenu rédactionnel ciblé selon les demandes des utilisateurs sur le site web Air Corsica (via l'Intelligence Artificielle)
- Metacconnect ; un outil pour simplifier les réservations sur les OTA (agences de voyage en ligne)
- Création de communautés en ligne pour plus de visibilité
- Développement de la chaîne YouTube d'Air Corsica
- Renforcement des partenariats pour augmenter la visibilité
- Amélioration des bases de données pour une offre plus personnalisée
- Publicité omniprésente pour renforcer la notoriété
- Optimisation du tunnel de conversion pour simplifier les achats
- Création de contacts via des campagnes de tigger marketing
- Déploiement d'une stratégie marketing responsable
- Stimulation de la fidélité client via des programmes et avantages exclusifs

En parallèle, le programme de satisfaction de la clientèle est présenté par Air Corsica afin de permettre le développement de la clientèle non-résidente au travers des actions suivantes :

- Création d'un compte client pour une expérience et achats personnalisés
- Mesurer les niveaux de satisfactions des clients
- Optimisation des outils de contact clients
- Notification d'accompagnement pour les grandes étapes du voyage

Air France accompagne ce développement des clients non-résidents via sa politique ciblant des voyageurs fréquents et abonnés selon différentes typologies (jeunes, carte Week-end, Senior)

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un plan marketing détaillé pour promouvoir l'ensemble des destinations Corse et donc dynamiser la clientèle non-résidente.

Cette offre présente des exemples de promotions et d'actions marketing permettant le développement du trafic non-résident.

Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS)

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les canaux de distributions sont clairement explicités et présentés dans l'offre :

- **Pour Air Corsica :**

- Le service de Ventes à distance (VAD) joignable par téléphone ou e-mail composé de 12 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné à la vente de billets et services spéciaux,
- Le Centre d'appels de l'entreprise locale sous-traitante (Corsica Phone Service) composé de 14 personnes capables d'interagir en langue Corse destiné aux modifications des billets et services,
- Les comptoirs aéroports situés sur les quatre aéroports de Corse, Orly, Marseille et Nice qui permettent aux passagers de choisir le contact direct avec le personnel de la compagnie,
- Le Service Assistance Commerciale Business to Business, composé de 7 personnes, qui répond aux besoins de la clientèle professionnelle et notamment de l'INSEME, association de loi 1901 qui soutient les personnes résidentes qui doivent se déplacer sur le continent pour des raisons médicales,
- Le service Groupes et TO composé de 4 personnes qui traitent les demandes de groupes, événements spéciaux.

Air Corsica est en mesure de vendre des billets par l'intermédiaire de toutes les agences de voyages habilitées en France ou à l'étranger, notamment grâce à son entrée au BSP en 2015 (Bank Settlement Plan) et à ses accords avec l'agent de vente APG.

Air Corsica collabore avec les agences de voyage online (OTA)

- **Pour Air France :**

- Les circuits de distribution directs :

- Le site internet Air France.fr qui permet une réservation jusqu'à 1h avant le départ du vol
 - Le centre d'appel Air France
 - Les comptoirs Air France, notamment à Orly

- Les circuits de distribution indirects :

- Le réseau des agences de voyages via les GDS (Amadeus, Travel Port, Galiléo, Worldspan et Sabre)

- Distribution via les accords interlines (123 accords pour Air France et 12 pour Air Corsica)

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) concernant les canaux de distribution envisagés est pertinente. La commercialisation effectuée par un GDS permet la bonne réalisation des ventes sur les vols soumis aux OSP.

Le candidat possède plusieurs canaux de distribution, directs et indirects, représentant un avantage pour la commercialisation. Le niveau de qualité de service proposé est élevé dans ce domaine.

Accords commerciaux de type interlines, partage de codes proposés et joint-venture

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Dans la partie XI.2., le Groupement présente ses accords de type interlines et partages de codes.

- **Pour Air Corsica :**

Air Corsica possède des accords de partages de codes avec Air France et ITA Airways

Air Corsica possède également des accords interlines avec les compagnies suivantes :

- Royal Air Maroc (AT)
- ITA Airways (AZ)
- British Airways (BA)
- Emirates (EK)
- CSA Czech Airlines (OK)
- Qatar Airways (QR)
- Tunisair (TU)
- Air Austral (La Réunion)
- FlexFlight (Milan)
- Olympic Air (Athènes)
- Air Caraïbes (Antilles)
- French Bee (Antilles)

- **Pour Air France :**

Air France-KLM met en œuvre un peu moins de 140 accords de coopération selon différents niveaux d'interactions : accords interlines (prorate SpA), partage de codes ou joint-ventures (exemple du présent accord de Groupement Air France/Air Corsica pour répondre aux présentes Obligations de Service Public).

La liste des compagnies aériennes partenaires est jointe au chapitre.

Grâce à l'ensemble de ces partenariats, Air France offre des connexions vers le monde entier depuis le hub de CDG, facilement accessible depuis Orly.

Depuis Orly, Air France offre des connexions vers les DOM ainsi que vers de nombreuses régions françaises.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente un nombre important d'accords permettant d'assurer une haute qualité de service dans ce domaine. En effet, ces accords permettent aux passagers utilisant la ligne de ce lot de nombreuses possibilités de correspondances.

Programme de fidélité

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Les services aériens étant exploités dans le cadre du Groupement, Air France et Air Corsica ont mis en place une politique de fidélisation spécifique aux liaisons entre la Corse et Paris.

- Le programme Flying Blue

L'adhésion au programme Flying Blue est gratuite.

Selon le nombre de vols effectués, le membre du programme de fidélisation atteint un statut et cumule des points ; son statut lui permet de bénéficier d'avantages (embarquement prioritaire, choix du siège gratuit).

Les clients Flying Blue cumulent des miles qu'ils peuvent dépenser en achetant des billets primes ou une option payante, réserver un hôtel ou louer une voiture auprès de partenaires du programme Flying Blue.

« Air France, membre du programme Flying Blue et Air Corsica, partenaire Flying Blue, offrent au travers du programme Flying Blue une politique de fidélisation commune sur les lignes entre Paris-Orly et les quatre aéroports de Corse (Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari). Quelle que soit la compagnie qui opère ou qui commercialise le vol sur ces lignes, les clients Flying Blue pourront cumuler des miles. Ils pourront également utiliser leurs miles pour réserver des billets sur ces lignes Corses ou auprès de tout partenaire Flying Blue. »

Le programme BlueBiz

Air France a développé le programme de fidélisation *BlueBiz* permettant aux petites et moyennes entreprises de gagner des Blue Credits quand leurs collaborateurs voyagent.

Gratuit et facile d'utilisation, ce programme alloue à l'entreprise, pour chaque voyage sur un vol opéré par Air France ou l'une des compagnies partenaires (KLM, Delta Air Lines, China Eastern), un certain nombre de Blue Credits pouvant ensuite être converti en monnaie permettant l'achat d'un billet.

Air Corsica a également développé plusieurs programmes de fidélisations ainsi que des cartes d'abonnements offrant l'accès à des services à prix avantageux.

Le détail de ces programmes est détaillé dans l'annexe 5 et peut se résumer ainsi :

- Programme de fidélisation « jegagneunbillet.com », gratuit, permet de gagner des billets gratuits après un certain nombre de voyages,

- La carte Air Corsica Plus, vendue au tarif de 300 € permet de bénéficier de tarifs réduits sur les billets et auprès de partenaires (location de voitures) et propose des avantages sur la flexibilité des billets.

Air Corsica Plus	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg
Sélection siège	✓

- La carte Air Corsica MEA, au tarif de 250 € pour les majeurs et 50 € pour les mineurs, s'adresse notamment à la diaspora Corse en proposant des réductions de - 10 à - 40 % sur le tarif standard

Air Corsica Mea	
Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 50€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	x
Franchise bagage cabine	1 bagage jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection siège	✓

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) dispose de programmes de fidélisation gratuits en complément des systèmes d'abonnements.

Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

La grille tarifaire s'articule autour d'une vingtaine de classes de réservation, chacune déclinée en trois gammes tarifaires : Light, Standard et Flexible/Top

– La gamme Light

La gamme Light offre les tarifs les plus abordables pour les passagers soucieux de leur budget prêts à renoncer à certains services ou à se les voir facturer par la suite.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Pénalités de 70€ + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	×
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Standard

Elle offre un équilibre entre tarifs abordables et flexibilité avec notamment la possibilité de modifier son billet sans pénalité.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités mais possible réajustement tarifaire
Remboursement	×
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	1 Bagage de 23 Kg
Sélection gratuite du siège	Oui – à partir de 36 heures avant le départ

– La gamme Flexible/Top

Elle offre une plus grande souplesse et des conditions plus favorables. Elle est idéale pour les passagers dont les projets de voyage peuvent changer, car au-delà de permettre des modifications de réservation sans pénalité, le passager bénéficie de la possibilité d'obtenir le remboursement de son billet.

Durée de séjour maximum	12 Mois
Modifications	Sans pénalités + Possible réajustement tarifaire
Remboursement	✓
Franchise bagage cabine	Oui – jusqu'à 12 Kg
Franchise bagage soute	2 Bagages de 23 Kg pour XK 1 bagage de 23 Kg pour AF
Sélection gratuite du siège	Oui – à tout moment

Les tarifs varient donc selon les classes de réservations (selon les choix des clients et les disponibilités des tarifs dans chaque classe) et selon les périodes de l'année :

Montant HT		Saison	WINTER		SHOULDER		SUMMER (+ dates à forte demande)			
Classes		Jour	Toute la semaine		Toute la semaine		Lundi à vendredi		Samedi et Dimanche	
AF	XX	Gamme	OW	RT	OW	RT	OW	RT	OW	RT
A	A	Résident		132 €		132 €		132 €		132 €
W	W	Top	420 €	645 €	472 €	725 €	550 €	845 €	596 €	915 €
		Standard	394 €	605 €	446 €	685 €	524 €	805 €	570 €	875 €
		Light	368 €	565 €	420 €	645 €	498 €	765 €	544 €	835 €
S	J	Top	388 €	595 €	440 €	675 €	511 €	785 €	550 €	845 €
		Standard	362 €	555 €	414 €	635 €	485 €	745 €	524 €	805 €
		Light	336 €	515 €	388 €	595 €	459 €	705 €	498 €	765 €
Y	C	Top	355 €	545 €	407 €	625 €	472 €	725 €	505 €	775 €
		Standard	329 €	505 €	381 €	585 €	446 €	685 €	479 €	735 €
		Light	303 €	465 €	355 €	545 €	420 €	645 €	453 €	695 €
B	S	Top	323 €	495 €	375 €	575 €	433 €	665 €	459 €	705 €
		Standard	297 €	455 €	349 €	535 €	407 €	625 €	433 €	665 €
		Light	271 €	415 €	323 €	495 €	381 €	585 €	407 €	625 €
D	Y	Top	303 €	465 €	349 €	535 €	401 €	615 €	420 €	645 €
		Standard	277 €	425 €	323 €	495 €	375 €	575 €	394 €	605 €
		Light	251 €	385 €	297 €	455 €	349 €	535 €	368 €	565 €
M	B	Top	284 €	435 €	323 €	495 €	368 €	565 €	388 €	595 €
		Standard	258 €	395 €	297 €	455 €	342 €	525 €	362 €	555 €
		Light	232 €	355 €	271 €	415 €	316 €	485 €	336 €	515 €
U	D	Top	264 €	405 €	297 €	455 €	336 €	515 €	355 €	545 €
		Standard	238 €	365 €	271 €	415 €	310 €	475 €	329 €	505 €
		Light	212 €	325 €	245 €	375 €	284 €	435 €	303 €	465 €
P	M	Top	245 €	375 €	271 €	415 €	303 €	465 €	323 €	495 €
		Standard	219 €	335 €	245 €	375 €	277 €	425 €	297 €	455 €
		Light	193 €	295 €	219 €	335 €	251 €	385 €	271 €	415 €
K	U	Top	225 €	345 €	251 €	385 €	277 €	425 €	290 €	445 €
		Standard	199 €	305 €	225 €	345 €	251 €	385 €	264 €	405 €
		Light	173 €	265 €	199 €	305 €	225 €	345 €	238 €	365 €
H	I	Top	212 €	325 €	232 €	355 €	251 €	385 €	264 €	405 €
		Standard	186 €	285 €	206 €	315 €	225 €	345 €	238 €	365 €
		Light	160 €	245 €	180 €	275 €	199 €	305 €	212 €	325 €
F	K	Top	199 €	305 €	212 €	325 €	225 €	345 €	238 €	365 €
		Standard	173 €	265 €	186 €	285 €	199 €	305 €	212 €	325 €
		Light	147 €	225 €	160 €	245 €	173 €	265 €	186 €	285 €
L	H	Top	186 €	285 €	193 €	295 €	206 €	315 €	212 €	325 €
		Standard	160 €	245 €	167 €	255 €	180 €	275 €	186 €	285 €
		Light	134 €	205 €	141 €	215 €	154 €	235 €	160 €	245 €
Q	F	Top	173 €	265 €	173 €	265 €	186 €	285 €	193 €	295 €
		Standard	147 €	225 €	147 €	225 €	160 €	245 €	167 €	255 €
		Light	121 €	185 €	121 €	185 €	134 €	205 €	141 €	215 €
T	L	Top	160 €	245 €	160 €	245 €	167 €	255 €	173 €	265 €
		Standard	134 €	205 €	134 €	205 €	141 €	215 €	147 €	225 €
		Light	108 €	165 €	108 €	165 €	115 €	175 €	121 €	185 €
E	Q	Top	147 €	225 €	147 €	225 €	147 €	225 €	154 €	235 €
		Standard	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	128 €	195 €
		Light	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	102 €	155 €
N	T	Top	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €	134 €	205 €
		Fap		245 €		245 €		245 €		245 €
		Standard	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €
		Wap		205 €		205 €		205 €		205 €
		Light	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €
		Wap		165 €		165 €		165 €		165 €
R	E	Top	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €	121 €	185 €
		Fap		219 €		219 €		219 €		219 €
		Standard	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €	95 €	145 €
		Wap		179 €		179 €		179 €		179 €
		Light	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €	69 €	105 €
		Wap		139 €		139 €		139 €		139 €
V	N	Top	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €	108 €	165 €
		Fap		193 €		193 €		193 €		193 €
		Standard	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €	82 €	125 €
		Wap		153 €		153 €		153 €		153 €
		Light	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €	56 €	85 €
		Wap		113 €		113 €		113 €		113 €
X	R	Top	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €	73 €	145 €
		Fap		145 €		145 €		145 €		145 €
		Standard	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €	53 €	105 €
		Wap		105 €		105 €		105 €		105 €
		Light	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €	33 €	65 €
		Wap		65 €		65 €		65 €		65 €

Cette grille s'entend hors taxes et redevances.

À cette grille tarifaire s'appliquent également des frais de distributions (3 € pour toutes les ventes au tarif résident conformément aux Obligations de service Public) et fixé librement par les réseaux de distribution (Affaires, Loisirs, Opérateurs online).

Concernant ses propres canaux de vente (internet, VAD ou Comptoir), Air Corsica propose sur chaque gamme de tarifs les frais de distribution variables suivants :

Tarifs de frais de distribution	Internet	Service VAD	Comptoir Aéroport
Gamme Light	1 €	15 €	20 €
Gamme Standard	3 €	15 €	20 €
Gamme Top	10 €	15 €	20 €
Résident	3 €	3 €	3 €
Abonné Air Corsica Plus	0 €	0 €	
Abonné MEA	3 €	15 €	

Les offres tarifaires non-résidents du Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) sont très complètes et répondent à un grand nombre de types de clients.

Les plus bas tarifs aller simple proposés (hors taxes et redevances) sont 33 €, 56 € ou 69 € en tarif light

Précisons que c'est la disponibilité d'un tarif plutôt que son affichage qui constitue la véritable plus-value pour la clientèle.

Activités de vente et publicitaires et promotion des services

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement précise au chapitre XI les éléments de son activité vente-publicité-promotion.

- **Pour Air Corsica**

La stratégie marketing d'Air Corsica est soutenue par deux piliers fondamentaux appelés « Sviluppo Economicu (Développement économique) et Sudisfazione Cliente (Satisfaction client) qui se déploie au travers d'un éventail d'actions allant de l'optimisation des services aériens à l'élaboration de stratégie marketing digitales et le développement de promotions attrayantes.

Un plan marketing détaillé est joint en annexe 6 lequel reprend les différentes actions prévues par axe de positionnement, par périodicité, par durée, par déclinaison et par canal de communication.

Les actions promotionnelles sont présentées pour chaque mois :

- Janvier : Opération « soldes d'hiver »
- Février : Offre Duo St Valentin
- Mars : Drive Plus
- Avril : Produits additionnels
- Mai : Le service aux clients
- Juin : Promotion spécial été
- Juillet : Mise en avant des cartes d'abonnées
- Septembre : Grand jeu concours « Corsica Go »
- Octobre : Promotion été indien
- Octobre : Lancement programme de vols
- Novembre : « Corsica days » équivalent du Black Friday
- Décembre : Grand jeu concours « Corsica Go »

Un ensemble d'autres actions compléteront ce calendrier selon les thématiques suivantes :

- Prix et promotion (exemple : campagne « Air Corsica Family Price »)
- Flexibilité (exemple : offre « easy Air Corsica » pour les clients réguliers)
- Découverte de la destination Paris (exemple : mise en avant des événements clés sur paris et sa région)
- Fidélité/reconnaissance clients (exemple : mise en avant des programmes de fidélité)
- Communauté Air Corsica (exemple : célébration moments spéciaux mariage, premier vol d'un enfant...)
- Lifestyle/divertissement (exemple : célébration 35 ans Air Corsica)
- Valeurs et philosophie/engagement citoyen et éco-responsabilité (exemple : nettoyage des plages)

Air Corsica présente quelques exemples de publicités banners, affichages et vidéos

- **Pour Air France**

Air France présente les actions réalisées en 2023 en Corse à des fins promotionnelles :

- Affiches Air France en aéroport
- Presse dans le magazine « Paroles de Corse » (publicité RSE Produit business, Blue Biz) et Corse Matin
- Digital avec banners
- Radio (RCFM, Skyrock et Alta Frequenza)
- Animation/partenariat (nuits de la guitare Patrimonio, festival de jazz Ajaccio, Arte mare Bastia, Calvi on the rocks)

La promotion des services Air France passe par la commercialisation des différentes cartes d'abonnements : carte jeune, carte Week-end, Carte Sénior, Carte Abonnement

Le candidat présente un plan marketing détaillé qui permet de dynamiser les ventes grâce à des promotions sur les prix des billets d'avions, la notoriété de la compagnie ou la stimulation au voyage sur la ligne considérée.

Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente)

La relation avec la clientèle concernant l'acte de vente est déterminée par le réseau de distribution et a été analysée dans ce chapitre.

Nous présentons ici plus spécifiquement la relation concernant les services d'après-vente.

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Le service après-vente est assuré par les équipes des Pôles Relations Clients dont le centre d'appels sous-traité à une entreprise locale (Corsica Phone Service), Ventes Tierces ainsi que les comptoirs ventes des aéroports.

Ces différentes structures permettent des échanges via différents canaux de communication : téléphone, mail, contact direct au comptoir.

Air Corsica a mis en place en mai 2023 un outil CRM afin de centraliser et organiser les données et les interactions liées aux clients. Les différentes entités du Pôle Relation Clients utilisent cet outil pour traiter, résoudre et suivre les réclamations et litiges de manière organisée et optimisée.

- **Pour Air France**

Le service après-vente s'articule autour de trois services :

- Assistance commerciale qui assure un service téléphonique pour assister le client en cas de modifications, revalidations, annulations et/ou remboursements des billets
- Cellule de régulation Commerciale Opérationnelle chargée de traiter les irrégularités d'exploitation interfacée avec les services d'Air Corsica et d'autres compagnies partenaires
- Une cellule Rappel Opérationnel des Clients (ROC) qui assure un contact téléphonique ou mail rapide avec les clients pour les informer d'irrégularités d'exploitation et leur proposer une solution de réacheminement.

Air France a été primée « N° 1 du Podium de la Relation Client » pour la 8^{ème} année consécutive

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose plusieurs moyens de mise en relation (centre d'appel, cellule de régulation et comptoirs en aéroport) ce qui permet d'augmenter d'efficacité de la relation client.

Niveau des services à bord proposés

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

Air Corsica propose de nombreux services gratuits, déjà inclus dans le prix du billet.

- Collations (boissons non alcoolisées chaudes et froides, biscuits sucrés / salés)
- La possibilité d'emporter à bord des A320 un bagage en cabine jusqu'à 12 kg
- Accès à une plate-forme numérique de divertissement appelée « e-mozione » en partenariat exclusif avec la société Allindì, spécialisée dans la création de contenus audiovisuels dédiés à la Corse et à la région méditerranéenne.

Air Corsica propose également la possibilité de choisir son siège, le transport d'animaux en cabine et/ou en soute (en fonction de la réglementation en vigueur) et le transport d'équipements spéciaux.

- **Pour Air France :**

A bord des vols opérés par Air France sont proposés gratuitement au passager :

- Une boisson chaude ou froide, alcoolisée ou non,
- Un accompagnement : une viennoiserie ou des biscuits jusqu'à 9h30, et un choix de biscuits salés ou sucrés le reste de la journée.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) propose une prestation de collation gratuite à bord.

Niveau des services au sol spécifiques

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

Le Groupement présente dans ce sous-critère les procédures de prise en charge des passagers à mobilité réduite et/ou voyageant pour des motifs médicaux ainsi que la prise en charge des Mineurs non accompagné (UM)

La gestion des UM :

Les différentes étapes sont détaillées depuis les conditions d'accès au statut d'UM (4 à 11 ans), la réservation du service et la prise en charge à l'aéroport, pendant le vol, à l'arrivée ainsi qu'en cas de retard du vol.

L'accueil des PMR et passagers voyageant pour motifs médicaux :

Air Corsica et Air France ont mis en place des services spécialisés à l'accueil de ces passagers.

- **Pour Air Corsica**

Les contraintes médicales des passagers sont répercutées au service MEDA qui doit guider l'usager dans ses démarches et mettre en œuvre les procédures nécessaires.

Air Corsica précise les différentes étapes de la prise en charge et de la gestion des différents types de passagers nécessitant une assistance (PWD) :

- Liaison entre le médecin traitant et le médecin agréé Air Corsica en amont
- Les différentes étapes de la prise en charge à l'aéroport et dans l'avion
- Les conditions d'aménagement de la cabine (occupation de plusieurs sièges etc...)
- Les spécificités d'accompagnement notamment pour les enfants handicapés et passagers mal voyants ou non entendants (les nouveaux A320 sont équipés de consignes de sécurité et numérotation des sièges en braille)
- La mise en relation avec le service TEX dédié à la gestion des transports exceptionnels, pour la prise en charge des civières, différents types de fauteuils électriques, matériels médicaux spécifiques...

Le personnel Air Corsica a suivi une formation spécifique dédiée au handicap pour l'accueil des passagers à mobilité réduite.

Une chaise de transfert est disponible à bord des A320 afin de permettre aux PMR d'accéder aux toilettes

Les procédures pour les passagers sur civières et pour l'oxygène à bord sont plus spécifiquement détaillées :

Passagers sur civières :

- Acceptation : lien avec le médecin et accessibilité sur les A320 et ATR
- Formalités : contact ambulance départ et arrivée

Oxygène à bord :

- Documents médicaux (résolution IATA 700 annexe A et B)...
- Kit personnel et conditions d'acceptation et de réservation

Dans l'annexe 5, Air Corsica précise son partenariat avec l'association « Inseme », reconnue d'intérêt général qui soutient les résidents Corses qui doivent se déplacer sur le continent pour raison médicale, notamment en urgence dans les 24H

• **Pour Air France**

Air France a mis en place le service Saphir, qui propose des services gratuits à tous les passagers handicapés et/ou à mobilité réduite :

- Ligne téléphonique directe,
- Assistance et personnel adaptés et dédiés,
- Services et prestations adaptés,
- Possibilité d'obtenir gratuitement la carte Saphir qui facilite l'accès aux services,
- Partenariat avec des sociétés de transport au sol spécialisés (Age d'Or services et Ulysse) avec des réductions tarifaires,
- Prise en charge des fauteuils ou équipements.

Saphir est en mesure de gérer les demandes de voyages des passagers avec un handicap sensoriel, les passagers avec une déficience intellectuelle, les insuffisances respiratoires (oxygène à bord), personnes paralysées ou sans membres supérieurs.

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) est en mesure de proposer des services au sol spécifiques pour les PMR selon une organisation couvrant la totalité des cas « spécifiques » rencontrés avec la mise en place de services dédiés permettant un accompagnement de haute qualité.

Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI

Candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) :

- **Pour Air Corsica**

A l'exception des escales de Calvi de Figari (fret import exclusivement), toutes les autres destinations sont ouvertes à une commercialisation complète du fret. Les frets spéciaux (produits périssables, humides, animaux, dépouilles mortelles...) et les marchandises dangereuses (y compris les radioactifs) sont acceptés par la compagnie selon le type d'aéronef.

Les clients principaux de la compagnie pour le fret aérien sont : OCP, DHL, CIBLEX, EFS... Par ailleurs la compagnie offre également un service de fret camionné au départ de Marseille vers Ajaccio et Bastia en produit alternatif pour le fret non avionnable.

Une convention particulière a été signée avec l'Etablissement Français du Sang (EFS) pour l'acheminement de/vers la Corse 7/7 de produits sanguins dans le cadre d'une mission de service public sanitaire. »

Transport Life Human Organ (LHO) : une convention de transport de prélèvements d'organes (LHO) par avion, au départ de la Corse pour des transplantations sera mise en œuvre au cours du second semestre 2023 entre Air Corsica et l'Agence de Biomédecine.

Concernant les marchandises dangereuses, le candidat présente les points suivants :

« Les marchandises dangereuses sont des matières ou objets qui présentent un danger pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement. Elles font l'objet d'une classification par la réglementation internationale établie par l'OACI (Organisation Aviation Civile Internationale) et l'IATA (Association Internationale du Transport Aérien).

Air Corsica est titulaire d'un agrément spécifique délivré par la DGAC pour le transport par air des marchandises dangereuses (DG.0300-Ed01), en vertu duquel elle est autorisée à effectuer ce transport dans les conditions suivantes :

- Agrément pour tout type d'aéronef inscrit dans le Certificat du Transport Aérien ;
- Agrément pour toutes classes et/ou divisions de MD autorisées au transport aérien sur avion de passagers ;

- Aucune limitation n'a été notifiée à la Compagnie Air Corsica

Cette autorisation est délivrée pour une durée illimitée et reste valide sous réserve du maintien de la conformité aux exigences de l'AIROPS.

Toutefois, Air Corsica a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- Interdiction de transport de tous les explosifs, sauf ceux de la division 1.4S
- Interdiction de transport des marchandises dangereuses en quantités limitées (à l'exception des produits de consommation ID8000)

- **Pour Air France**

Air France détient des autorisations gouvernementales pour le traitement et le transport des marchandises dangereuses par air, à savoir :

- Une autorisation MD 0004 validité permanente ;
- Un Certificat de Transport Aérien référencé FR.AOC.0004 (édition 2) validité permanente. Délivrées par le Ministère de la transition écologique et solidaire à Air France ; ces autorisations permettent à Air France de transporter des marchandises dangereuses avec tous les avions qui apparaissent sur son CTA.

Toutefois, Air France a émis des divergences vis-à-vis de la réglementation IATA :

- L'approbation préalable d'Air France est requise pour le transport des marchandises dangereuses au titre des dérogations ou approbations des autorités nationales compétentes (voir IATA DGR).
- Les batteries et les piles au lithium métal (UN 3090) sont interdites en tant que fret à bord des avions cargo d'Air France. Cela s'applique à la section I (IA et IB RBM) de l'instruction d'emballage 968 y compris celles approuvées par une autorité appropriée en vertu des dispositions particulières A88 ou A99.

Cette interdiction ne s'applique pas aux batteries et piles au lithium métal (UN3090) qui sont :

- Préparées selon la Section II (EBM) de l'instruction d'emballage 968
- Visées par les dispositions s'appliquant aux marchandises dangereuses transportées par les passagers ou membres d'équipages (voir le PAM 7.5.7)
- Présentées comme du matériel compagnie Air France (COMAT).

L'offre du candidat N° 3 (Groupement Air Corsica / Air France) présente toutes les garanties en matière de transport de matières dangereuses. L'escale de Figari reste exclusivement ouverte au fret import

Synthèse du critère 2.3 :

- ⇒ **L'offre d'Air Corsica - Air France répond aux exigences du cahier des charges. Elle est donc satisfaisante.**

3.3.4 Synthèse de la qualité de service

Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

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

3.3.5 Robustesse financière et juridique de l'offre (critère n° 3)

3.3.5.1 Robustesse financière de l'offre

3.3.5.1.1. Analyse des recettes

Le groupement Air Corsica-Air France évalue **son chiffre d'affaires annuel moyen** à 21,9 M€, pour des recettes totales sur la période de la DSP évaluées à 82 M€.

Evolution des niveaux de chiffres d'affaires entre les offres initiale et finale

Sur la période comparable de 2025 à 2027, le groupement a légèrement révisé à la hausse le chiffre d'affaires total de l'ordre de + 1 %, et affiche un taux de croissance annuel moyen des recettes est limité à + 1,2 % sur la période 2025-2027.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Chiffre d'affaires total -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	20 363	20 550	20 804	21 339	83 056	1,9%
Offre finale - An.1 tronqué	18 782	20 873	21 071	21 376	82 103	1,2%
Ecart (valeur)	-1 581	323	268	37	-953	-0,7 point
Ecart (%)	-7,8%	1,6%	1,3%	0,2%	-1,1%	

Le chiffre d'affaires total est en nette progression de + 19 % par rapport aux recettes comptabilisées sur l'année 2022.

Au sein du groupement, la compagnie Air Corsica produit près de 78 % des recettes passagers, contre moins de 50 % en 2022 et les recettes « accessoires » représentent en moyenne 4 % des recettes totales.

Groupement XK-AF - Recettes		
FSC-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
An 1 - 2024	18 064	18 782
An 2 - 2025	20 078	20 873
An 3 - 2026	20 257	21 071
An 4 - 2027	20 522	21 376
DSP 2024-27	78 920	82 103
TCAM (*)	1,1%	1,2%
Moyenne	21 045	21 894

DSP 2024-27 versus historique		
FSC-ORY en k€	Recettes Passagers	Recettes totales
Rés.2022	17 603	18 350
DSP 2024-27	21 045	21 894
évolution	20%	19%

DSP 2024-27 = moyenne annuelle

* : taux de croissance annuel moyen de 2025 à 2027

Groupement Air Corsica-Air France - Recettes			
FSC-ORY en €	Recettes passagers		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	14 014	4 049	18 064
An 2 - 2025	15 585	4 493	20 078
An 3 - 2026	15 712	4 545	20 257
An 4 - 2027	15 954	4 568	20 522
DSP 2024-27	61 265	17 655	78 920
Moyenne	16 337	4 708	21 045

DSP 2024-27 versus historique			
FSC-ORY en €	Recettes passagers		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Rés.2022	8 561	9 043	17 603
DSP 2024-27	16 337	4 708	21 045
évolution	91%	-48%	20%

DSP 2024-27 = moyenne annuelle

Le niveau d'activité en nombre de passagers transportés du groupement Air Corsica - Air

France sur le lot n° 8 Figari - Paris Orly a été réévalué à la hausse entre l'offre initiale et la finale : près de 202 000 passagers annuels en moyenne annuelle de 2025 à 2027, soit près de + 6 % de passagers supplémentaires (+ 11 000/an), résultant d'ajustements de stratégie commerciale et promotionnelle du groupement Air Corsica - Air France sur le segment non-résident, notamment au départ du continent.

Evolution des volumes de passagers transportés entre les offres initiale et finale

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Nombre de Passagers transportés -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	189 216	189 233	188 619	194 150	761 218	1,3%
Offre finale - An.1 tronqué	171 861	200 144	199 953	205 041	776 999	1,2%
Ecarts (valeur)	-17 355	10 911	11 334	10 891	15 781	-0,1 point
Ecarts (%)	-9,2%	5,8%	6,0%	5,6%	2,1%	

L'activité exprimée en sièges offerts s'établit en moyenne annuelle à 256 000, en progression de près de 13 % par rapport à 2022. Les vols sont opérés en module A320 (180 sièges - Air Corsica, 178 sièges - Air France).

Air Corsica, en moyenne annuelle sur la période 2024-2027, augmente son offre par rapport à 2022 de + 78 %, quand Air France la réduit de moitié.

Le coefficient de remplissage annuel moyen s'établit à 81 %, en progression de + 3,5 points par rapport à celui enregistré sur l'année réalisée 2022 (77,4 %).

Le volume de passagers transportés en moyenne annuelle avoisine 202 000 sur la période de 2025 à 2027, en forte progression par rapport au trafic réalisé en 2022 de 176 000 passagers. Les évaluations de trafic annuel de passagers sont stables sur les années 2025 à 2027.

La saisonnalité du trafic est marquée selon les saisons, avec un coefficient de remplissage en hiver de 74 %, inférieur de 9 points à celui de l'été (83 %).

La part du trafic résident en moyenne sur la DSP est faible (12 %) et stable par rapport à 2022.

Groupement Air Corsica-Air France - Activité							
FSC-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
An 1 - 2024	1 174	2007	1,71	210 824	171 861	10,7%	81,5%
An 2 - 2025	1 386	2369	1,71	248 888	200 144	12,7%	80,4%
An 3 - 2026	1 386	2369	1,71	248 888	199 953	12,5%	80,3%
An 4 - 2027	1 398	2390	1,71	251 052	205 041	12,8%	81,7%
DSP 2024-27	5 344	9 135	1,71	959 652	776 999	12,2%	81,0%
Moyenne	1 425	2 436		255 907	207 200		

DSP 2024-27 versus historique							
FSC-ORY GRPT XK-AF	nombre de vols	Nombre d'hdv	hdv par vol	Sièges offerts	Nombre de passagers	% résidents	Coeff. de remplissage
Rés.2022 (*)	1 254	2117	1,69	227 292	176 011	12,3%	77,4%
Moy.2024-27	1 425	2436	1,71	255 907	207 200	12,2%	81,0%
évolution	13,6%	15,1%	0,01	12,6%	17,7%	0,0	3,5

Groupement Air Corsica-Air France - Activité						
FSC-ORY	Nombre de sièges offerts		Nombre de passagers		Coefficient de remplissage	
	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France
An 1 - 2024	166 680	44 144	135 348	36 514	81,2%	82,7%
An 2 - 2025	196 200	52 688	157 329	42 815	80,2%	81,3%
An 3 - 2026	196 200	52 688	157 020	42 933	80,0%	81,5%
An 4 - 2027	198 720	52 332	161 690	43 351	81,4%	82,8%
DSP 2024-27	757 800	201 852	611 386	165 613	80,7%	82,0%
Moyenne	202 080	53 827	163 036	44 163		

DSP 2024-27 versus historique						
FSC-ORY	Nombre de sièges offerts		Nombre de passagers		Coefficient de remplissage	
	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France	Air Corsica	Air France
Rés.2022 (*)	113 514	113 778	86 074	89 937	75,8%	79,0%
Moy.2024-27	202 080	53 827	163 036	44 163	80,7%	82,0%
évolution	78,0%	-52,7%	89,4%	-50,9%	4,9	3,0

La recette unitaire (total des recettes passagers sur le volume de passagers) s'établit en moyenne annuelle à 102 € par passager et par trajet, en légère progression de + 1,6 % par rapport aux données connues de 2022.

La recette unitaire du passager non-résident s'établit à 107 € sur la période 2024-2027, en légère progression de + 1,1 % par rapport à celle enregistrée sur 2022 mais accusant un recul modéré de 3 € par rapport à celle de l'offre initiale (110 €) : cette dilution s'explique par la croissance importante du nombre de passagers.

Son taux de croissance annuel moyen sur la période 2025-2027 est positif mais faible (+ 0,8 %).

Le groupement Air Corsica - Air France applique une contribution par passager non-résident et par trajet de 4 € en 2024, 6 € en 2025 et 9 € en 2026 et 2027, afin de couvrir les coûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable.

Groupement Air Corsica-Air France			
FSC-ORY	Recette unitaire (*)		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	104	111	105
An 2 - 2025	99	105	100
An 3 - 2026	100	106	101
An 4 - 2027	101	105	100
DSP 2024-27	100	107	102
TCAM (**)	1,2%	0,2%	-0,1%

* : recettes résident, non-résident et contrib° climat

DSP 2024-27 versus historique			
FSC-ORY	Recette unitaire		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Rés.2022	99	101	100
DSP 2024-27	100	107	102
évolution	0,8%	6,0%	1,6%

Groupement XK-AF - Recette unitaire non-résident			
FSC-ORY	Recette unitaire non-résident (*)		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	108	115	110
An 2 - 2025	104	110	105
An 3 - 2026	105	111	106
An 4 - 2027	104	110	105
DSP 2024-27	105	111	107
TCAM (*)	-0,2%	0,2%	-0,1%

* : recettes non-résident et contrib° climat

** : taux de croissance annuel moyen 2025-27

DSP 2024-27 versus historique			
FSC-ORY	Recette unitaire non-résident		
	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Rés.2022	105	105	105
DSP 2024-27	105	111	107
évolution	-0,2%	5,7%	1,1%

Recette unitaire résident : 66€ par coupon sur 2024-27
(taux contractuel uniquement)

3.3.5.1.2. Analyse des coûts

Le Groupement Air Corsica - Air France, unique candidat sur le lot n° 8 Figari - Paris Orly, évalue le coût moyen sur la DSP d'une étape à 20 880 €, soit 2 095 € de plus qu'un vol réalisé en 2022 (+ 11,2 %).

Groupement XK-AF - Coûts totaux par vol				DSP 2024-27 versus historique			
FSC-ORY	Coûts totaux par vol			FSC-ORY	Coûts totaux par vol		
en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	en €	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
An 1 - 2024	19 079	20 942	19 472	Rés.2022	18 134	19 443	18 785
An 2 - 2025	20 013	21 253	20 278	Moy. 25/27	20 615	21 864	20 880
An 3 - 2026	20 676	21 956	20 950	évolution	13,7%	12,5%	11,2%
An 4 - 2027	21 155	22 383	21 413	<i>Evolution calculée sur la moyenne 2025-2027 afin de neutraliser l'année tronquée</i>			
DSP 2024-27	20 279	21 662	20 572				

Evolution des coûts entre l'offre initiale et l'offre finale

Suite aux séances de négociations, le groupement a réduit ses charges totales à hauteur de - 0,8 M€ par an en année pleine soit une baisse - 2,6 %.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Total Charges -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	27 834	28 733	29 815	30 865	117 248	3,6%
Offre finale - An.1 tronqué	22 861	28 105	29 036	29 935	109 937	3,2%
Ecarts (valeur)	-4 974	-628	-779	-930	-7 311	-0,4 point
Ecarts (%)	-17,9%	-2,2%	-2,6%	-3,0%	-6,2%	-2,6%

Coûts unitaires de l'offre finale du Groupement par poste de charges : (moyenne DSP 2024-2027 versus coûts réels de l'année 2022)

Les coûts unitaires qui ont le plus progressé sont :

- Coûts loi climat : + 205 %, modification de réglementation
- Hébergement PN : + 94 % Répartition vols entre membre (80 % Air Corsica vs 50 % en 2022)
- Coûts avions : + 75 % Répartition vols entre membre (80 % Air Corsica vs 50 % en 2022)
- Maintenance variable : + 64 % sous-évaluation des coûts 2022 et forte inflation
- Frais de structure : + 52 %

Les coûts unitaires en recul notable sont :

- Aléas d'exploitation : - 53 %. Nombreuses irrégularités sur Figari en 2022.
- Carburant : - 26 % baisse des cours du pétrole et effet modernisation flotte Air Corsica

Groupement XK-AF - Coûts unitaires par poste de charges (*)										
FSC-ORY	Nature coûts & UO	Moyenne DSP 2024-27			Réalisé 2022			Ecart en %		
coûts/unité d'œuvre en €		Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF	Air Corsica	Air France	GRPT XK-AF
Carburant	Var. / HBB	2 184	2 197	2 187	3 003	2 941	2 971	-27%	-25%	-26%
Coût loi climat & EU-ETS	Var. / HBB	911	901	909	356	243	298	156%	271%	205%
Maintenance variable	Var. / HBB	1 063	721	991	623	582	602	71%	24%	64%
Coûts d'assistance escales	Var. / Vol	1 499	2 168	1 641	1 436	2 236	1 834	4%	-3%	-11%
Hébergement-mission PN	Var. / HBB	100	101	100	40	63	52	151%	60%	94%
Redevances de navigation	Var. / Vol	1 213	880	1 143	1 047	815	931	16%	8%	23%
Redevances aéroports	Var. / Vol	737	1 079	810	722	948	834	2%	14%	-3%
Coût de distribution	Var. / Pax	9,0	9,8	9,2	10	9	9	-6%	7%	-2%
Commissariat	Var. / Pax	0,5	1,8	0,8	0,5	1,8	1,2	6%	3%	-31%
Alèas d'exploitation	Var. / Vol	121	258	150	454	182	318	-73%	42%	-53%
Coûts avions (incl. assur.)	Fixe / Mois	208	37	245	83	57	140	151%	-35%	75%
Coûts Personnel navigant	Fixe / Mois	192	103	295	92	180	271	109%	-43%	9%
Coûts escale fixes	Fixe / Mois	2	0	2	0	0	0			
Maintenance fixe	Fixe / Mois	152	41	192	60	73	133	153%	-44%	45%
Frais commerciaux fixes	Fixe / Mois	26	11	37	11	18	29	141%	-38%	27%
Frais de structure	Fixe / Mois	162	29	191	90	36	126	79%	-18%	52%
Autres coûts fixes	Fixe / Mois	8	1	9	6	2	8	44%	-55%	15%
Rémunération compagnie	% Charges	0,1%	0,1%	0,1%	1,3%	1,3%	1,3%	-0,9	-0,9	-0,9
Coûts totaux	VOL	20 279	21 662	20 572	18 134	19 443	18 785	11,8%	11,4%	9,5%

* : les unités d'œuvre de l'AMO peuvent être différentes de celles retenues par le candidat (en vue d'homogénéité de comparaison)

Le détail des coûts d'exploitation est présenté ci-après.

a. Carburant :

Le Groupement envisage un processus séquentiel de couvertures renouvelées annuellement, avec des hypothèses d'un prix à la tonne métrique de Jet A1 de 725 € en moyenne sur la DSP, sans modification entre les offres initiales et finales.

Le Groupement a également intégré une augmentation de + 7 % par an sur la taxe TIRUERT (compensation sur carburants d'aviation durables « SAF »).

L'évolution entre l'offre initiale et l'offre finale est liée à une baisse des cours du pétrole permettant au Groupement d'envisager des coûts de couverture carburant plus favorables.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Carburant -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	5 375	5 601	5 658	5 766	22 399	1,5%
Offre finale - An.1 tronqué	4 795	5 236	5 047	4 903	19 980	-3,2%
Ecart (valeur)	-580	-365	-611	-862	-2 419	-4,7 point
Ecart (%)	-10,8%	-6,5%	-10,8%	-15,0%	-10,8%	-10,8%

b. Loi climat et résilience, EU-ETS :

L'évolution de la réglementation en matière de décarbonation du secteur du transport aérien génère une hausse sensible et progressive des coûts pour les prochaines années, en raison de la suppression des quotas gratuits.

Ces coûts augmentent de 6,5 % en moyenne entre l'offre initiale et l'offre finale, suite à une révision des hypothèses, par le Groupement. Cette variation n'est pas documentée par le candidat.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	655	983	1 472	1 511	4 621	23,9%
Offre finale - An.1 tronqué	614	1 049	1 574	1 609	4 845	23,8%
Écarts (valeur)	-41	65	102	98	224	-0,1 point
Écarts (%)	-6,3%	6,7%	6,9%	6,5%	4,8%	6,7%

c. Maintenance fixe et variable :

Les coûts unitaires de maintenance augmentent fortement par rapport à 2022 : + 64 % pour la maintenance variable et + 45 % pour la maintenance fixe.

Ces variations sont liées selon le Groupement à des coûts 2022 sous-estimés, et donc réajustés dans l'offre pour Air Corsica. La répartition des vols entre membres du Groupement prévue sur la nouvelle DSP (80 % air Corsica vs 50 % en 2022), amplifie la hausse des coûts unitaires.

Les tensions sur le marché de la maintenance et la forte inflation explique également ces hausses.

Les coûts progressent en moyenne annuelle de + 5,5 % entre 2024 et 2027.

Les coûts diminuent de - 0,3 % entre l'offre initiale et l'offre finale.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Maintenance Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	4 484	4 504	4 650	5 010	18 648	5,5%
Offre finale - An.1 tronquée	3 630	4 490	4 636	4 995	17 752	5,5%
Écarts (valeur)	-854	-14	-14	-15	-896	0 point
Écarts (%)	-19,0%	-0,3%	-0,3%	-0,3%	-4,8%	-0,3%

d. Assistance en escales et coûts d'escale fixes

Les coûts unitaires d'assistance en escales diminuent de - 11 % par rapport aux données réalisées de 2022.

L'évaluation de ces coûts a été significativement revue à la baisse entre les offres initiales et finales, de l'ordre de - 0,3 M€ par an soit - 12 %.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Escale Fixe + variable	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 506	2 568	2 632	2 717	10 423	2,9%
Offre finale - An.1 tronquée	1 880	2 273	2 318	2 382	8 854	2,4%
Ecarts (valeur)	-626	-294	-314	-335	-1 569	-0,5 point
Ecarts (%)	-25,0%	-11,5%	-11,9%	-12,3%	-15,1%	-11,9%

e. Redevances de navigation et aéroportuaires

Les redevances de navigation et aéroportuaires par vol progressent de + 20 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, à la suite d'une revalorisation importante des redevances de navigation (DGAC notamment) et à une augmentation des redevances aéroportuaires en cours de DSP conformes aux hypothèses d'inflation.

L'évaluation de ces coûts est restée stable entre les offres initiale et finale, de l'ordre de - 0,9 % en moyenne.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Red. Nav. & Aéroport	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 615	2 684	2 759	2 863	10 921	3,3%
Offre finale - An.1 tronquée	2 202	2 668	2 735	2 829	10 433	3,0%
Ecarts (valeur)	-413	-16	-25	-34	-488	-0,3 point
Ecarts (%)	-15,8%	-0,6%	-0,9%	-1,2%	-4,5%	-0,9%

f. Coûts de distribution

Les coûts unitaires de distribution diminuent de - 2 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022.

L'évaluation de ces coûts a été légèrement revue à la hausse entre les offres initiales et finales, en raison de l'amélioration des prévisions passagers.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts de distribution -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	1 744	1 773	1 798	1 881	7 196	3,0%
Offre finale - An.1 tronqué	1 552	1 819	1 841	1 913	7 125	2,6%
Ecarts (valeur)	-192	46	43	32	-71	-0,4 point
Ecarts (%)	-11,0%	2,6%	2,4%	1,7%	-1,0%	2,2%

g. Coûts de commissariat

Les coûts unitaires de commissariat (service à bord des avions) diminuent de - 31 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, de la répartition des vols entre membres du groupement : Les coûts unitaires de commissariat étant moins élevés chez Air Corsica.

L'évaluation de ces coûts est restée stable malgré l'amélioration des prévisions passagers.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Commissariat -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	160	163	166	172	661	2,5%
Offre finale - An.1 tronqué	134	160	162	167	622	2,0%
Ecart (valeur)	-26	-3	-4	-5	-38	-0,6 point
Ecart (%)	-16,3%	-1,9%	-2,3%	-3,0%	-5,8%	-2,4%

h. Aléas

Les aléas d'exploitation sont en forte augmentation (- 53 %) par rapport à ceux de 2022, en raison d'une base de comparaison 2022 non normative chez Air Corsica : Nombreuses irrégularités en 2022.

L'évaluation de ces coûts a été revue à la hausse entre les offres initiales et finales, de l'ordre de + 13 % en moyenne. Cette hausse n'a pas été documentée.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Aléas d'exploitation -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	181	185	188	198	752	3,4%
Offre finale - An.1 tronqué	160	190	211	242	804	12,8%
Ecart (valeur)	-21	5	23	44	52	9,4 point
Ecart (%)	-11,4%	2,9%	12,1%	22,5%	6,9%	12,7%

i. Coûts avions

Les coûts avions progressent par rapport à ceux de 2022 (+ 75 %) en raison de l'évolution de la répartition des vols entre les membres du Groupement.

Les coûts ont légèrement baissé entre l'offre initiale et l'offre finale : - 0,05 M€ par an soit - 1,7 %

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Coûts avions (y compris assurances avions) -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 970	2 978	2 986	3 006	11 939	0,5%
Offre finale - An.1 tronqué	2 269	2 926	2 935	2 955	11 084	0,5%
Ecart (valeur)	-701	-52	-51	-51	-856	0 point
Ecart (%)	-23,6%	-1,7%	-1,7%	-1,7%	-7,2%	-1,7%

j. Coûts personnel navigant (y compris mission hébergement)

Les coûts unitaires du personnel navigant augmentent de + 9 % en moyenne sur la DSP par rapport au réel 2022, en raison de l'impact des accords salariaux 2022 et 2023 et de la répartition des vols entre membres du Groupement avec des compositions équipage plus importantes chez Air France.

Les coûts ont légèrement baissé entre l'offre initiale et l'offre finale : - 0,1 M€ par an soit - 1,6 %

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Pres. Navigant y compris mission hébergement	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	3 710	3 779	3 854	3 945	15 288	2,2%
Offre finale - An.1 tronquée	2 881	3 703	3 783	3 884	14 251	2,4%
Ecarts (valeur)	-829	-76	-70	-61	-1 037	0,2 point
Ecarts (%)	-22,3%	-2,0%	-1,8%	-1,6%	-6,8%	-1,8%

k. Coûts commerciaux fixes

Les coûts commerciaux fixes progressent de + 27 % en moyenne annuelle sur la DSP par rapport au réel 2022, partiellement au motif de la révision de stratégie de développement des flux de trafic au départ du continent, plus couteuse en promotion.

L'évaluation de ces coûts a été revue à la hausse entre les offres initiales et finales, de l'ordre de + 18 % en moyenne, pour ce même motif.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais commerciaux fixes -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	353	364	375	392	1 483	3,7%
Offre finale - An.1 tronqué	344	434	443	456	1 676	2,5%
Ecarts (valeur)	-9	70	67	64	193	-1,2 point
Ecarts (%)	-2,4%	19,2%	18,0%	16,4%	13,0%	17,8%

I. Frais de structure

Les frais de structure augmentent de + 52 % par rapport au réalisé 2022 et progressent de + 3,7 % en moyenne annuelle sur la DSP 2024-2027. La variation est liée à la répartition des vols entre membres du Groupement.

Les coûts ont été revus à la hausse entre l'offre initiale et l'offre finale, de 10 % en moyenne. Cette hausse n'a pas été documentée par le candidat.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Frais de structure -	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	2 045	2 084	2 124	2 189	8 442	2,5%
Offre finale - An.1 tronqué	1 609	2 181	2 333	2 513	8 635	7,3%
Ecart (valeur)	-436	97	209	324	193	4,9 point
Ecart (%)	-21,3%	4,6%	9,8%	14,8%	2,3%	9,8%

m. Rémunération du transporteur

La rémunération du transporteur en part relative des charges totale est fixée à 0,1 % sur la DSP 2024-27, contre 1 % en 2022.

L'évaluation de ces coûts a été revue à la baisse entre les offres initiales et finales, de - 0,2 M€ soit - 90,6 %.

Lot 8 - FSC-ORY Air Corsica/Air France (XK-AF)						
Rémunération du transporteur	2024	2025	2026	2027	Total	TCAM 25-27
Offre initiale - An.1 complet	234	243	254	264	997	4,2%
Offre finale - An.1 tronqué	19	24	25	26	94	4,6%
Ecart (valeur)	-216	-219	-229	-238	-902	0,4 point
Ecart (%)	-92,0%	-90,1%	-90,1%	-90,1%	-90,5%	-90,1%

3.3.5.1.3. Synthèse de la robustesse financière

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France

- Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Figari - 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

- 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France

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

3.3.5.2. Robustesse juridique de l'offre

Le Groupement Air Corsica - Air France

Les développements qui suivent ne portent pas sur l'ensemble des modifications intervenues mais sur les points saillants, issus de préoccupations de l'autorité délégante guidées par des considérations d'intérêt général et des modifications proposées par le candidat au cours des négociations.

En ce sens, les développements qui suivent ont pour objet de mettre en exergue les points de discussion issus des négociations ayant eu un impact sur la rédaction initiale de la convention.

➤ **Sur la durée de la convention,**

- Conformément à la demande de l'autorité délégante, le candidat a inséré la possibilité pour l'autorité délégante de prolonger la convention jusqu'au 24 mars 2028.

➤ **Sur les droits et obligations de l'autorité délégante,**

- Le candidat a proposé d'assister l'Autorité Délégante dans la gestion de l'accréditation résident en s'engageant au titre de l'article 6 de la convention de constituer « *le point d'entrée pour la collecte des données des passagers* » et d'être « *responsable des émissions et donc de la vérification que chaque passager est titulaire d'un numéro d'accréditation lors de l'émission d'un billet au tarif résident* ». Le candidat propose de sous-traiter la délivrance des numéros d'accréditation.

➤ **Sur la continuité du service,**

- conformément à la demande de l'autorité délégante lors des séances de négociation, le candidat a ajouté un alinéa suivant lequel il s'engage, pendant toute la durée d'exécution de la Convention, à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles ;
- sur l'obligation de préavis en cas de grève du personnel du délégataire, celui-ci informe l'autorité délégante dans « *les plus brefs délais* » et non « *sans délai* » comme il était indiqué dans la rédaction initiale ;
- concernant l'obligation d'information en cas de perturbation, le délai pour informer l'autorité délégante a été allongé de 12 à 24 heures. Par ailleurs, le délégataire doit informer l'autorité délégante des « *éventuelles* » mesures mises en œuvre.

➤ **Sur les coûts liés au carburant :**

- Le candidat a intégré un plafonnement global de la compensation financière compte tenu du marché haussier du prix du carburant ;
- Le candidat s'engage à restituer tout excédant à l'autorité délégante ;
- Le candidat a modifié l'article 19 de la convention afin de supporter tous les risques financiers liés au carburant (la rédaction initiale excluait les charges liées au carburant des risques supportés par le délégataire). Cette modification, qui tend à augmenter la part de risques pesant sur le délégataire, est favorable à l'autorité délégante.

➤ **Sur la rémunération des transporteurs :**

- Le candidat a diminué la rémunération des transporteurs initialement envisagée, passant de 0,5% à 0,1% des seules charges réelles d'exploitation couvertes par la CFE (et donc hors carburant). Cette nouvelle rédaction, diminuant la participation de l'autorité délégante au résultat du délégataire, lui est favorable.

➤ **Sur la concertation et coordination entre les parties :**

- Le candidat a procédé à une mise en cohérence globale dans l'organisation des différents comités / dans la transmission des différents documents.

➤ **Sur les pénalités :**

- Une pénalité sanctionnant la ponctualité a été ajoutée : en cas de non-respect par le délégataire d'un taux de ponctualité de 85 % des vols, une pénalité en fonction du nombre de points en dessous de 85 % est appliquée ;
- Une pénalité sanctionnant l'absence d'un des représentants lors des comités est ajoutée ;
- Les pénalités ont été par ailleurs renforcées par le candidat (par exemple la pénalité a été doublée, de 10 000 à 20 000 euros, en cas de non-production par le délégataire dans le délai imparti des documents exigés en amonts des différents comités). Ce renforcement s'est constaté jusque dans le cadre de la remise de l'offre finale (renforcement de l'engagement concernant les capacités offertes puisque la pénalité en cas de capacités inférieures passe d'1/5ème à ¼ du montant de la CFE par exemple).

➤ **Sur l'engagement pris au titre de la pérennité du groupement,**

- Le candidat a supprimé l'article 36.2 du projet de convention relatif au retrait d'un membre du groupement qui permettait le retrait d'un transporteur en cours d'exécution de la convention.

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ 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 du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ Néant
Appréciation du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

V. SYNTHÈSE ET CONCLUSION

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

Comme évoqué ci-avant, s'agissant de la notation des critères n° 2 et n° 3, qui correspond à la moyenne de la notation de leurs sous-critères, les règles de l'arrondi à l'unité (étoile ★) ont été appliquées.

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 : ★ ★ ★ ★ ★

Au regard de ce qui précède, la meilleure offre au regard de l'avantage économique global pour l'autorité délégante est celle présentée par le Groupement Air Corsica - Air France. En conséquence, je vous propose :

- **D'approuver le choix du Groupement Air Corsica - Air France comme délégataire du service public au titre du lot n° 8**
- D'approuver le contenu de la convention de délégation de service public relative au lot n° 8.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

[Signature]

Liste des annexes :

Annexe 1 : Courrier d'invitation à négocier adressé au Groupement Air Corsica - Air France, comportant une liste de questions

Annexe 2 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 1^{er} tour de négociation

Annexe 3 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 2^{ème} tour de négociation

Annexe 4 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 3^{ème} tour de négociation

Annexe 5 : Courrier adressé au groupement Air Corsica - Air France présentant le calendrier prévisionnel des négociations

Annexe 6 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 5^{ème} tour de négociation

Annexe 7 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 6^{ème} tour de négociation

Annexe 8 : Relevé de décisions Groupement Air Corsica - Air France - 7^{ème} tour de négociation

PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Lot n° [*] : Liaison [*]

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

Articles L. 1411-1 et suivants et L. 4424-16 et suivants du Code général des collectivités territoriales

Sommaire

Chapitre I - DISPOSITIONS GENERALES	6
Article 1. Objet de la Convention	6
Article 2. Durée de la Convention et définition des périodes d'exploitation	6
Article 3. Documents contractuels	7
Article 4. Identification des Parties	8
4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	8
4.2 Identification et représentation du Délégué	8
Article 5. Définition du service	9
Article 6. Droits et obligations de l'Autorité Délégante	9
Article 7. Gestion du personnel	11
7.1 Droit social	11
7.2 Recours à un personnel qualifié	11
Article 8. Responsabilités	11
Article 9. Assurances	13
Article 10. Règlement des litiges	14
Chapitre II - EXPLOITATION DU SERVICE	15
Article 11. Conditions d'exploitation	15
Article 12. Etablissement des programmes	16
Article 13. Sécurité et sûreté des aéronefs	18
Article 14. Accessibilité	19
Article 15. Continuité du Service	19
15.1 Principe	19
15.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	19
15.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	20
Article 16. Information des usagers	21
16.1 Principe	21
16.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	21
Article 17. Politique commerciale	22
Article 18. Base de données	22
Chapitre III - DISPOSITIONS FINANCIERES	23
Article 19. Principes généraux	23
Article 20. Compte d'exploitation prévisionnel	25
Article 21. Annulation de réservations par les passagers résidents	26

Article 22.	Grille tarifaire	27
Article 23.	Compensation financière.....	30
23.1	Compensation Financière des charges d'Exploitation (CFE).....	33
23.2	Compensation Financière Carburant (CFC)	35
Article 24.	Modalités de facturation et de versement de la Compensation Financière 39	
24.1	Modalités de facturation et de versement de la CFE.....	39
24.2	Modalités de facturation et de versement de la CFC	40
24.3	Dispositions générales	41
Chapitre IV -	CONTROLE DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION ET SANCTIONS.....	42
Article 25.	Contrôle de l'exécution de la Convention par l'OTC	42
Article 26.	Concertation et coordination entre les Parties	43
26.1	Comité de suivi environnemental, économique et juridique	43
26.2	Comité de suivi opérationnel	45
26.3	Comité de présentation et d'analyse des programmes	46
26.4	Comité d'analyse sur l'exécution de la Convention	47
Article 27.	Droit de contrôle sur pièces et sur place de l'Autorité délégente.....	48
Article 28.	Rapport annuel d'exécution	49
Article 29.	Etat statistique mensuel	50
Article 30.	Pénalités - Réduction du montant de la Compensation Financière	51
Chapitre V -	MODIFICATION ET FIN DE LA CONVENTION	55
Article 31.	Clause de rencontre.....	55
31.1	Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	55
31.2	Rencontres spécifiques.....	56
Article 32.	Terme de la Convention	57
Article 33.	Résiliation pour motif d'intérêt général	57
Article 34.	Résiliation pour faute du Délégataire	58
Article 35.	Liquidation ou redressement judiciaire du Délégataire.....	59
Article 36.	Cession de la Convention	59
36.1	Cession de la Convention.....	59
36.2	Dispositions générales	61
Article 37.	Modification de l'actionnariat du Délégataire.....	61
Article 38.	Notification de la Convention	62

Entre

La Collectivité de Corse (ci-après, la « *Collectivité* »), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, et l'Office des Transports de la Corse (ci-après l' « *OTC* » ou « *l'Office des Transports de la Corse* »), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI dûment habilités à cet effet par délibération n° [•] du [•].

D'une part,

La Collectivité de Corse et l'OTC sont désignés collectivement « *l'Autorité Délégante* ».

Et

La société Air Corsica, société anonyme d'économie mixte locale à Directoire et Conseil de Surveillance dont le siège social est sis à l'Aéroport Napoléon-Bonaparte, BP505 Ajaccio, 20186 Ajaccio Cedex 2, enregistrée au registre du commerce et des sociétés d'Ajaccio sous le numéro 349 638 395 et dont le capital social est de 15 015 520,00 euros, représentée par [*], en sa qualité de [*],

La Société Air France, société anonyme dont le siège social est situé 45, rue de Paris, 95747 Roissy-Charles de Gaulle Cedex, enregistrée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 420 495 178 et dont le capital est de 126 748 775 euros, représentée par [*], en sa qualité de [*],

Ayant constitué un groupement momentané d'entreprises ci-après, désignées individuellement le « Membre du Groupement » ou collectivement les « Membres du Groupement » ou le « Déléataire ». Air Corsica et Air France sont tenues conjointement et sans solidarité.

D'autre part,

L'Autorité Délégante et le Déléataire peuvent être individuellement désignés ci-après la « *Partie* » et collectivement désignés ci-après, les « *Parties* ».

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public aérien entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports aériens entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport aérien entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 45 mois et 7 jours dix conventions de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes aériennes de transport de passagers entre les aéroports de Corse et le continent, qui arrivaient initialement à échéance le 31 décembre 2023.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les 4 aéroports de Corse et les aéroports de Marseille, Nice et Paris Orly, pour une durée de 4 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2027.

L'Assemblée de Corse a décidé de prolonger jusqu'au 24 mars 2024 les quatre conventions de délégation de service public relatives aux lignes Orly par délibération n° 23/185 AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2023. Concomitamment, l'Assemblée de Corse a reporté au 25 mars 2024 l'entrée en vigueur des nouvelles obligations de service public concernant les lignes entre la Corse et Orly, par délibération n° 23/186 AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2023. Ce report des obligations de service public a fait l'objet d'avis rectificatifs publiés au Journal officiel de l'Union Européenne le 22 décembre 2023

A l'issue de la procédure de mise en concurrence, ... a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la liaison suivant délibération n° AC en date du

C'est dans ce contexte que la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse d'une part, et le Délégataire d'autre part, sont convenus de ce qui suit.

Chapitre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Objet de la Convention

La présente Convention de délégation de service public (ci-après, la « *Convention* ») a pour objet de confier au Déléataire l'exploitation, en exclusivité, à compter du 25 mars 2024, de services aériens réguliers sur la liaison [*] (ci-après, la « *Ligne* »).

Article 2. Durée de la Convention et définition des périodes d'exploitation

La présente Convention de délégation de service public est conclue pour une prise d'effet à compter du 25 mars 2024 et prend fin le 31 décembre 2027.

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

- première période d'exploitation : du 25 mars 2024 au 31 décembre 2024 ;
- deuxième période d'exploitation : du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 ;
- troisième période d'exploitation : du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 ;
- quatrième période d'exploitation : du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027.

En cas de résiliation de la Convention, le Déléataire conserve la responsabilité des opérations effectuées jusqu'à l'échéance anticipée de la Convention.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, 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 de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

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

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Déléataire.

Article 3. Documents contractuels

Les pièces contractuelles comprennent la présente Convention et ses annexes.

Les pièces contractuelles doivent être interprétées sur la base des principes du droit des délégations de service public et des règles générales applicables aux contrats administratifs.

En cas de contradiction, les stipulations de la Convention prévalent sur celles des annexes.

Article 4. Identification des Parties

4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse forment ensemble l'Autorité Délégante au sens de la Convention.

La Collectivité de Corse dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la Convention.

L'Office des Transports de la Corse contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la Collectivité de Corse, à prononcer les sanctions prévues par la présente Convention à l'encontre du Déléataire. Il verse au Déléataire la compensation financière prévue à l'Article 23 de la présente Convention, conformément aux modalités prévues à l'article 24 de la présente Convention.

4.2 Identification et représentation du Déléataire

Le Déléataire communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la Collectivité de Corse et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la présente Convention.

En cas de changement de représentant, le Déléataire en informe sans délai l'OTC par tout moyen approprié.

Article 5. Définition du service

Le service sur la liaison aérienne exploitée en application de la présente Convention (le « Service) doit être conforme aux obligations de service public publiées au Journal officiel de l'Union européenne le 11 mai 2023 sous la référence de l'avis 2023/C 166/07 et telles que modifiées par rectificatif du 22 décembre 2023 et au Journal officiel de la République française le xx sous la référence xx.

Ces obligations sont reproduites en Annexe 1 de la présente Convention.

Il est rappelé que toute exploitation de service aérien régulier sur le territoire français est 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, doit 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.

Article 6. Droits et obligations de l'Autorité Délégante

En application de l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales, la Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice du transport aérien entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- a) Définit la politique générale de transport public aérien incluant la consistance générale du Service et la tarification résident ;
- b) Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- c) Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégué ;
- d) Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégué ;
- e) Procède, avec l'aide du Délégué, à l'accréditation des passagers susceptibles de bénéficier du tarif résident (résidents ayant leur habitation principale et effective (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) en Corse) et, à ce titre, exige de leur part les justificatifs nécessaires selon la procédure définie en Annexe 7.

Les transporteurs sont le point d'entrée pour la collecte des données des passagers et sont responsables des émissions et donc de la vérification que chaque passager est titulaire d'un numéro d'accréditation lors de l'émission d'un billet au tarif résident.

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée à l'alinéa c) ci-dessus.

En outre, il verse au Délégué une compensation financière destinée à compenser les coûts liés à l'exploitation des obligations de service public qui lui sont imposées, dans les conditions et modalités prévues aux articles 23 et 24 de la présente Convention.

Il contrôle que le montant de la Compensation Financière versée au Délégataire au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard

Article 7. Gestion du personnel

7.1 Droit social

Le Délégataire veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente Convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

7.2 Recours à un personnel qualifié

Le Délégataire affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente Convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 8. Responsabilités

Le Délégataire est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente Convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la Collectivité de Corse ou l'OTC.

Le Délégataire assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente Convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond telles que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente Convention, dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Lorsque les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables l'autorisent, le Délégataire n'est admis à s'exonérer totalement ou partiellement des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- Soit d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 31 de la présente Convention ;

- Soit du fait de la victime ;
- Soit de la faute exclusive de la Collectivité de Corse ou de l'OTC ;
- Soit de tout autre cas d'exonération ou de limitation de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 9. Assurances

Le Délégataire dispose et justifie pour chaque aéronef d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 *relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs*.

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord de l'aéronef.

Le Délégataire renonce à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre contre l'OTC ainsi que contre la Collectivité de Corse prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports aériens et non d'autorité gestionnaire des infrastructures aéroportuaires utilisées par le Délégataire.

Le Délégataire s'engage à demander à l'apériteur qui sera désigné et à réitérer cette demande à chaque renouvellement annuel de ses polices pendant l'exécution de la présente Convention, à ce que les co-assureurs renoncent à tout recours contre l'Office des Transports de la Corse ainsi que contre la Collectivité de Corse, prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports aériens et non d'autorité gestionnaire des infrastructures aéroportuaires utilisées par la compagnie.

Le Délégataire communique à l'OTC la copie des attestations d'assurance souscrites au titre de la présente Convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Délégataire justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de dix (10) jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 10. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente Convention, les Parties s'obligent à tenter de se concilier avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers ayant pour mission d'aboutir à une conciliation. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze (15) jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute pour les parties de s'entendre à l'expiration de ce délai, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de conciliation.

L'avis rendu par le conciliateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de conciliation relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

Chapitre II - EXPLOITATION DU SERVICE

Article 11. Conditions d'exploitation

Le Délégataire s'engage à exécuter le service sur la Ligne conformément à l'offre, qui figure en Annexe 2 de la présente Convention, sur la base de laquelle il a été retenu.

Toute évolution ou modification des conditions d'exploitation sous forme d'affrètement de longue durée, de partage de code ou de franchise devra faire, le cas échéant, l'objet de l'autorisation préalable de la direction générale de l'aviation civile (ci-après "DGAC").

Par ailleurs, toute modification des conditions d'exploitation qui serait autorisée conformément à la réglementation et à la jurisprudence applicable, devra faire l'objet d'une communication avec un délai de prévenance minimum de trois (3) mois, sauf circonstances exceptionnelles, puis d'une autorisation préalable de l'Office des Transports de la Corse (OTC) et d'un avenant à la présente Convention.

Le Délégataire ne peut utiliser que des aéronefs d'un type certifié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Sont exclus les aéronefs pour lesquels une dérogation temporaire est autorisée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, en l'attente d'un accord formel, au titre du Règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil.

Sauf cas exceptionnel, justifié par la nécessité d'assurer pour une courte durée la continuité du service et faisant l'objet d'une autorisation explicite de la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile, est prohibé le recours aux moyens d'un Délégataire aérien non titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France ou un autre État membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien.

Le Délégataire s'engage à répondre sans délai à toute demande de la direction générale de l'aviation civile concernant les événements qui doivent être pris en compte et rapportés à l'autorité de tutelle de l'aviation civile, au sens du Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007.

Dans ses relations avec les autorités publiques ainsi qu'avec la clientèle avant, pendant et après le vol, le Délégataire aérien doit utiliser la langue française.

Article 12. Etablissement des programmes

Pour chaque saison IATA, le Délégataire notifie à l'OTC (i) à titre préalable, au moins 90 (quatre-vingt-dix) jours avant le début de la saison aéronautique concernée, l'offre de base, (ii) au moins 60 (soixante) jours avant le début de la saison aéronautique concernée, l'offre pour capacité excédentaire et (iii) au moins 45 (quarante-cinq) jours avant le début de sa mise en œuvre, pour validation par l'OTC, la liste des services aériens prévus dans le cadre de la présente Convention.

Le Délégataire fournira ses propositions de programme prévisionnel selon un modèle défini par l'OTC et comportant les éléments suivants :

- début et fin de la période,
- le numéro de vol, les horaires,
- la fréquence,
- le type d'avion,
- le nombre de sièges offerts en précisant l'offre de capacités régulières (offre de base), supplémentaires et non OSP (capacités excédentaires par rapport aux OSP).

L'OTC aura 72 (soixante-douze) heures (ouvrées) pour, le cas échéant, refuser cette offre, expressément et par écrit et, autrement, l'offre de capacité excédentaire sera considérée comme irrévocablement acceptée.

Le Délégataire pourra, à la demande de l'Autorité Délégante, et afin d'assurer la continuité territoriale et la qualité du service offert aux résidents corses, procéder à la publication des programmes de vol dans les systèmes de distribution au-delà de la période d'exécution de la présente Convention.

Article 13. Sécurité et sûreté des aéronefs

Le Délégataire maintient l'aéronef et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des aéronefs, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels.

Les aéronefs doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

Le Délégataire met et conserve chaque aéronef en état de service, pour le Service considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Le Délégataire met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la Collectivité de Corse ou à l'OTC.

Article 14. Accessibilité

Les aéronefs affectés à l'exécution de la présente Convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par la réglementation applicable.

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 9 de la présente Convention.

Article 15. Continuité du Service

15.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Le Délégataire s'engage pendant toute la durée d'exécution de la Convention à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles.

15.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégataire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégataire est précédée d'un préavis défini par la réglementation en vigueur et adressé par une organisation syndicale représentative au Délégataire concerné : ce dernier en informe l'Autorité Délégante et lui transmet dans les plus brefs délais ce préavis.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Délégataire concerné devra justifier par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

15.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Délégataire informe l'Autorité Délégante de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégataire informe l'Autorité Délégante de cette perturbation dans un délai de vingt-quatre (24) heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégataire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des perturbations et des éventuelles mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente Convention. Ces perturbations et mesures pourront être discutées lors du comité opérationnel. En pareille hypothèse, les Parties pourront également réunir le comité de suivi environnemental, économique et juridique visé à l'Article 26.1.

Article 16. Information des usagers

16.1 Principe

Il appartient au Délégataire d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers à compter du 25 mars 2024.

Il est rappelé que le Service est notamment destiné à des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

16.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégataire met à disposition, auprès de sa clientèle à compter du 25 mars 2024, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 17. Politique commerciale

Le Délégataire met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 18. Base de données

Les données horaires, les tarifs du Délégataire ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégataire garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Délégataire remet à l'Autorité Délégante dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable, dans le respect du Règlement (EU) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ses données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'Autorité Délégante ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Chapitre III - DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 19. Principes généraux

Le Délégataire exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. 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 du service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation, du service et du niveau des recettes qu'il génère (à l'exception du tarif résident dont le niveau est fixe sur toute la durée de la Convention, sauf circonstances exceptionnelles).

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du service et en assume les charges.

Conformément aux dispositions de l'article 17 § 8 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, l'OTC verse une Compensation Financière, telle que définie à l'article 23 de la Convention, au Délégataire en contrepartie des obligations de service public mises à sa charge.

Cette Compensation Financière ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le Délégataire ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

Cette Compensation Financière est également accordée dans le respect des dispositions des articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat, telles qu'interprétées par la Cour de justice, ainsi que des règles contenues dans les instruments de la Commission européenne en matière d'aides d'Etat pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). La Compensation Financière est, en particulier, calculée selon les règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicables aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public.

Ces obligations de service public figurent en Annexe 1 de la Convention.

Le Délégataire s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée. Le compte d'exploitation prévisionnel, établi sur la base du modèle établi par l'OTC, figure à l'Annexe 2 de la Convention.

L'estimation des charges et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres objectifs, transparents, plausibles et observables.

Le montant de Compensation Financière qui en découle est un montant maximum de compensation.

Article 20. Compte d'exploitation prévisionnel

L'équilibre économique de chaque Ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 2 de la Convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la Convention, aux risques et périls du Délégataire.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes hors TVA.

Article 21. Annulation de réservations par les passagers résidents

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Toutefois, en vue d'éviter les réservations abusives de nature à mettre en péril les besoins liés à la continuité du service public, notamment en empêchant les résidents qui ont un besoin légitime et impératif de voyager du fait de l'impossibilité de réserver en raison de réservations antérieures par des passagers qui ne se présenteront pas, les Parties s'accordent sur le fait qu'un mécanisme sera établi, dans l'Annexe 6, afin de porter à la connaissance des passagers les informations suivantes :

- l'utilisation des coupons de vols dans un certain ordre est obligatoire (notamment pour les billets aller/retour) ;
- les passagers qui souhaitent annuler leur vol sont tenus d'informer au préalable le Délégué au moins deux (2) heures avant le départ du vol ; et
- à défaut d'information préalable au moins 2 heures avant le départ du vol, les passagers qui ne se présentent pas ou qui annuleraient ou modifieraient leur billet tardivement ne pourront se voir rembourser leur coupon non-utilisé et s'exposent au paiement d'un supplément sur le vol retour faute d'avoir utilisé les coupons dans leur ordre d'émission.

Article 22. Grille tarifaire

Les grilles tarifaires applicables sur la Ligne se composent de tarifs résidents, qui sont fixés par la Collectivité en Annexe 1, ainsi que de tarifs non-résidents. S'agissant de ces derniers, le Délégué mettra en place un mécanisme de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant par une contribution spécifique. Cette contribution est une composante du prix du billet hors taxe et doit apparaître de manière distincte. Les modalités de suivi, de contrôle et d'actualisation de cette contribution spécifique sont définies en Annexe 10.

Toute personne justifiant de son habitation principale et effective en Corse peut bénéficier du tarif résident, dans les conditions prévues par les OSP telles que publiées et figurant en Annexe 1 à la Convention.

Les tarifs, les surcharges et la contribution spécifique mentionnée ci-dessus appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 portant modification du régime des obligations de service public de transport aérien, et en conformité avec l'Annexe 10.

Le Délégué s'engage à ce que les dispositions tarifaires applicables, notamment le tarif résident, soient portées à la connaissance des candidats au voyage par tous moyens appropriés notamment par les moyens suivants :

- 1) La grille des tarifs applicables à la Ligne et notamment le tarif résident prévu aux obligations de service public devront figurer de façon parfaitement lisible et intelligible dans les documents imprimables par le Délégataire et mis à la disposition des usagers à ses guichets aussi bien que dans les agences de voyages par lesquelles il commercialise des vols ;
- 2) Les services téléphoniques de réservation et de vente à distance, ainsi que le site internet du Délégataire devront, lorsqu'ils sont interrogés ou consultés par tout candidat au voyage en provenance ou à destination de [Y], préciser les dispositions tarifaires spécifiques à la ligne considérée, notamment le tarif résident prévu dans les OSP, ainsi que les catégories auxquelles elles s'appliquent ;
- 3) Les instruments de réservation et de vente aux guichets du Délégataire ou aux agences de voyage commercialisant les vols considérés et plus spécifiquement les écrans de visualisation du système informatisé de réservation utilisé devront faire apparaître, de façon parfaitement lisible, intelligible et non équivoque, les places disponibles, les classes de réservation et les tarifs spécifiques applicables sur les vols faisant l'objet de la présente Convention ainsi que les catégories auxquelles ces tarifs s'appliquent en application notamment des obligations de service public.

Tout manquement du Délégataire à ses obligations tarifaires pourra entraîner l'application de sanctions prévues par l'Article 30 de la Convention.

Article 23. Compensation financière

L'Autorité Délégante verse au Délégataire une Compensation Financière en contrepartie des Obligations de Service Public qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité.

La compensation financière ("**Compensation Financière**" ou "**CF**") se décompose comme suit :

- Une composante au titre des charges d'exploitation fixes et variables (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de matière carburant), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service et auxquelles s'ajoute la rémunération du Délégataire.
- Une compensation au titre des frais de matière carburant (**CFC**) supportés par le Délégataire pour assurer l'exécution du Service.

Le montant maximal de la Compensation Financière découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est fixé par période annuelle d'exploitation comme suit :

- [*] € HT pour la première année d'exploitation,
- [*] € HT pour la deuxième année d'exploitation,
- [*] € HT pour la troisième année d'exploitation,
- [*] € HT pour la quatrième année d'exploitation.

Les montants de CFE et CFC accordés au Déléataire sont déterminés chaque année, *ex post*, en fonction des charges et des recettes effectivement engendrées par le Service. Ces montants peuvent, pris individuellement, être inférieurs ou supérieurs à ceux découlant de l'Annexe 11 et des Comptes d'Exploitation Prévisionnels joints à l'Annexe 2, mais ne peuvent, au global, excéder le montant maximal de Compensation Financière mentionné ci-dessus.

Sur la base d'un décompte financier présenté par le Déléataire à l'issue de chaque période d'exploitation, et notamment du compte analytique relatif à la Ligne présenté par le Déléataire sur le modèle de l'Annexe 4, il est procédé par l'OTC à un examen financier annuel du montant de la Compensation Financière à verser au Déléataire, celui-ci étant, le cas échéant, diminué des réductions appliquées conformément à l'Article 30 ci-dessous.

Cet examen annuel peut donner lieu à des contrôles sur pièces et sur place selon les modalités prévues par l'Article 27 de la Convention.

Le Déléataire produit une attestation du commissaire aux comptes attestant que le compte analytique est conforme aux comptes analytiques globaux du Déléataire pour la période déterminée.

La détermination du montant de Compensation Financière à verser au Déléataire donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des Parties ou de leurs représentants.

En cas de déchéance ou de résiliation de la Convention avant son échéance prévue ou de risque substantiel d'interruption de la Convention, le montant de la compensation est recalculé au prorata de la durée réelle ou présumée d'exploitation, selon les modalités prévues aux paragraphes précédents.

Le Déléataire est par ailleurs tenu, après détermination de la Compensation Financière qui lui est due sur la période d'exécution de son service, de rembourser, le cas échéant, les sommes indûment perçues à titre d'acompte.

23.1 Compensation Financière des charges d'Exploitation (CFE)

La CFE correspond à la différence entre, d'une part, les charges réelles hors taxes (TVA) d'exploitation du service comprenant une rémunération à hauteur de 0,1% du total des charges réelles d'exploitation (hors matière carburant) hors taxes (TVA), et, d'autre part, les recettes commerciales, hors taxes (TVA, taxes et redevances passagers), procurées par celui-ci.

23.2 Compensation Financière Carburant (CFC)

23.2.1 Le champ de la CFC

L'OTC verse au Déléataire une compensation financière carburant (CFC) visant à compenser les charges portant sur la matière carburant JET qui sont supportées par le Déléataire en raison des obligations de Service qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité selon les modalités fixées à l'Article 24.2.

Cette compensation n'a pas vocation à compenser les autres charges relatives au carburant, notamment d'avitaillement ou au titre de l'application des réglementations (ex: TIRUERT), qui font partie des charges d'exploitation.

23.2.2 La gestion des coûts compensés par la CFC

Afin de prévenir la volatilité des coûts de la matière carburant couverts par la CFC, le Déléataire s'engage à optimiser, au plus tard à la fin de chaque année d'exploitation, les volumes prévisionnels de consommation carburant de la prochaine année d'exploitation, en respectant la saisonnalité détaillée des consommations.

Le Déléataire s'engage à utiliser un mécanisme de double couverture carburant/devise, par le biais de SWAP couvrant la matière carburant et le taux de change dollars euros. La référence carburant retenue est le "*Jet Fuel-Cargoes High Cif North West Europe*" exprimée en euros par tonne métrique.

Chaque Membre du Groupement est responsable de sa stratégie de couverture carburant et disposera d'une liberté totale pour la mettre en place conformément aux paragraphes précédents. Ainsi, les choix des prestataires, du nombre, de la durée et du moment des couvertures conclues se feront notamment à la discrétion de chaque Membre du Groupement.

Le Déléataire devra agir en toute transparence avec l'Autorité Délégente. Un bilan actualisé de la stratégie mise en œuvre par le Déléataire et de ses impacts sera présenté lors des comités économiques, juridiques, et environnementaux prévus à l'article 26.1.

23.2.3 La détermination de la CFC

La CFC correspond aux coûts réels matière carburant supportés par le Déléataire et tenant compte des débouclages effectifs des couvertures carburant.

Article 24. Modalités de facturation et de versement de la Compensation Financière

La Compensation Financière est prise en charge dans ses deux composantes par l'Office des Transports de la Corse.

La TVA n'est pas applicable aux compensations versées.

24.1 Modalités de facturation et de versement de la CFE

Les paiements correspondant à la CFE sont effectués sous forme d'acomptes et de solde, selon les modalités suivantes, pour chaque année complète d'exploitation :

- Un acompte est versé le dernier jour ouvré de chaque mois sur demande du Déléataire. Il représente 1/12^{ième} de 95 % de la CFE prévisionnelle (correspondant au montant de la Compensation Financière prévisionnelle diminuée de la CFC prévisionnelle détaillée en Annexe 11). La demande du Déléataire doit rappeler l'objet de son service, les références de la Convention en cours et détailler le calcul permettant de fixer la somme à payer au titre de chaque acompte.
- Le solde éventuellement dû et réclamé par le Déléataire, représentant 5 % du montant prévisionnel de CFE, sera versé annuellement, après la signature du procès-verbal prévu à l'Article 0 ci-dessus, et au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit la période d'exploitation concernée.

24.2 Modalités de facturation et de versement de la CFC

La compensation au titre des charges de carburant (CFC) est facturée par le Déléataire suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ième} du montant de CFC prévisionnelle découlant de l'Annexe 11 pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

24.3 Dispositions générales

En application de l'article R. 2192-31 du Code de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Les demandes d'acompte et de solde ainsi que les documents justificatifs à produire à l'appui du paiement du solde devront être déposées sur la plateforme Chorus Pro et adressées par courriel à l'adresse suivante : contact@otc-corse.fr

Chapitre IV - CONTROLE DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION ET SANCTIONS

Article 25. Contrôle de l'exécution de la Convention par l'OTC

Une revue spécifique des horaires proposés sera réalisée par l'OTC dans le cadre de la demande d'approbation du programme de vol de chaque saison IATA.

L'objectif de cette revue est de vérifier, avant le début de l'exécution des services, la conformité des horaires proposés par le Délégué vis-à-vis des exigences des OSP en termes d'horaires et de durée de séjour à destination.

Toutefois, pour les aéroports coordonnés dont l'obtention des créneaux horaires qui sont réservés dans le cadre de l'exécution de la DSP se fait conformément au Règlement européen (CEE) n° 95/93, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra être imputée au Délégué, sauf en cas de négligence du Délégué en ce qui concerne ses propres créneaux horaires (non OSP).

A la fin de chaque année civile, et indépendamment de tout contrôle pouvant être réalisé à tout moment par l'OTC, notamment dans le cadre prévu à l'Article 28, la bonne exécution de la Convention et le respect des OSP seront contrôlés, sur la base notamment des documents fournis par le Délégué selon le modèle figurant en Annexe 4, devant être rempli selon la note explicative jointe à ce modèle.

L'ensemble des obligations du Délégué seront comparées aux exigences du cahier des charges des OSP en utilisant également les états statistiques mensuels communiqués par le Délégué incluant le cas échéant un rapprochement avec les données communiquées par les gestionnaires des aéroports concernés.

Article 26. Concertation et coordination entre les Parties

26.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

Un comité de suivi environnemental, économique et juridique se réunit *a minima* tous les trois (3) mois afin de suivre la situation économique de la desserte aérienne objet de la Convention.

A la demande de la Collectivité de Corse ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;

- d'un représentant de la Collectivité de Corse ;
- des référents mentionnés à l'Article 4.2, d'un responsable financier du Délégué et ;
- de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué, et avec notification préalable au Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner les états statistiques mensuels ainsi que les CEP actualisés trimestriellement, qui doivent être produits par le Délégué à titre indicatif en tant qu'outils de travail. Les données transmises dans les CEP actualisés ne sont que prévisionnelles.

Le Délégué s'engage à se conformer aux modèles de transmission des données établis par l'OTC figurant en Annexes 5 et 8, lesquels peuvent être amenés à évoluer en cours d'exécution de la Convention

Ce dernier pourra également être amené à produire tout élément financier analytique - notamment tous les coûts associés aux impacts des réglementations carbone, carburant durable et taxation du carburant - et toute réponse écrite à une question posée par l'OTC ainsi que des projections financières sur l'impact de nouvelles réglementations en cours de préparation ou récemment adoptées.

Ce comité a également pour objet de traiter des questions liées :

- à l'impact des normes environnementales sur l'exécution de la Convention mais également des conséquences de l'entrée en vigueur de toutes nouvelles normes environnementales ;
- à l'impact de l'évolution de la réglementation en matière énergétique sur l'exécution de la Convention ;
- à l'analyse a posteriori de l'évolution des flux de passagers transportés, phénomènes de saturation, de la fermeture des vols à la vente et des enseignements qui pourraient en être tirés (modification des OSP, etc.) ;
- à l'analyse des engagements pris et à prendre au titre des couvertures carburant.

La convocation est transmise au Délégué trente (30) jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept (7) jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'0 de la présente Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la Collectivité de Corse et au Délégué dans un délai d'une (1) semaine à compter de la réunion. La Collectivité de Corse et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de dix (10) jours ouvrés à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

26.2 Comité de suivi opérationnel

Un comité de suivi opérationnel se réunit chaque semaine afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Une fréquence plus rapprochée pourra être décidée en cas de crise.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants aéroportuaires concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 4.2, de responsables techniques du Délégué ; et
- de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué, et avec notification préalable au Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué (ou par tout autre membre du comité) concernant l'exécution du Service (en ce compris notamment, tout élément statistique ou relatif à une éventuelle saturation, fermeture à la vente, etc.).

La convocation est transmise au Délégué trois (3) jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'0 de la présente Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la Collectivité de Corse et au Délégué dans un délai de trois (3) jours à compter de la réunion. La Collectivité de Corse et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de trois (3) jours ouvrés à compter de sa réception. L'absence d'observations dans ce délai vaut approbation.

26.3 Comité de présentation et d'analyse des programmes

Le comité technique se réunit deux fois par an, au plus tard quarante-cinq (45) jours avant chaque début de saison aéronautique IATA, sur convocation de l'OTC adressée trente (30) jours avant la date de réunion.

Il est dirigé par le Directeur général de l'OTC ou son représentant et composé des représentants de l'OTC, d'un représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile, des représentants du Délégataire ainsi que d'un représentant de chacun des exploitants aéroportuaires concernés et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire.

Le comité a pour objet principal d'examiner de manière concertée les programmes prévisionnels de chaque saison aéronautique IATA, les conditions de réalisation du service et plus particulièrement l'ajustement des capacités programmées au plus près de la demande dans le respect des obligations de service public.

26.4 Comité d'analyse sur l'exécution de la Convention

Le comité se réunit annuellement, au plus tard mi-novembre, selon convocation de l'OTC adressée trois (3) semaines avant la date de réunion.

Il est dirigé par le Directeur général de l'OTC et ou son représentant, composé des représentants de l'OTC, des représentants du Délégataire, et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégataire, après signature d'un engagement de confidentialité et avec notification préalable au Délégataire.

Le comité a pour objet principal (i) d'examiner le rapport annuel d'exécution de l'année n-1, prévu à l'Article 28 de la présente Convention, tel que préalablement audité par le Délégant et (ii) d'analyser les éléments et constats produits lors des réunions du Comité de suivi environnemental, économique et juridique, pouvant donner lieu à la préparation de propositions d'évolution des OSP.

Conformément à l'article 28, le Délégataire remet à l'OTC dans son rapport annuel un compte d'exploitation selon le modèle figurant en Annexe 4 de la Convention (En cas de modification des méthodes comptables, le Délégataire produira également une version pro forma des comptes d'exploitation aux méthodes d'élaboration des comptes prévisionnels figurant en Annexe 2).

Il est procédé à la comparaison du prévisionnel et du réalisé dans le cadre du comité d'analyse sur l'exécution de la Convention, sur la base d'une note explicative des écarts constatés entre le compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 2 et les comptes d'exploitation joints au rapport final, par poste de charges sous forme d'approche par écart prix et écart quantité selon les modèles figurant en Annexe 8.

Ce comité peut aborder d'autres points majeurs relatifs à la Convention ou à son environnement s'ils ont été portés à l'ordre du jour joint à la convocation. Le cas échéant, le Délégataire peut solliciter l'inscription à l'ordre du jour de tels points.

Le compte rendu de chacun des comités susvisés est établi par l'OTC qui le transmet au Délégataire dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réunion. Le Délégataire peut y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux (2) semaines à compter de sa réception. L'absence de validation dans ce délai vaut approbation.

Article 27. Droit de contrôle sur pièces et sur place de l'Autorité délégante

Un ou des représentants de l'Autorité délégante ou tout prestataire de service désigné par elle peuvent se faire présenter par le Délégataire, dans un délai raisonnable et tenant compte des usages du secteur du transport aérien, toutes pièces et tous documents nécessaires à l'exercice de son droit de contrôle dans la limite du respect du secret commercial protégé par la loi.

Ils peuvent procéder à toute vérification utile pour s'assurer que le service public délégué est exploité dans les conditions prévues à la Convention et que les intérêts contractuels de la Collectivité sont sauvegardés.

En outre, et s'agissant particulièrement du contrôle relatif à la mise en place du tarif résident, l'OTC se réserve la possibilité de procéder à un échantillonnage aléatoire par exemple en réalisant une réservation sur le site internet du Délégataire, en vue de vérifier pour plusieurs dates et plusieurs lignes la disponibilité du tarif résident.

Les résultats de ces contrôles sont susceptibles de donner lieu à application des mises en demeure et sanctions prévues à la Convention.

Tout prestataire désigné par l'Autorité délégante pour exercer ce contrôle devra fournir au Délégataire un engagement unilatéral de confidentialité visant à garantir la non-divulgence de toute information confidentielle transmise par le Délégataire.

Article 28. Rapport annuel d'exécution

Pour permettre la vérification et le contrôle du fonctionnement des conditions financières et techniques de la Convention ainsi que le versement de la compensation financière à l'issue de chaque période annuelle d'exploitation, le Délégataire fournira à l'Autorité Délégante chaque année avant le 1^{er} juin un rapport d'exécution comprenant, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, les éléments suivants :

- Le compte annuel de résultat de l'exploitation pour la Ligne selon le modèle figurant en Annexe 4 de la Convention (En cas de modification des méthodes comptables, le Déléataire produira également une version pro forma des comptes d'exploitation aux méthodes d'élaboration des comptes prévisionnels figurant en Annexe 2) ;
- Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation ;
- L'analyse de la qualité du service rendu comportant notamment la liste exhaustive et la nature des perturbations et interruptions de service ;
- Une annexe comportant toutes les informations utiles permettant à la Collectivité de Corse d'apprécier les conditions d'exécution du service et comprenant notamment la liste des vols effectués avec le type d'appareils, le trafic passagers par ligne, les taux de remplissages par vol, les tarifs pratiqués, leur mode de détermination et leur évolution, les effectifs.

Les documents sont transmis sous format papier en quatre exemplaires et sous format électronique à l'Autorité Déléante.

Il est convenu que le dernier jour de chaque période d'exploitation est fixé au 31 décembre.

L'absence de production des documents dans les délais susvisés constitue une faute contractuelle donnant lieu à l'application des sanctions financières prévues à la Convention.

Article 29. Etat statistique mensuel

Le Déléataire fournit à l'Autorité Déléante un état statistique mensuel détaillant, pour la liaison objet de la Convention, la liste des vols effectués avec le type d'appareil, les capacités offertes, le nombre total de passagers transportés, le nombre total de passagers payants transportés ainsi que la liste et la nature des incidents d'exploitation.

Cet état statistique sera établi selon un modèle informatique indiqué par l'Office des Transports de la Corse, tel que figurant en Annexe 5 à la Convention, et comportant notamment les éléments suivants pour chaque liaison : date du vol, le numéro de vol, l'aéroport de départ et d'arrivée, les horaires de départ et d'arrivée, la fréquence, le type d'avion, le nombre de sièges offerts, le détail des sièges offerts par offre régulière (offre de base) et supplémentaire, le nombre de passagers payants et gratuits, le nombre de passagers, par typologie de passager (passagers acquittant un tarif résident ou non-résident), le coefficient de remplissage.

Cet état statistique mensuel devra être remis au plus tard le quinze (15) de chaque mois suivant le mois analysé.

Article 30. Pénalités – Réduction du montant de la Compensation Financière

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R. 330-20 du Code de l'aviation civile et de l'Article 34 et sauf événement extérieur au Déléataire, imprévisible et qu'il n'a pu éviter malgré les efforts raisonnables déployés, en cas de manquement par le Déléataire aux obligations de service public ou à toute obligation contractuelle au cours d'une période d'exploitation, une réduction du montant de la Compensation Financière fixée à l'Article 23 pourra lui être appliquée, conformément à ce qui suit :

- a) En cas de capacités offertes inférieures aux capacités requises par les obligations de service public, l'Office des Transports de la Corse pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE de l'année sera calculé au prorata de la capacité non fournie sur la base d'1/4 (un quart) du montant de la CFE de l'année. L'OTC réduira ainsi les mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité.
- b) En cas d'annulation, pour des raisons imputables au Déléataire, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE de l'année sera calculé au prorata des fréquences non assurées sur la base d'1/4 (un quart) du montant de la CFE de l'année. L'OTC réduira ainsi les mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité.

En cas de non-respect par le Déléataire d'un taux de ponctualité corrigée (retard inférieur à 15 minutes) de 85% des vols opérés pendant l'année sur la ligne, pour des raisons imputables au Déléataire, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE au moment de la réconciliation annuelle au titre de l'année considérée. Ce montant de 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. Le taux de ponctualité calculé sur la base des données du Délégataire est arrondi au point supérieur par le Délégataire. L'OTC réduira l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité.

Ne seront pas considérées comme étant des raisons imputables au Délégataire : (i) toute grève ou mouvement social externe au Délégataire, (ii) toute cause d'annulation ou de retard découlant du contrôle aérien, (iii) toute force majeure telle que définie à l'Article 31, ou (iv) toute circonstance extraordinaire au sens du Règlement (CE) n° 261/2004.

- c) En cas de non-application par le Délégataire 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, dans le cadre de son contrôle, de l'absence de mise en œuvre du tarif résident, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de 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^{ème} (un cinquième) du montant de la CFE de l'année.
- d) En cas de non-respect par le Délégataire des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE de l'année sera calculé au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'obligation de durée minimum sur site n'a pas été respectée sur la base d'1/5^{ème} (un cinquième) du montant de la CFE de l'année. L'OTC réduira ainsi les mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité.
- e) En cas de non-production par le Délégataire dans le délai imparti des documents exigés par l'Article 26, l'Article 27, l'Article 28 et l'Article 29 de la Convention, quinze (15) jours après une mise en demeure restée infructueuse, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE au titre de l'année considérée égale à 20 000 euros par jour de retard. Cette pénalité donnera lieu à une réduction de l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité.
- f) En cas d'interruption du service par le Délégataire sans respecter le délai de préavis prévu par les obligations de service public, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE égale à 1/5^{ème} (un cinquième) de la compensation de l'année par mois de carence. Cette pénalité sera le cas échéant, appliquée en fin de Convention.

- g) En cas de retard de production du rapport annuel d'exécution par le Déléataire dans le délai imparti en vertu de l'Article 28, l'OTC pourra lui appliquer une 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.
- h) En cas d'absence d'un des représentants susvisés du Déléataire sans présentation d'un motif valable avant la réunion d'un des comités convoqués conformément à l'article 26, l'Autorité Délégente pourra appliquer au Déléataire une réduction du montant de la CFE au titre de l'année considérée égale à 1 000 euros par absence. Cette pénalité donnera lieu à une réduction de l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité.

Les différentes sanctions prévues ci-dessus ne pourront pas se cumuler. Seule la cause primaire fera l'objet d'une sanction, sans préjudice du droit pour l'Autorité Délégente de résilier la présente Convention pour inexécution fautive dans les conditions prévues à l'Article 34.

Chapitre V - MODIFICATION ET FIN DE LA CONVENTION

Article 31. Clause de rencontre

31.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

En cas de force majeure ou d'imprévision, les Parties se concertent afin d'identifier les mesures destinées à rétablir l'équilibre économique de la Convention.

Dans ces hypothèses, les Parties se rencontrent dans les meilleurs délais à l'initiative de la Partie la plus diligente.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un événement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L. 6 du Code de la commande publique un événement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la Convention.

Les Parties se concerteront pour procéder au réexamen des conditions d'exécution de la Convention dans un délai maximal de trois (3) mois à compter de la saisine de l'OTC.

Toute modification des conditions d'exécution qui serait décidée en application du présent article donnera ensuite lieu à la conclusion d'un avenant soumis au vote de l'Assemblée de Corse. Le versement de toute indemnité de force majeure ou d'imprévision fera l'objet d'un accord distinct à la présente Convention.

Les conditions d'exécution de la présente Convention peuvent également être modifiées en cas de décision de mise en place, par l'Autorité Délégante, sans que le Déléataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Déléataire pour une durée de vingt-quatre (24) mois.

Si l'Autorité Délégante ne décide pas de la mise en place d'un tel mécanisme, les Parties acteront de la contractualisation d'un nouveau contrat de couverture carburant. Un avenant à la présente Convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions associées à ce nouveau contrat de couverture courant selon une durée fixée par l'Autorité Délégante et permettant l'exécution de la Convention à des conditions financières non substantiellement dégradées.

31.2 Rencontres spécifiques

Eu égard au contexte réglementaire en matière environnementale, les Parties conviennent de faire un point régulier lors du comité environnemental, économique et juridique aux fins d'évaluer l'état des réglementations d'ordre environnemental, d'origine internationale, européenne, et nationale adoptées, ayant trait à l'exécution du Service.

Dans l'hypothèse où le Délégué souhaiterait s'engager dans des projets de nature à approfondir les solutions techniques permettant, notamment, d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre, ou, dans une plus large mesure, améliorer la qualité environnementale du service, les Parties conviennent de se rencontrer à l'initiative de la plus diligente d'entre elles.

En cas d'entrée en vigueur de toutes normes environnementales induisant des obligations relatives à la composition du carburant ou instaurant des limitations d'émission de gaz à effet de serre, les Parties conviennent de se rencontrer, à l'initiative de la Partie la plus diligente, afin d'en déterminer les conséquences financières étant précisé que leur survenance ne dispense par le Délégué de son obligation d'exécution.

Après validation par l'Autorité Délégante, un avenant à la présente Convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions y associées jusqu'à l'échéance de la Convention, ainsi que les nouvelles conditions financières et leur intégration dans le compte d'exploitation prévisionnel visé à l'Annexe 2.

Article 32. Terme de la Convention

La présente Convention prend fin à son terme, tel que fixé à l'Article 2.

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

Dans l'hypothèse où une nouvelle convention de délégation de service public serait conclue à l'issue de la présente Convention, le Délégataire prendra toutes les mesures permettant à son successeur d'assurer la continuité du service public à l'échéance de la présente Convention, notamment en lui fournissant toutes informations nécessaires à une bonne transition.

Article 33. Résiliation pour motif d'intérêt général

L'Autorité Délégante peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation, sans indemnité, devra être précédée d'un préavis motivé d'un (1) an notifié au Délégataire par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

Article 34. Résiliation pour faute du Délégataire

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégataire sont notamment, les suivants :

- manquements graves ou répétés à la Convention ;
- manquements graves ou répétés à la sécurité ;
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports aériens ;
- fraude ou malversation ;
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la Collectivité et de l'OTC ;
- modification de son actionnariat en méconnaissance des stipulations de l'Article 37.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégataire dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégataire défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégataire ne donne lieu au versement par l'OTC ou la Collectivité de Corse d'aucune indemnité au Délégataire défaillant.

Article 35. Liquidation ou redressement judiciaire du Déléataire

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Déléataire (ou, le cas échéant, de l'un des Membres du Groupement), la Convention est résiliée de plein droit pour le Déléataire ou, le cas échéant, pour le Membre du Groupement concerné par la procédure collective après une mise en demeure de prendre parti sur la poursuite de la Convention adressée par la Collectivité de Corse au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, et restée plus d'un (1) mois sans réponse. Avant l'expiration de ce délai, le juge-commissaire peut impartir au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, un délai plus court ou lui accorder une prolongation, qui ne peut excéder deux (2) mois, pour se prononcer.

Cette résiliation ne donne droit au versement d'aucune indemnité au Déléataire (ou, le cas échéant, au Membre du Groupement) objet de la procédure collective.

Article 36. Cession de la Convention

36.1 Cession de la Convention

Le Déléataire ne pourra céder ni transférer par quelque voie de droit que ce soit (notamment par voie de cession, transfert, substitution, d'apport, fusion, scission ou de toute autre transmission universelle de patrimoine, suretés) à titre gratuit ou onéreux tout ou partie des droits et obligations résultant de la Convention qu'avec l'agrément exprès, écrit et préalable de l'Autorité Délégante.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Délégant, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Déléataire dans les droits et obligations résultant de la Convention.

La cession sera matérialisée par un avenant de transfert entre les Parties.

36.2 Dispositions générales

A défaut d'agrément dans les conditions ci-dessus visées, la cession sera considérée comme irrégulière et inopposable à l'OTC et pourra entraîner la résiliation de la Convention par l'OTC pour faute, dans les conditions prévues à l'Article 34.

Le Déléataire supportera seul la charge intégrale des frais liés à la cession de la Convention, en ce compris notamment toutes les taxes, droits, honoraires, redevances et impôts, remises en cause d'exonérations passées ou futures en découlant.

Article 37. Modification de l'actionnariat du Déléataire

Si la composition de l'actionnariat du Déléataire (ou de l'un des Membres du Groupement) venait à être modifiée de manière majoritaire par rapport à l'actionnariat initial à la date de signature de la présente Convention, il en informerait, préalablement à sa mise en œuvre, l'OTC et la Collectivité de Corse par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le Déléataire (ou le Membre du Groupement dont l'actionnariat viendrait à être modifié) devra, dans la lettre de notification susvisée adressée à l'OTC et à la Collectivité de Corse, justifier du maintien de ses capacités économiques, financières, techniques et professionnelles.

A compter de la réception de la lettre de notification visée à l'alinéa 1, l'OTC et la Collectivité de Corse se prononcent dans un délai d'un (1) mois. L'absence de réponse vaut non-opposition.

Le refus de l'OTC et de la Collectivité de Corse donnera lieu à une décision de résiliation sans indemnité de la Convention à l'égard du Déléataire ou, le cas échéant, dudit Membre du Groupement, qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois. A compter de cette dernière date, le du Membre du Groupement sortant ne sera plus tenu aux obligations futures de la Convention.

Dans ce cas, l'autre Membre du Groupement continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Cette modification de la composition du Déléataire fera l'objet d'un avenant à la présente Convention.

Sans préjudice de l'application des dispositions précédentes, toute modification de l'actionnariat du Déléataire ou, en cas de Groupement, d'un des Membres du Groupement excédant un seuil de 10 % donne lieu à une information dans les plus brefs délais de la Collectivité de Corse et de l'OTC.

Article 38. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour l'Autorité Délégante : [*]

Pour le Délégué :

Air Corsica
Aéroport Napoléon Bonaparte, BP 505
20186 Ajaccio Cedex 2

Société Air France
45, rue de Paris
95747 Roissy-Charles de Gaulle Cedex

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Fait à Ajaccio, le [*] 2024

JUSTIFICATION :

Compte tenu du report de l'entrée en vigueur de cette convention, celle-ci sera signée en 2024.

En [*] exemplaires

Pour la Collectivité de Corse

Pour l'Office des Transports
de la Corse

Pour Air Corsica

Pour Société Air France

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : obligations de service public telles que publiées à l'Assemblée de Corse

Annexe 2 : CEP remis dans l'offre du délégataire

Annexe 3 : modèle de compte d'exploitation prévisionnel

Annexe 4 : modèle de compte de résultat analytique annuel

Annexe 5 : modèle d'état statistique mensuel

Annexe 6 : traitement des cas d'annulation de réservations par les passagers résidents

Annexe 7 : procédure d'accréditation des résidents corses

Annexe 8 : modèle de compte d'exploitation prévisionnel actualisé trimestriellement

Annexe 9 : conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite

Annexe 10 : modalités de suivi, de contrôle et d'actualisation de la contribution spécifique carbone

Annexe 11 : présentation du montant prévisionnel de la CFC

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**PRESENTATION DES RAPPORTS D'ANALYSE DES OFFRES FINALES
AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION (Article L 1411-5 CGCT)**

31 janvier 2024

**Identification de la personne morale de droit public qui passe le contrat de
délégation de service public**

Ministère, collectivité territoriale ou établissement concerné :

Office des transports de la Corse
19 Avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 AJACCIO Cedex 2

Présentation de l'autorité délégante

Coordonnées

- **Collectivité de Corse**, représentée par le Président de son conseil exécutif,
M. Gilles SIMEONI

Hôtel de Région
22 Cours Grandval - 20 187 AJACCIO
Tél. 04.95.51.64.64 - Fax 04.95.51.66.21

- **OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE**, représenté par M. Jean-
François SANTONI, Directeur général

19, avenue Georges Pompidou
BP 501 - 20186 Ajaccio Cedex
Tél: 04 95 23 71 30 - Fax: 04 95 20 16 31

Composition de la commission de délégation de service public

- La composition de la commission de délégation de service public a été fixée par **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/127 AC en date du 22 juillet 2021, telle que modifiée par la délibération de l'Assemblée de Corse n° 22/180 du 25 novembre 2022.**
- Le règlement intérieur de la commission de délégation de service public a été adopté par la **délibération de l'Assemblée de Corse n° 21/132 AC en date du 23 juillet 2021.**
- **Membres à voix délibérative**

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	Jean	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COMBETTE	Christelle	Conseillère à l'assemblée de Corse - Titulaire
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BENEDETTI	Paul-Félix	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
COLONNA	Romain	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
FAGNI	Muriel	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant
CHIAPPINI	Angèle	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
POLI	Pierre	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
BATTESTINI	Serena	Conseillère à l'assemblée de Corse - Suppléant

- **Membre à voix consultative**

Nom	Prénom	Qualité
KASTLER	Steve	Représentant de la DREETS

Propos introductifs :

Sont présents, en qualité de membres de la CDSP avec voix délibérative :

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	JEAN	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
CHIAPPINI	Angèle	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
KASTLER	Steve	DREETS

Le quorum est atteint, la commission peut valablement délibérer (***Le quorum doit être atteint non seulement à l'ouverture de la séance mais encore lors des débats et du vote de la commission***).

Le Président de la CDSP rappelle en propos introductifs la nécessité de respecter la confidentialité des échanges au sein de la commission.

RAPPEL DE LA PROCEDURE

Lors de sa réunion du 18 juillet 2023 à 8h, la Commission de Délégation de Service Public a pris acte de l'enregistrement de quatorze plis antérieurement à la date limite de remise des candidatures et des offres.

Lesquels ont été déposés par les candidats suivants (identifiés comme suit, dans l'ordre d'enregistrement de leurs plis respectifs) :

- Candidat 1 : Volotea
- Candidat 2 : Air Corsica
- Candidat 3 : Groupement Air Corsica/ Air France.

La CDSP a pris acte de la complétude des dossiers de candidature de chacun desdits candidats au regard des documents exigés par le règlement de la consultation.

Elle a relevé que :

- Le candidat 1 a déposé une offre pour les lots 1, 2, 4 et 5
- Le candidat 2 a déposé une offre pour les lots 2, 3, 5, 6, 9 et 10

- Le candidat 3 a déposé une offre pour les lots 1, 4, 7 et 8

La CDSP a ensuite demandé au service technique en charge du dossier de procéder à l'analyse des trois candidatures conformément aux critères définis dans le règlement de la consultation.

La CDSP, après examen des garanties professionnelles et financières des candidats, de leur respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212 -1 à L. 5112-4 du Code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public, s'est réunie le mardi 18 juillet à 15h en présence de Maître DE CASTELLI huissier de justice et a conclu que les trois candidatures susvisées étaient complètes et recevables et dressé la liste des candidats admis à présenter une offre pour chacun des lots considérés.

Ont été admis à présenter une offre, après délibération de la CDSP :

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

La CDSP s'est réunie le 22 août 2023 et a procédé à l'analyse des offres initiales.

Chaque offre a fait l'objet d'une analyse au titre des 3 critères figurant à l'article 9.2 du règlement de consultation.

Au terme de son analyse, la CDSP a émis l'avis suivant :

« Vu le rapport d'analyse des offres ;

Après en avoir débattu et délibéré, la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis de poursuivre la procédure en entrant en phase de négociation utile avec les candidats suivants :

- *Volotea concernant les lots n° 1,2, 4 et 5*
- *Air Corsica concernant les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10*
- *Le Groupement Air France/ Air Corsica concernant les lots 1, 4, 7 et 8.*

La CDSP sollicite lors de la phase des négociations, une vigilance particulière concernant les engagements pris par les candidats en matière sociale (obligations de reprise des personnels, le cas échéant) et les engagements pris et/ou garanties

apportées pour assurer la robustesse financière des candidats durant toute la durée de l'exécution du contrat ».

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

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.

A l'issue du 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.

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'Etat aboutissaient à un abondement supplémentaire de DCT et/ou (ii) les discussions avec les candidats conduisaient à une réduction de la compensation financière sollicitée¹.

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 ;

¹ Ce n'est que par la loi n° 2023-1114 du 30 novembre 2023 de finances de fin de gestion pour 2023 publié au Journal officiel du 1er décembre (JORF n° 0278) qu'une dotation exceptionnelle de 40 M€ au profit de la Collectivité de Corse a été adoptée pour l'année 2023 afin de contribuer au financement des délégations de service public (DSP) maritime et aérienne. L'attribution des crédits à l'OTC n'a par ailleurs été effective qu'à compter du 15 janvier 2024.

Procès-verbal de la CDSP : Présentation de l'état des négociations et des rapports d'analyse des offres finales / Avis motivé de la Commission – 31 janvier 2024

- 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.

Une nouvelle CDSP, réunie le 27 octobre 2023, a émis un avis favorable pour la prolongation de la durée des conventions objet des lots « Paris » jusqu'au 24 mars 2024.

C'est dans ce contexte qu'il a été demandé par délibération n° 23/185 du 21 décembre 2023 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 23/054 AC 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 par délibération n° 23/186.

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.

Trois tours de négociation supplémentaires ont été organisés les 9 novembre et 5 décembre 2023 ainsi que le 10 janvier 2024.

A l'issue du dernier 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.

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

Présentation du rapport d'analyse des offres finales pour les lots « Paris » (lots 1, 4, 7 et 8)

Le rapport d'analyse des offres finales pour les lots « Paris » est présenté par Monsieur Jean-François SANTONI, Directeur Général de l'Office des Transports de la Corse.

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 :	Eléments 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 : ○ 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 : ○ 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	Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants : ○ 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	Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants : ○ Robustesse du modèle économique et financier :

Robustesse financière et juridique	○ 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.

Les critères et sous-critères d'appréciation des offres sont identiques pour l'ensemble des lots mis en concurrence.

Conformément à l'article 5.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats doivent présenter les éléments suivants (P (produit), M (manquant), I (incomplet)) :

Pièces à remettre au titre de l'offre	Candidat x	Candidat y
1. Une description détaillée des propositions du soumissionnaire précisant la manière dont il entend répondre aux obligations de service public. Chacune des obligations doit faire l'objet de propositions précises. En vue de démontrer sa capacité à assurer l'exploitation du service dans le respect des normes de régularité, continuité et capacité prévues par les obligations de service public, le soumissionnaire précisera les moyens humains et techniques qu'il affectera à l'exploitation de la liaison, notamment : ○ le nombre, la qualification et l'affectation des personnels (et, le cas échéant, les recrutements auxquels il compte procéder) ; ○ les types d'avion utilisés, leur capacité, leur âge et, le cas échéant, leur immatriculation ; ○ en vue d'assurer la régularité et la ponctualité des vols. Si le soumissionnaire envisage de recourir à un affrètement, un partage de codes ou une franchise, ceux-ci devront faire l'objet d'une présentation détaillée dans l'offre. Une copie du contrat d'affrètement et de la décision d'approbation préalable dudit contrat devra être jointe à l'offre. Si la licence d'exploitation du candidat a été délivrée par un Etat membre de l'Union européenne autre que la France, il devra présenter une copie de la décision d'approbation préalable du contrat d'affrètement émanant des autorités aéronautiques dudit Etat.	P	P

2. La grille tarifaire détaillée proposée par le soumissionnaire sur la liaison et, le cas échéant, ses principes de variation. Le Candidat mentionnera notamment : ○ S'agissant des tarifs non-résidents, les modalités de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant durable par une contribution spécifique prélevée directement en supplément du prix du billet hors taxe et redevances ; ○ Ses propositions en matière de tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant, affinitaire, etc.)	P	P
3. Le compte d'exploitation prévisionnel de la liaison, détaillé par année d'exploitation. Ce bilan comportera notamment, pour chaque année d'exploitation : ○ les prévisions de trafic de la liaison (les hypothèses et les références prises en compte pour établir ces prévisions devront nécessairement être communiquées et justifiées) ; ○ une comptabilité analytique prévisionnelle indiquant la décomposition des postes de coûts et de recettes d'exploitation sur la liaison. Pour chaque poste de coût seront fournies des données à l'heure de vol, à la rotation et à l'année. Pour les recettes, seront notamment distinguées les recettes passagers (résidents et non-résidents) et les recettes de fret. Seront également indiqués les taux de recette unitaire moyens passager et fret ; ○ le résultat prévisionnel d'exploitation de la liaison. Ce document devra être présenté selon le modèle de document intitulé « <i>Modèle de compte d'exploitation prévisionnel</i> » joint en annexe 3 de la Convention.	P	P
4. La stratégie qu'il propose de mettre en place pour couvrir le carburant (taux de couverture, coûts associés, etc.)	P	P

5. L'indication du montant de la compensation financière qui paraît éventuellement nécessaire au soumissionnaire pour assurer le service proposé conformément aux obligations de service public (cumul pour la durée de la Convention et décompte par période) ;	<i>P</i>	<i>P</i>
6. Le projet de convention de délégation de service public figurant dans le dossier de consultation, assorti le cas échéant des éventuelles modifications indiquées en marques de révision et accompagnées de leur justification insérée dans le corps même du texte, dans un cadre sous l'article concerné et complété le cas échéant par des propositions de pénalités plus importantes que le seuil minimal fixé dans la convention ;	<i>P</i>	<i>P</i>
7. Le programme d'assurance complet conformément au Règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs ;	<i>P</i>	<i>P</i>
8. Les éléments concourant à la politique en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales, démarches de transparence mises en place par le soumissionnaire, étayées par des exemples concrets et mesurables d'applications ;	<i>P</i>	<i>P</i>
9. La méthodologie et les outils permettant à l'autorité délégante d'apprécier et de contrôler la prestation, notamment les rapports mensuels et annuels, ainsi que les éléments qui concourent à définir et à mettre en œuvre une réelle politique commerciale assurant une optimisation des coûts ;	<i>P</i>	<i>P</i>
10. Un plan commercial pluriannuel détaillé, comprenant notamment, les éléments suivants : a. Les services à bord et au sol, b. Un plan marketing et d'actions commerciales pour dynamiser les ventes auprès des non-résidents, c. La liste des canaux de distribution envisagés, parmi lesquels doit figurer au moins un système global de distribution (GDS) d. La liste des accords interline signés et une présentation succincte de leur contenu	<i>P</i>	<i>P</i>

11. La méthodologie et les outils permettant à l'Autorité Délégente de procéder à l'accréditation des personnes susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel résident	P	P
12. Les conditions qu'il se propose de mettre en place pour accueillir les personnes à mobilité réduite	P	P

Les pièces exigées sont identiques pour l'ensemble des lots objet de la mise en concurrence.

Les analyses ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre de chaque candidat, avec une proposition d'appréciation 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 des critères n° 2 et 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 délégente). 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 de l'appréciation 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.

1. Analyse de l'offre - Lot n°1

Les offres des candidats respectent les prescriptions du Règlement de la Consultation.

A. Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n°1 Ajaccio - 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 2024-27 : 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.**

B. 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 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 :

- 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

- **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

- 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

- 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.**

C. 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
➤ 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

- 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

- Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs :
 - 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 :
 - 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

- 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 Corsica

- 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
➤ Néant.
Appréciation
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

D. Synthèse et conclusion

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation sur la base de la légende présentée ci-avant.

Critères et sous-critères :	Candidat Volotea	Groupe Air Corsica – Air France
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 : ★ ★ ★ ★ ★ ★

Au regard des critères d'analyse énoncés dans le Règlement de la Consultation, la meilleure offre au regard de l'avantage économique globale pour l'autorité délégante est celle présentée par le Groupe Air Corsica – Air France.

En conséquence, il est proposé d'approuver le choix du groupe Air Corsica / Air France comme délégataire de service public au titre du lot n° 1.

2. Analyse de l'offre - Lot n°4

L'offre du candidat respecte les prescriptions du Règlement de la Consultation.

A. 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 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 2024-27 : 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.**

B. 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 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 :

- 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

- **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

- 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

- 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.**

C. Analyse de la robustesse financière et juridique

Analyse 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 +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 :**
 - 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.
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 : +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

- **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

- **Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs :**
 - **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 :**
 - **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

- **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
➤ 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
➤ Néant.
Appréciation
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

D. Synthèse et conclusion

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre avec une proposition d'appréciation sur la base de la légende ci-avant présentée.

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 : ★ ★ ★ ★ ★ ★

Au regard des critères d'analyse énoncés dans le Règlement de la Consultation, la meilleure offre au regard de l'avantage économique globale pour l'autorité délégente est celle présentée par le Groupement Air Corsica – Air France.

En conséquence, il est proposé d'approuver le choix du groupement Air Corsica / Air France comme délégataire de service public au titre du lot n° 4.

3. Analyse de l'offre - Lot n°7

L'offre du candidat respecte les prescriptions du Règlement de la Consultation.

A. 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.

B. Critère n° 2 – Qualité de service

Groupement AIR CORSICA-AIR FRANCE (Candidat 3)

Points forts de l'offre
➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; ➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; ➤ 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
➤ L'offre du candidat Air Corsica-Air France au titre de la qualité de service est satisfaisante.

C. 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
➤ 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
➤ 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
➤ 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
➤ 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
➤ Néant
Appréciation
➤ 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 France – Air Corsica
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 : ★ ★ ★ ★ ★

Au regard des critères d'analyse énoncés dans le Règlement de la Consultation, il est proposé d'approuver le choix du groupement Air Corsica / Air France comme délégataire de service public au titre du lot n° 7.

4. Analyse de l'offre - Lot n°8

L'offre du candidat respecte les prescriptions du Règlement de la Consultation.

A. 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.

B. Analyse de la qualité du service

Groupement AIR CORSICA-AIR FRANCE (Candidat 3)

Points forts de l'offre
➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; ➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; ➤ 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
➤ L'offre du candidat Air Corsica-Air France au titre de la qualité de service est satisfaisante.

C. Analyse de la robustesse financière et juridique

Analyse de la robustesse financière de l'offre :

Points forts de l'offre du candidat N°3 Groupement Air Corsica – Air France
➤ 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 d'Air France malgré des fonds propres négatifs
Points faibles de l'offre du candidat N°3 Groupement Air Corsica – Air France
➤ 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
➤ 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
➤ 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
➤ Néant.
Appréciation
➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

D. Synthèse et conclusion

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation sur la base de la légende ci-avant présentée.

Critères et sous-critères :	Groupement Air France – Air Corsica
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 : ★ ★ ★ ★ ★

Au regard des critères d'analyse énoncés dans le Règlement de la Consultation, il est proposé d'approuver le choix du groupement Air Corsica / Air France comme délégataire de service public au titre du lot n° 8.

AVIS DE LA COMMISSION

Vu le rapport présenté ;

Après en avoir débattu et délibéré, la commission a émis l'avis suivant :

La CDSP est d'avis :

- **D'attribuer les lots n° 1, 4, 7 et 8 au Groupement Air Corsica/ Air France.**

**PROCES-VERBAL DE LA COMMISSION
DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

**PRESENTATION DES
RAPPORTS D'ANALYSE DES OFFRES FINALES
AVIS MOTIVE DE LA COMMISSION (Article L 1411-5 CGCT)**

31 janvier 2024

SIGNATURES

Membres à voix délibérative

Nom	Prénom	Qualité
VINCIGUERRA	Alexandre	Président de la CDSP
POZZO DI BORGO	Louis	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
BIANCUCCI	JEAN	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire
CHIAPPINI	Angèle	Conseiller à l'assemblée de Corse - Suppléant
TIBERI	Julia	Conseiller à l'assemblée de Corse - Titulaire

Membres à voix consultative

KASTLER	Steve	DREETS

Ajaccio, le 31 janvier 2024