

# **ASSEMBLEE DE CORSE**

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 02 ET 3 OCTOBRE 2025

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

**CUNTRATTI DI CESSIONE DI SERVIZIU DI TRASPORTI**  
**AERII À VIA DI A CORSICA 2025-2029 È 2026-2030**

**CONTRATS DE CONCESSION DE SERVICE DE**  
**TRANSPORT AÉRIEN À DESTINATION DE LA CORSE**  
**2025-2029 ET 2026-2030**

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

## RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Le présent rapport vise à demander à l'Assemblée de Corse d'approuver le choix des contractants proposés pour l'exécution des contrats de concession de service de transport aérien à destination de la Corse et le contenu de ces contrats relatif aux lots n° 1, 2, 3, 5, 9, 10, 11, 12, 14, 20, 28 et 29 (détaillés au III), et d'autoriser le Président du Conseil exécutif de Corse à signer les dits contrats ainsi qu'à procéder aux formalités subséquentes.

Il sera dans un premier temps procédé à un rappel du contexte dans lequel s'inscrit ledit rapport, avant que ne soient présentés les éléments fondant la saisine de l'Assemblée de Corse.

\*\*\*

Depuis plusieurs années au plan conceptuel, depuis plusieurs mois de façon opérationnalisée, en concertation étroite avec la CCI de Corse et l'Agence du Tourisme de la Corse, la Collectivité de Corse porte le projet novateur dit des « achats de flux aériens », dont la concrétisation est appelée à générer d'importantes et vertueuses retombées économiques pour le développement économique et social de l'île.

L'objectif de ce dispositif est de rompre avec la concentration de fréquentation durant la seule saison estivale, génératrice de déséquilibre structurels et d'une fragilité du modèle économique, pour impulser et accompagner une logique de tourisme durable, désaisonnalisé, et intégré dans une stratégie globale de développement durable.

À l'unanimité, l'Assemblée de Corse a adopté, par les délibérations n° 24/064 AC du 30 mai 2024 et n° 24/129 AC du 24 octobre 2024, le principe de ce dispositif « achat de flux aériens » qui vise à renforcer, élargir et annualiser les liaisons aériennes à destination de la Corse.

Il s'agit d'un dispositif d'amorçage indispensable dans la mesure où la Corse est un territoire insulaire à la démographie faible et au marché restreint et captif, trop dépendant économiquement à ce jour aux revenus générés durant la haute saison.

Ce dispositif innovant en Europe s'inscrit dans le cadre d'un travail juridique, économique et stratégique mené entre la Collectivité de Corse, l'Agence du Tourisme de la Corse (ATC), la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse (CCIC), en étroite collaboration avec les professionnels du tourisme et les acteurs économiques insulaires.

L'enjeu est donc de mettre en place un outil dynamique et durable au service de l'attractivité et de la cohésion sociale de la Corse, par une diversification des marchés sources et une réduction de la pression sur les ressources locales naturelles ou encore

les infrastructures.

\*\*\*

Le dispositif est concrètement le suivant : dans le cadre d'un appel public à la concurrence, la Collectivité de Corse se porte acquéreur d'un volume minimum de passagers à destination de la Corse (sens aller) sur une période de quatre ans, en contrepartie de l'engagement d'exploitation de lignes par le soumissionnaire et d'un prix versé.

Les contrats dont il s'agit sont des contrats de concession de services au sens du code de la commande publique, le risque d'exploitation pesant sur l'opérateur de transport.

Ils ne constituent ni des obligations de service public, ni des concessions de service public : les compagnies sélectionnées resteront totalement libres d'organiser et d'exploiter les lignes sans exclusivité, sous leur entière responsabilité et à leurs risques et périls.

\*\*\*

Avec ces lignes domestiques et internationales tout au long de l'année, l'idée est d'ouvrir la Corse à de nouveaux marchés, de créer des emplois durables dans le tourisme et les services, et de permettre à la Corse, territoire insulaire faiblement peuplé, d'offrir une continuité d'attractivité économique.

Les 12 lots qui pourront être attribués (9 domestiques et 3 internationaux) au terme de l'appel d'offres engagé permettront de desservir des aéroports insulaires aujourd'hui sous-fréquentés hors saison estivale et de toucher une clientèle diversifiée tant nationale qu'europpéenne.

L'adoption de ce projet s'inscrit également dans la continuité des orientations du PADDUC visant à promouvoir un tourisme responsable et durable et mieux réparti sur l'année et sur l'ensemble des territoires.

\*\*\*

Sur le plan budgétaire, le coût de la mise en œuvre de ce dispositif, pour les lignes soumises à validation par l'Assemblée de Corse au titre du présent rapport, est pour la Collectivité de Corse le suivant : environ 500 000 € pour l'année 2025, 2,5 M€ en année pleine selon les dernières estimations de mes services.

Cet investissement modeste aura néanmoins un effet levier démultiplicateur conséquent en termes de retombées, comme en attestent les projections de l'Agence du Tourisme de la Corse (ATC).

Sur les 12 lignes prévues, le montant de dépense des visiteurs hors transport est estimé à plus de 418 M€ sur 4 ans avec plus de 7 millions de nuitées. Le montant annuel de dépenses induites par le dispositif désaisonnalisé de ces 12 lignes serait de l'ordre de 102 M€ dès la première année (pour 1,7 millions de nuitées), ce qui constitue un impact très significatif puisqu'il correspond potentiellement à 1 % du PIB de la Corse.

Pour ce qui concerne la fiscalité, la taxe aérienne et maritime (4,57 € par passager à l'aller et au retour), qui pourrait rapporter à la Collectivité de Corse environ 2,2 M€ pour la période 2025-2026. A titre indicatif, le montant de TVA supplémentaire avoisinerait

potentiellement 12 M€ par an.

\*\*\*

Le dispositif sera lancé dès le 1<sup>er</sup> novembre prochain pour les lignes domestiques. Il est aujourd'hui impératif d'aller au bout de ce processus afin que les premiers contrats puissent être approuvés par l'Assemblée de Corse et signés sans délai, dans un contexte de concurrence accrue des destinations touristiques méditerranéennes voisines (Sardaigne, Baléares, Sicile notamment...), et de prégnance des enjeux économiques, sociaux, et environnementaux liés aux questions de connectivité et d'attractivité.

## **I. JUSTIFICATION ET OBJECTIFS DU PROJET**

Le dispositif présenté s'inscrit pleinement dans l'objectif affirmé de renforcer la compétitivité touristique, tout en privilégiant un modèle de tourisme durable, respectueux de la terre et des hommes, et largement réparti sur l'année et l'ensemble des territoires.

La Corse, bien que bénéficiant d'atouts majeurs pour construire un modèle de développement économique et touristique durable, continue de subir une trop forte saisonnalité dans son secteur touristique.

- Lutter contre l'hyper-saisonnalité et développer un tourisme 4 saisons

L'hyper-saisonnalité constitue une contrainte majeure pour le développement harmonieux de la Corse. En concentrant l'essentiel de son activité économique sur les mois d'été, l'île se prive d'une croissance équilibrée, stable et résiliente. Cette dépendance excessive à la saison estivale est non seulement risquée, car tributaire des aléas liés à un exercice économique réduit dans le temps, mais également la logique de développement durable et harmonieux, dans le temps, dans l'espace, et dans les pratiques économiques et sociales.

Cette situation est d'autant plus préjudiciable que le poids du tourisme dans l'économie est très important, cinq fois plus que la moyenne française, la France étant pourtant elle-même un des premiers pays mondiaux en la matière.

Cette importance est encore majorée si l'on considère la part, environ 32 %, des « administrations publiques » dans le PIB d'une île dont il faut rappeler qu'elle reste la région la plus pauvre de France métropolitaine.

Or, le tourisme est concentré sur la période estivale : en 2023, 73 % de la fréquentation touristique a été observée entre juin et septembre (la politique de désaisonnalisation mise en œuvre a porté des fruits mais risque en l'état d'atteindre une forme de plafond de verre).

Cette très forte saisonnalité entraîne une pression importante sur les ressources naturelles avec les effets habituels du surtourisme : sites saturés, pollution, perception négative, voire rejet, par une partie importante du corps social de l'activité touristique...

Concentrer l'activité économique sur quelques mois expose la Corse à des risques considérables. Une mauvaise saison estivale, causée par des crises climatiques, sanitaires ou géopolitiques, peut entraîner des déséquilibres non compensables et

mettre en péril la viabilité de nombreuses entreprises locales.

En diversifiant son activité sur l'année, la Corse pourrait stabiliser ses revenus et résister plus efficacement aux fluctuations du marché touristique mondial.

Par ailleurs, l'hyper-saisonnalité obère le développement économique de l'île qui fonctionne au ralenti la majeure partie de l'année avec une baisse du revenu des ménages et une moindre capacité pour les entreprises à réaliser les investissements nécessaires dans un contexte de concurrence accrue avec les autres destinations touristiques méditerranéennes. Les professionnels du tourisme rencontrent de gros problèmes pour recruter des personnels qualifiés durant quelques mois. L'emploi saisonnier, par nature temporaire, confine de nombreux corses à des contrats courts, sans garantie de stabilité ni perspectives d'évolution. Cette situation contribue à l'exode des jeunes corses, qui quittent l'île pour trouver des opportunités ailleurs.

En soutenant une activité économique annuelle, la Corse pourrait créer des emplois pérennes et qualifiés, favorisant ainsi l'insertion professionnelle locale et renforçant le tissu social insulaire.

Enfin, l'hyper-saisonnalité entraîne une surcharge des infrastructures (aéroports, ports, routes, réseaux d'eau et d'électricité) durant l'été, avec des coûts de maintenance élevés et un impact environnemental majeur, ces infrastructures étant sous-utilisées le reste de l'année.

Afin de lutter contre la l'hyper-saisonnalité, le dispositif dit d' « achat de flux » prévoit le mécanisme suivant ; sur les 4 années de contrat, la Collectivité de Corse impose aux compagnies un trafic garanti contractualisé qui sera compris entre un trafic minimum et un trafic maximum fixé initialement au titre de l'annexe 2 du règlement de la consultation.

En cas de non-respect du trafic garanti, des pénalités sont applicables.

Ce trafic garanti est prévu mois par mois avec une montée en puissance de l'offre. La première année, la période d'exploitation ne comprend pas les mois de janvier, février et mars. La deuxième année, la période d'exploitation ne comprend pas les mois de janvier et février. Les années 3 et 4 imposent l'annualité complète de la liaison.

Il faut noter également qu'aucun prix n'est versé pour les mois de juillet et août.

- Un développement économique et touristique durable

Les études menées par l'ATC confirment et démontrent le potentiel de la Corse eu égard au segment de clientèles touristiques visées, dans le cadre d'une stratégie de développement économique et touristique durable.

Les destinations concurrentes de la Méditerranée, comme la Sardaigne, la Sicile ou les Baléares, ont réussi à diversifier leurs offres touristiques et peuvent attirer des visiteurs tout au long de l'année grâce à des connexions aériennes efficaces.

La Corse reste cantonnée à une image de destination estivale, ce qui limite son attractivité et sa capacité à capter les marchés internationaux.

Pourtant, les atouts naturels et culturels de la Corse, sont particulièrement adaptés à

un tourisme tout au long de l'année.

Or, les travaux de l'ATC et de la CCIC démontrent le vif intérêt des européens pour visiter la Corse en dehors de l'été : à titre d'exemple, les acteurs et interlocuteurs du tourisme allemand (notre premier marché étranger et une clientèle à forte valeur ajoutée) identifient le déficit de connectivité aérienne comme un des principaux facteurs bloquants au développement des flux en provenance de pays.

Ce handicap, dont ne souffrent pas les destinations concurrentes, empêche par exemple les Tour-Opérateurs allemands de programmer la Corse en toutes saisons comme ils le souhaiteraient.

Ces dernières années, la Corse constate le désengagement des compagnies Low-Cost au profit d'autres territoires qui eux voient le nombre de sièges offerts s'accroître sensiblement.

Le nombre de sièges offerts vers la Corse à partir de l'Europe durant la période d'octobre 2023 à juin 2024 se montait à 146 000.

Par comparaison, durant la même période, l'aéroport d'Olbia en Sardaigne offrait 379 000 sièges à partir de l'Europe (sans compter les sièges à partir d'Italie) soit davantage que les quatre aéroports corses réunis : la forte saisonnalité du tourisme en Corse s'explique principalement par l'insuffisance de la desserte aérienne touristique de l'île en basse et moyenne saison.

Le choix des lignes notamment européennes résulte des travaux de l'ATC et de la CCI qui démontrent un intérêt de la destination Corse « hors saison » pour des touristes en partance de la Suisse, Belgique, Allemagne, Royaume-Uni et Italie.

- Développement de l'ensemble des territoires

Dans l'objectif de permettre un développement durable sur l'ensemble des territoires, il a été décidé de proposer ce dispositif sur les 4 plateformes aéroportuaires tout au long de l'année.

Ce choix permettra d'augmenter la rentabilité des aéroports : l'augmentation du trafic passagers générera des revenus supplémentaires provenant des taxes aéroportuaires, des services aux passagers... Une utilisation accrue de ces infrastructures permettra de rentabiliser les investissements déjà réalisés mais également ceux qui doivent l'être.

De plus, ce projet présente un intérêt direct pour l'ensemble de l'économie insulaire et s'intègre dans une stratégie globale : l'augmentation du nombre de visiteurs tout au long de l'année entraîne une augmentation des dépenses touristiques sur l'ensemble du territoire et génère pour les entreprises insulaires une source de revenus plus conséquente et plus stable.

En corollaire, la Collectivité de Corse et ses partenaires travaillent à un renforcement de l'offre de formation, rendue plus attractive par la nécessité de créer des emplois permanents dans le cadre d'une activité désormais non saisonnière, avec des effets induits directs et indirects sur toute la chaîne d'activité corrélée au type de tourisme privilégié par la stratégie mise en place : transports internes, agriculture, services, offres culturelles etc.

\*\*\*

L'impact économique du dispositif de concession de services de transports aériens, prévu pour une durée de quatre ans, tel qu'il est issu de la consultation (12 lots possiblement attribués) sécuriserait une industrie touristique beaucoup trop dépendante des résultats de la saison estivale : une mauvaise « saison », quelle qu'en soit la raison, aurait des conséquences très graves sur le tissu social insulaire.

Ce changement de paradigme permettra à l'île de se doter d'une économie plus résiliente, moins vulnérable aux aléas, de préserver son patrimoine naturel et culturel, de fidéliser une clientèle internationale et de répondre aux attentes des corses en matière d'emploi, de revenus, de qualité de vie, et de préservation de leur île.

Sortir de l'hyper-saisonnalité est donc bien un enjeu stratégique pour le développement économique et social de la Corse.

## **II. LA SECURISATION JURIDIQUE DU CONTRAT**

Afin de répondre au besoin public démontré ci-avant, la Collectivité de Corse entend agir comme un acheteur avisé en économie de marché, en passant commande, à un prix de marché, des services de transport aérien à destination de la Corse.

Le mécanisme proposé consiste à conclure des contrats de la commande publique au sens des directives du Parlement européen et du Conseil 2014/24/UE du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession.

Ce dispositif inédit a été élaboré juridiquement et validé par des Cabinets conseils spécialisés et des experts reconnus de l'aéronautique.

Présenté et voté par deux délibérations successives de l'Assemblée de Corse, le principe d'achat de flux n'a fait l'objet d'aucune observation du contrôle de légalité.

Afin de garantir parfaitement le caractère sécurisé du processus au plan juridique, eu égard à son caractère innovant, il avait été précisé dans les deux délibérations qu'il serait demandé à la DGAC la confirmation expresse de la conformité juridique du dispositif avant toute notification, bien que cette validation ne soit pas obligatoire.

En ce sens, le Président du Conseil exécutif de Corse a saisi officiellement la Direction Générale de l'Aviation civile (DGAC) en juin 2024.

Le caractère innovant du dispositif a naturellement suscité de la part de celle-ci des questions auxquelles la Collectivité de Corse a répondu par un argumentaire solide.

En effet, le projet de la Collectivité de Corse, comme ceux qui pourraient être envisagés par d'autres personnes publiques, soulèvent, pour l'Etat, de délicates questions juridiques d'articulation entre d'un côté la réglementation des obligations de service public et celle des aides d'Etat.

Il a été répondu de façon circonstanciée à toutes les demandes, interrogations et remarques formulées à l'occasion des échanges nourris entre la Collectivité de Corse et les différents services de l'Etat.

- Sur la conformité du dispositif au droit de la commande publique

Les concessions envisagées sont conclues selon une procédure de publicité et de mise en concurrence strictement conforme à celle prévue par la directive 2014/23/UE et par le code de la commande publique pour les concessions de droit commun.

La CdC agit comme un acheteur avisé en économie de marché, tant au regard de la directive 2014/23/UE du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession que de l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

- Sur la conformité du dispositif au règlement (UE) n°1008/2008

En droit, aucun texte n'interdit à une personne publique d'acquérir des services de transport aérien en dehors des dispositifs des « OSP » ou des « aides aux démarrages ».

Il est donc permis d'avoir recours à un dispositif de concessions de services de transport aérien, en dehors de toute obligation de service public. Le règlement n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 ne s'y oppose pas.

Le dispositif concessif envisagé ne méconnaît en rien le principe de liberté de prestation des services aériens prévu par le règlement précité tant sur les propositions de trafic que sur les tarifs proposés.

Il n'en résultera aucune atteinte à la « liberté de prestations des services communautaires ».

- Sur la conformité du dispositif au droit européen des aides d'Etat

En l'occurrence, le dispositif concessif envisagé, qui relève de la commande publique, a été conçu et sera mis en œuvre de sorte à être exclusif de toute aide d'Etat.

Les deux conditions seront en effet satisfaites :

- d'une part, les concessions projetées ne porteront que sur des liaisons aériennes pour lesquelles il existe des besoins effectifs et démontrés de pérennisation et de développement et la desserte aérienne de la Corse.
- d'autre part, la Collectivité de Corse a fait le choix de conclure les contrats envisagés au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence effective, reposant notamment sur des critères dans le respect des principes généraux du droit de la commande publique de liberté d'accès, de transparence et d'égalité de traitement des candidats. Cela garantira l'existence d'un « prix de marché ».

Le dispositif concessif envisagé ne traduira donc l'octroi d'aucune aide d'Etat au bénéfice des compagnies aériennes concessionnaires.

Forts de ces arguments, et après de nombreux échanges, la direction générale adjointe de la Collectivité de Corse en charge des infrastructures et des transports s'est rendue à la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile) à Paris pour présenter le projet le 6 novembre 2024.

À l'issue d'un travail collaboratif et de nombreuses réunions techniques, aucun rejet formel n'a été notifié et le Directeur du transport aérien a pris acte du lancement de la mise en concurrence tout en soulignant que certains aspects juridiques devaient être encore confirmés.

Par une note du 22 février 2025, la Collectivité de Corse a de nouveau démontré la parfaite conformité juridique du dispositif contractuel envisagé.

Le 27 mars 2025, la DGAC a formulé de nouvelles observations et un nouveau mémo a été produit par la CdC répondant point à point aux observations.

En suite de ces échanges, une réunion avec les Cabinets du ministre des Transports et le ministre de l'Aménagement du territoire et de la décentralisation s'est tenue en présence également de la Présidente de l'Agence du Tourisme et de la Corse ainsi que du Directeur Général Adjoint en charge des Infrastructures, des Transports et des Bâtiments de la Collectivité de Corse.

De même, la demande formulée par le Conseil exécutif de Corse de saisir le Conseil d'Etat pour avis est restée sans suite.

Par ailleurs, la situation politique française laisse craindre que ce dossier ne puisse être traité de façon prioritaire par le Gouvernement dans les semaines à venir.

Différents éléments militent donc aujourd'hui en faveur d'une prise de décision dans le cadre de ce dossier :

- Conviction, nourrie par les différentes analyses et consultations juridiques intervenues, que ce dispositif est conforme au droit de la commande publique et au droit de l'Union européenne ;
- Forte attente de l'ensemble des acteurs économiques insulaires ;
- Risque d'aller vers une caducité des offres sans perspective claire.

Après la tenue de dernières réunions de sécurisation et à la suite de la réception des offres finales, il est donc proposé de faire aboutir ce projet.

### **III. L'ECONOMIE GENERALE DU CONTRAT**

La rémunération du concessionnaire sera constituée des recettes tarifaires perçues sur les clients du service (tarif du billet) et d'un prix payé par la Collectivité de Corse, dont le montant sera fonction du nombre de passagers payants transportés, selon des modalités fixées au contrat.

Le prix, qui constitue un élément de l'offre du concessionnaire, pourra varier en fonction de la période et des aéroports concernés mais ne pourra en aucun cas couvrir l'intégralité du coût du service.

Dans ce cadre juridique, le concessionnaire supportera un risque d'exploitation lié au service, en raison d'une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne soit pas purement théorique ou négligeable (cf. article L. 1121-1 du Code de la commande publique).

Les impôts, taxes et redevances relatifs au service seront à la charge de la compagnie aérienne.

Initialement, le coût estimé du projet pour la CdC avait été évalué à 6,7 M€ par an, soit 2,8 M€ pour les lignes internationales et 3,9 M€ pour les lignes domestiques.

Alors que la croissance du trafic de passagers induite par le projet augmentera de

manière significative le produit de la fiscalité perçue par la Collectivité de Corse.

**La possibilité d'attribuer finalement 12 lots a réduit le montant du budget entre 2.5 et 3 M€/ an et environ 11 M€pour 4 ans.**

\*\*\*

Pour la parfaite information de l'assemblée délibérante, il importe de présenter l'essentiel de la procédure et le déroulement de la consultation (I) ainsi que l'analyse des candidatures (II), des offres initiales (III), la phase de négociation (IV) et des offres finales), puis enfin d'exposer mes choix au titre de chacune des lignes (VI)

### **I) L'essentiel de la procédure et le déroulement de la consultation**

- **Objet de la consultation** : Contrat de concession de service de transport aérien à destination de la Corse.
- **Les lignes aériennes concernées** : Sur la base des travaux de l'observatoire de l'ATC et des éléments produits par la CCIC, les lignes concernées par le projet sont les suivantes :
  - 6 lignes internationales au départ de : Suisse (Genève), Belgique (Bruxelles Charleroi), Allemagne (Francfort ou Munich), Royaume-Uni (Londres) et Italie (Rome et Milan).
  - 4 lignes domestiques au départ de : Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Toulouse.

La procédure de consultation a fait l'objet de lots distincts :

Lot	Désignation
1	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Bordeaux (BOD), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
2	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Nantes (NTE), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
3	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Strasbourg (SXB), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
4	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Toulouse (TLS), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
5	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Charleroi Bruxelles-Sud (CRL), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
6	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Munich (MUC) ou Francfort (FRA), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
7	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Genève (GVA), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
8	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Londres-Gatwick (LGW), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
9	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international

	de Rome (FCO), et à destination de l'aéroport d'Ajaccio-Napoléon Bonaparte (AJA).
10	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Bordeaux (BOD), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
11	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Nantes (NTE), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
12	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Strasbourg (SXB), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
13	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Toulouse (TLS), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
14	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Charleroi Bruxelles-Sud (CRL), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
15	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Munich (MUC) ou de l'aéroport international de Francfort (FRA), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
16	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Genève (GVA), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
17	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Londres-Gatwick (LGW), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
18	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Rome (FCO), et à destination de l'aéroport de Bastia-Poretta (BIA).
19	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Bordeaux (BOD), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
20	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Nantes (NTE), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
21	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Strasbourg (SXB), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
22	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Toulouse (TLS), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
23	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Charleroi Bruxelles-Sud (CRL), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
24	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Munich (MUC) ou l'aéroport international de Francfort (FRA), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
25	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Genève (GVA), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
26	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Londres-Gatwick (LGW), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
27	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Milan (LIN), et à destination de l'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine (CLY).
28	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Bordeaux (BOD), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse

	(FSC).
29	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Nantes (NTE), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
30	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Strasbourg (SXB), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
31	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Toulouse (TLS), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
32	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Charleroi Bruxelles-Sud (CRL), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
33	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Munich (MUC) ou l'aéroport international de Francfort (FRA), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
34	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Genève (GVA), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
35	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Londres-Gatwick (LGW), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).
36	Service de transport aérien régulier au départ de l'aéroport international de Milan (LIN), et à destination de l'aéroport de Figari Sud-Corse (FSC).

- **Procédure de passation** : Procédure formalisée ouverte.
- **Type et forme de contrat** :

Il s'agit d'un contrat de concession de service au sens du code de la commande publique.

En vertu du Contrat, le Concessionnaire s'engage à offrir et exploiter, à ses risques et périls, un service de transport aérien public régulier sur la Liaison.

Le Service confié au Concessionnaire porte uniquement sur l'exploitation de la Liaison dans le sens allant vers la Corse, sans préjudice de la possibilité pour le Concessionnaire d'exploiter, en dehors du Contrat, un service retour.

Le concessionnaire s'engage à transporter chaque mois un nombre minimal de passagers payants dans le sens « aller », compris entre un plancher et un plafond définis dans les documents de la consultation.

Le respect de cet engagement constituera une obligation de résultat pour la compagnie, dont la méconnaissance pourra être sanctionnée par l'application de pénalités.

Sous réserve de respecter ses obligations au titre du Contrat, le Concessionnaire organise et exploite librement le Service, sous sa seule responsabilité.

Il ne jouit d'aucun droit exclusif sur la Liaison.

Il n'y a pas de prix versé pour les mois de juillet et d'août.

Ces contrats sont conclus dans le respect des législations européenne et nationale.

- **Durée et délai d'exécution :**

Ces contrats auront une durée de quatre ans.

Le Contrat se décompose en quatre Périodes d'exploitation :

- du 1<sup>er</sup> novembre 2025 au 31 octobre 2026 ;
- du 1<sup>er</sup> novembre 2026 au 31 octobre 2027 ;
- du 1<sup>er</sup> novembre 2027 au 31 octobre 2028 ;
- du 1<sup>er</sup> novembre 2028 au 31 octobre 2029.

Chaque Période d'exploitation comprend deux Saisons :

- une Saison Hiver, du 1<sup>er</sup> novembre au 31 mars ;
- une Saison Eté, du 1<sup>er</sup> avril au 31 octobre.

- **Déroulement de la procédure :**

• **Publicité :**

Journal	Date envoi	Numéro de parution	Date de publication
<b>Avis initial</b>			
BOAMP	27/11/2024	24-133844	29/11/2024
JOUE	27/11/2024	731364-2024	29/11/2024
Marches-publics.info	27/11/2024		29/11/2024
Air&Cosmos	29/11/2024		05/12/2024
JAL Corse Matin	29/11/2024		05/12/2024
<b>Avis rectificatif n° 1</b>			
BOAMP	29/11/2024	24-134784	01/12/2024
JOUE	29/11/2024	733723-2024	02/12/2024
Marches-publics.info	29/11/2024		29/11/2024
<b>Avis rectificatif n° 2</b>			
BOAMP	13/12/2024	24-140297	15/12/2024
JOUE	13/12/2024	769803-2024	16/12/2024
Marches-publics.info	13/12/2024		13/12/2024
Air&Cosmos	18/12/2024		09/01/2025
JAL Corse Matin	18/12/2024		22/12/2024
<b>Avis rectificatif n° 3</b>			
BOAMP	24/01/2025	25-8964	26/01/2025
JOUE	24/01/2025	53610-2025	27/01/2025
Marches-publics.info	24/01/2025		24/01/2025
Air&Cosmos	24/01/2025		13/02/2025
JAL Corse Matin	03/02/2025		06/02/2025

• **Réception des candidatures et offres :**

Date et heure limites de réception des candidatures et des offres : Mardi 25 février 2025 à 12h00

Date d'ouverture des plis des candidatures : 12 mars 2025

**II) Analyse des candidatures**

• **Nombre de plis déposés et identification des candidats**

5 dépôts répartis de la manière suivante :

- AIR CORSICA - Lot 5
- AIR CORSICA - Lot 9
- AIR CORSICA - Lot 14
- VOLOTEA - Lots 1, 2, 3, 4, 10, 11, 12, 13, 19, 20, 21, 28, 29, 30 et 31
- EASYJET - Lots 7, 16 et 17

Aucun pli n'a été déposé pour les lots 6, 8, 15, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 32, 33, 34, 35 et 36.

**La Collectivité de Corse a décidé de déclarer ces lots sans suite pour infructuosité au motif d'absence de candidature et d'offre.**

- Liste des candidats admis à présenter une offre par la CDSP du 3 juin 2025

En date du 3 juin 2025, la CDSP a validé la recevabilité de toutes les **candidatures** et a décidé leurs admissions.

### **III) Analyse des offres initiales**

- Ouvertures des offres initiales : le 3 juin 2025
- Rappel des pièces attendues

#### **a) Une note décrivant la stratégie d'exploitation du Service envisagée par le soumissionnaire**

Cette note mentionne notamment :

- les moyens humains que le soumissionnaire affectera à l'exploitation du Service, en distinguant notamment les personnels navigants techniques et les personnels navigants commerciaux ;
- les moyens matériels que le soumissionnaire affectera à l'exploitation du Service, en précisant notamment le type, la capacité et le coefficient de remplissage moyen des aéronefs envisagés ;
- le nombre et le jour des vols envisagés par le soumissionnaire pour chaque mois d'exploitation ;
- et la stratégie commerciale, tarifaire et promotionnelle envisagée.

#### **b) Le compte d'exploitation prévisionnel du Service pour chaque Période d'exploitation :**

Pour chaque Période d'exploitation, le compte d'exploitation prévisionnel fait notamment apparaître les charges, les produits et les résultats du Service.

#### **c) La proposition de Trafic garanti du soumissionnaire pour chaque Mois**

Le Trafic garanti proposé par le soumissionnaire doit être compris entre le Trafic minimum et le Trafic maximum définis dans le document d'expression de besoins figurant en Annexe 2. La proposition du soumissionnaire est établie en complétant le cadre de réponse figurant en Annexe 3, destinée à constituer l'annexe I du Contrat en cas d'attribution.

#### **d) Prix proposé par le soumissionnaire pour chaque Mois**

Le prix proposé par le soumissionnaire est un prix unitaire par passager payant transporté dans le Sens aller, exprimé en euros hors taxes.

Le prix proposé par le soumissionnaire pour chaque Mois ne peut excéder le Prix maximum défini dans le document d'expression de besoins figurant en Annexe 2.

La demande du soumissionnaire est établie en complétant le cadre de réponse figurant en Annexe 4, destinée à constituer l'annexe II du Contrat en cas d'attribution.

Le Prix proposé par le soumissionnaire pour chaque Mois doit l'être au regard du projet de Contrat figurant dans les documents de la consultation, sans tenir compte des éventuelles conséquences financières des modifications proposées en application du e) du présent Article.

**e) Le projet de Contrat, assorti des éventuelles propositions de modification du Soumissionnaire**

Les propositions de modification du soumissionnaire ne peuvent porter sur les caractéristiques minimales suivantes : l'objet du Contrat, sa durée, l'exploitation du Service en Sens Aller, l'engagement du Concessionnaire sur un Trafic garanti, un Prix nul pour les mois de juillet et août, et le principe de pénalités en cas de non-respect du Trafic garanti.

**f) La proposition des tarifs du Service pour la 1ère année d'exploitation**

La proposition du soumissionnaire est établie en complétant le cadre de réponse figurant en Annexe 5, destinée à constituer l'annexe III du Contrat en cas d'attribution.

Les Tarifs du Service ne pourront excéder 700 € pour les liaisons domestiques ou 1 000 € pour les liaisons internationales, par vol et par passager (ci-après « le Tarif maximal »).

Pour l'application du présent Article, les tarifs du Service correspondent aux prix des billets offerts sur le Sens Aller de la Liaison, toutes options, suppléments, frais et taxes inclus.

• Rappel des critères d'attributions :

- **Critère n° 1 - Prix** (50 points)

Prix proposé par le soumissionnaire pour chaque mois d'exploitation du Service

- **Critère n° 2 - Trafic garanti** (40 points)

Niveau de Trafic garanti proposé par le soumissionnaire pour chaque mois d'exploitation du Service

Pour l'appréciation de ce critère, le Concédant attribuera :

- une pondération égale à 2 au Trafic garanti pour les mois A ;
- une pondération égale à 1 au Trafic garanti pour les mois B ;
- une pondération égale à 0,5 au Trafic garanti pour les mois C.

La lettre associée à chaque mois d'exploitation du Service est indiquée dans le document d'expression de besoins figurant en Annexe 2

- **Critère n° 3 - Stratégie d'exploitation** (10 points)  
Qualité et cohérence de la stratégie d'exploitation du Service proposée par le soumissionnaire.
- Avis motivé sur les offres initiales, émis par la CDSP du 10 juin 2025

Au vu de l'analyse des offres initiales, la Commission de Délégation de Service Public a pris acte :

Du caractère régulier et approprié des offres présentées par :

- AIR CORSICA pour les lots 5, 9 et 14
- VOLOTEA pour les lots 1, 2, 3, 10, 11, 12, 20, 28 et 29

Du non-respect des exigences fixées par le Concédant dans le Règlement de Consultation pour les offres présentées par :

- VOLOTEA pour les lots 4, 13, 19, 21, 30, 31.
- EASYJET pour les lots 7, 16, 17.

Afin d'optimiser les conditions contractuelles et opérationnelles du futur Service, la Commission de Délégation de Service Public (CDSP) a décidé de demander la régularisation des offres et le lancement d'une phase de négociation avec tous les candidats.

#### **IV) LA PHASE DE NEGOCIATION**

- Les offres négociées n° 1

La Collectivité de Corse a informé l'ensemble des candidats, par une correspondance sur la plateforme AWS en date du 13 juin 2025, du report de la date de début du contrat au 1<sup>er</sup> novembre 2025 au lieu du 1<sup>er</sup> avril 2025, avec une durée de contrat inchangée.

Elle a invité les candidats à transmettre une offre révisée, établie selon les conditions stipulées dans le courrier transmis et dans le dossier DCE NEGO1 et précisé que les offres rédigées sur la base du DCE initial ne seraient pas analysées.

Les offres NEGO 1 ont été reçues le 30 juin 2025.

A l'issue des opérations d'ouverture et d'examen du contenu des offres révisées :

- i. Il a été constaté que l'offre d'AIR CORSICA était appropriée car répondant au besoin et régulière, au regard des exigences fixées dans le règlement de la consultation, pour l'ensemble des lots : 5,9,14.
- ii. Il a été constaté que l'offre de VOLOTEA était appropriée car répondant au besoin et régulière, au regard des exigences fixées dans le règlement de la consultation, pour les lots : 1,2,3,10,11,12,20,28,29.

Parallèlement, il est apparu que la proposition soumise par VOLOTEA ne

satisfaisait pas aux exigences prévues dans le règlement de consultation concernant le document « c) Proposition du trafic garanti du soumissionnaire (annexe 3) », pour les lots suivants : 4, 13, 19, 21, 30, 31 car le trafic garanti proposé par le soumissionnaire n'est pas compris dans la fourchette « Trafic Minimum/Trafic Maximum » définie dans le DCE ;

iii. Il est apparu que la proposition soumise par EASYJET ne satisfaisait pas aux exigences prévues dans le règlement de consultation et ce pour l'ensemble des lots : 7,16,17.

- Les offres négociées n° 2

L'entité adjudicatrice a invité les candidats, par une correspondance sur la plateforme AWS en date du 9 juillet 2025 :

- À transmettre une offre négociée n° 2 en amont des sessions visioconférence de négociations.
- À améliorer leur offre de prix, qui représente 50 % de la note finale.

Les offres NEGO ont été reçues le 18 juillet 2025.

A l'issue des opérations d'ouverture et d'examen du contenu des offres révisées :

- i. Il a été constaté que l'offre d'AIR CORSICA était appropriée car répondant au besoin et régulière, au regard des exigences fixées dans le règlement de la consultation, pour l'ensemble des lots : 5,9,14.
- ii. Il a été constaté que l'offre de VOLOTEA était appropriée car répondant au besoin et régulière, au regard des exigences fixées dans le règlement de la consultation, pour les lots : 1,2,3,10,11,12,20,28,29. Les offres ont été améliorées.

Parallèlement, il est apparu que la proposition soumise par VOLOTEA ne satisfaisait pas aux exigences prévues dans le règlement de consultation concernant le document « c) Proposition du trafic garanti du soumissionnaire (annexe 3) », pour les lots suivants : 4, 13, 19, 21, 30, 31 car le trafic garanti proposé par le soumissionnaire n'est pas compris dans la fourchette « Trafic Minimum/Trafic Maximum » définie dans le DCE ;

iii. Il est apparu que la proposition soumise par EASYJET ne satisfaisait pas aux exigences prévues dans le règlement de consultation et ce pour l'ensemble des lots : 7,16,17.

- Sessions de négociations du 21 août 2025 et remise des offres finales en date du 1<sup>er</sup> septembre 2025

Les sessions de négociations avec les trois candidats se sont tenues le 21 août 2025.

La Collectivité de Corse, après la tenue des précédentes phases de négociations, a invité les candidats, par une correspondance sur la plateforme AWS en date du 25 août 2025, à transmettre une offre finale pour le 1<sup>er</sup> septembre 2025 à 12h00, établie selon les conditions stipulées dans le courrier transmis et dans le dossier DCE OFFRE FINALE.

La Collectivité de Corse a notamment porté connaissance à l'ensemble des candidats les points suivants :

- D'un point de vue opérationnel, la mise en service du dispositif en saison d'été pour les lignes internationales permettrait d'atteindre plus efficacement l'objectif de renforcement, d'élargissement et d'annualisation des liaisons aériennes à destination de la Corse ; en conséquence, la date de début du contrat de chacun des portant sur des lignes internationales a été décalée au 1<sup>er</sup> avril 2026.

Pour les lots relatifs à des lignes domestiques, la date de début du contrat n'a pas été modifiée (1<sup>er</sup> novembre 2025).

Les offres finales ont été reçues le 1<sup>er</sup> septembre 2025.

## **V) L'ANALYSE DES OFFRES FINALES**

**Air Corsica a déposé une offre finale pour les 3 lots suivants : 5, 9, 14**

**Volotea a déposé une offre finale pour les 9 lots suivants : 1, 2, 3, 10, 11, 12, 20, 28, 29**

**EasyJet n'a déposé d'offre finale pour aucun lot.**

- Analyse de l'offre finale du candidat AIR CORSICA

LOT 5 : CRL (Bruxelles-Charleroi) - AJA

LOT 9 : FCO (Rome) - AJA

LOT 14 : CRL - BIA

### **Examen et analyse des pièces de l'offres finales :**

À l'issue des opérations d'ouverture et d'examen du contenu des offres finales, il a été constaté que l'offre d'AIR CORSICA est était appropriée car répondant au besoin et régulière, au regard des exigences fixées dans le règlement de la consultation, pour l'ensemble des lots : 5,9,14.

### **Respect du volume de trafic garanti :**

Respect du candidat du volume de trafic garanti, compris entre le Trafic minimum et le Trafic Maximum définis dans le document d'expression de besoins figurant en annexe 2, pour l'ensemble des 3 lots ayant fait l'objet d'une offre finale.

### **Respect du prix unitaire, inférieur au Prix maximal fixé par le Concédant :**

Les prix unitaires transmis dans les offres finales respectaient les conditions fixées par le Concédant sur l'ensemble des 3 lots.

### **Respect des tarifs du Service pour la première année d'exploitation :**

Les propositions des tarifs du Service pour la première période d'exploitation transmis dans les offres finales par le candidat respectent les plafonds tarifaires sur l'ensemble des 3 lots.

## **Analyse de la qualité des offres finales :**

L'offre d'Air Corsica se distingue par sa cohérence globale, sa maîtrise technique et une stratégie commerciale bien construite. Elle répond de façon très satisfaisante aux exigences du cahier des charges sur les trois lots étudiés.

Les propositions de modification du projet de Contrat de Air Corsica sont conformes au projet de l'autorité Concédante et à l'économie générale du contrat. Ils permettent, en outre, de répondre efficacement au besoin.

Les échanges et négociations ont par ailleurs permis d'améliorer certaines clauses du Contrat en faveur du projet porté par l'autorité Concédante.

Lot n°	Candidat	Desserte	Critère n°1	Critère n°2	Critère n°3	Note finale
			Prix	Trafic garanti	Stratégie d'exploitation	(cumul critères 1 à 3)
			Note sur 50	Note sur 40	Note sur 10	Note sur 100
5	Air Corsica	CRL AJA	5	39	9	53
9	Air Corsica	FCO AJA	5	33	9	47
14	Air Corsica	CRL BIA	5	39	9	53

- Analyse de l'offre finale du candidat VOLOTEA

LOT 1 : BOD (Bordeaux) - AJA

LOT 2 : NTE (Nantes) - AJA

LOT 3 : SXB (Strasbourg) - AJA

LOT 10 : BOD - BIA

LOT 11 : NTE - BIA

LOT 12 : SXB - BIA

LOT 20 : NTE - CLY (Calvi)

LOT 28 : BOD - FSC (Figari)

LOT 29 : NTE - FSC

## **Examen et analyse des pièces de l'offres finales :**

À l'issue des opérations d'ouverture et d'examen du contenu des offres finale, il a été constaté que l'offre de VOLOTEA est appropriée car répondant au besoin et régulière, au regard des exigences fixées dans le règlement de la consultation, pour les lots : 1,2,3,10,11,12,20,28,29.

## **Respect du volume de trafic garanti :**

Respect du candidat du volume de trafic garanti, compris entre le Trafic minimum et le Trafic Maximum définis dans le document d'expression de besoins figurant en annexe 2, pour l'ensemble des 9 lots ayant fait l'objet d'une offre finale.

## **Respect du prix unitaire, inférieur au Prix maximal fixé par le Concédant :**

Les prix unitaires transmis dans les offres finales respectaient les conditions fixées par le Concédant sur l'ensemble des 9 lots.

## **Respect des tarifs du Service pour la première année d'exploitation :**

Les propositions des tarifs du Service pour la première période d'exploitation transmis dans les offres finales par le candidat respectent les plafonds tarifaires sur l'ensemble

des 3 lots.

### Analyse de la qualité des offres finales :

L'offre de Volotea se distingue par sa capacité organisationnelle maîtrisée, une offre de vols cohérente et une stratégie commerciale multicanale solide, avec une forte orientation client. Elle répond de façon très satisfaisante aux exigences du cahier des charges sur l'ensemble des lots étudiés.

Les propositions de modification du projet de Contrat de Volotea sont conformes au projet de l'autorité Concédante et à l'économie générale du contrat. Elles permettent, en outre, de répondre efficacement au besoin.

Les échanges et négociations ont par ailleurs permis d'améliorer certaines clauses du Contrat en faveur du projet porté par l'autorité Concédante.

Le projet de Contrat valide quasi-intégralement le montage envisagé par l'autorité Concédante et ne limite pas les droits de la CdC.

Lot n°	Candidat	Desserte	Critère n°1	Critère n°2	Critère n°3	Note finale
			Prix	Trafic garanti	Stratégie d'exploitation	(cumul critères 1 à 3)
			Note sur 50	Note sur 40	Note sur 10	Note sur 100
1	Volotea	BOD AJA	5	35	9	49
2	Volotea	NTE AJA	10	37	9	56
3	Volotea	SXB AJA	5	29	9	43
10	Volotea	BOD BIA	5	29	9	43
11	Volotea	NTE BIA	5	33	9	47
12	Volotea	SXB BIA	5	29	9	43
20	Volotea	NTE CLY	5	34	9	48
28	Volotea	BOD FSC	5	29	9	43
29	Volotea	NTE FSC	5	36	9	50

- Récapitulatif des offres finales :

- Le trafic garanti :

Offres finales candidats							
Lot n°	Compagnie	Desserte	Année 1	Année 2	Année 3	Année 4	Cumul 4 années
			Trafic garanti (annexe 3)				
5	XK	CRL AJA	13 624	14 064	14 534	14 753	56 974
9	XK	FCO AJA	4 376	4 528	4 808	4 808	18 520
14	XK	CRL BIA	13 706	14 345	14 702	14 852	57 604
1	V7	BOD AJA	28 530	29 055	30 105	30 409	118 099
2	V7	NTE AJA	30 700	31 225	32 275	32 605	126 805
3	V7	SXB AJA	22 830	23 355	24 405	24 710	95 300
10	V7	BOD BIA	22 280	22 805	23 855	24 160	93 100
11	V7	NTE BIA	26 415	26 940	27 990	28 307	109 652
12	V7	SXB BIA	22 580	23 105	24 155	24 460	94 300
20	V7	NTE CLY	9 677	9 765	9 978	10 004	39 424
28	V7	BOD FSC	19 407	19 495	19 708	19 734	78 344
29	V7	NTE FSC	24 429	24 517	24 730	24 730	98 406
Cumul			238 554	243 199	251 244	253 529	986 525

- Le prix versé par la CdC

Offres finales candidats							
Lot n°	Compagnie	Desserte	Année 1 Budget Offre = Trafic garanti * Prix unitaire	Année 2	Année 3	Année 4	Cumul 4 années
5	XK	CRL AJA	158 439	170 646	195 060	195 060	719 205
9	XK	FCO AJA	49 254	54 591	64 951	64 951	233 746
14	XK	CRL BIA	155 616	170 295	194 651	194 651	715 212
1	V7	BOD AJA	304 610	324 035	362 885	374 133	1 365 663
2	V7	NTE AJA	294 200	313 100	350 900	362 780	1 320 980
3	V7	SXB AJA	256 810	276 235	315 085	326 352	1 174 482
10	V7	BOD BIA	244 160	263 585	302 435	313 702	1 123 882
11	V7	NTE BIA	307 755	327 180	366 030	377 768	1 378 733
12	V7	SXB BIA	252 160	271 585	310 435	321 702	1 155 882
20	V7	NTE CLY	106 608	110 040	118 560	119 580	454 788
28	V7	BOD FSC	170 625	174 145	182 665	183 685	711 120
29	V7	NTE FSC	233 655	237 175	245 695	245 695	962 220
Cumul			2 533 892	2 692 612	3 009 351	3 080 057	11 315 911

- Les déclarations sans-suite pour infructuosité

Aucun pli n'a finalement été déposé pour les lots 6, 8, 15, 18, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 32, 33, 34, 35 et 36. La Collectivité de Corse a décidé de déclarer ces lots sans suite pour infructuosité au motif d'absence de candidature et d'offre.

Ces lots pourront éventuellement faire l'objet de relance.

## VI) LES LOTS INFRUCTUEUX

Les lots suivants n'ont pas fait l'objet de candidatures : 6 - Munich (ou Francfort) - Ajaccio, 8 - Londres - Ajaccio, 15 Munich (ou Francfort) - Bastia, 18 - Rome - Bastia, 22 - Strasbourg - Calvi, 23 - Bruxelles - Calvi -, 24 - Munich (ou Francfort) - Calvi, 25 - Genève - Calvi, 26 - Londres - Calvi, 27 - Milan - Calvi, 32 - Figari - Bruxelles, 33 - Munich (ou Francfort) - Figari, 34 - Genève - Figari, 35 - Londres - Figari et 36 Milan - Figari.

Les lots suivants ont fait l'objet de candidatures et d'offres mais à la suite des négociations, les offres finales n'ont pas été remises : 4 Toulouse - Ajaccio, 13 - Toulouse - Bastia, 19 - Bordeaux - Calvi, 21 Strasbourg - Calvi, 30 - Strasbourg - Figari, 31 - Toulouse - Figari, 7 Genève - Ajaccio, 16 - Genève - Bastia, 17 - Londres - Bastia.

Il est prévu que mes services, en lien avec l'ATC, procèdent à une analyse de cette passation afin d'envisager la relance des lots infructueux et éventuellement proposer d'autres destinations de départ.

En effet, nous pouvons relever notamment que l'offre d'EasyJet, bien que ne répondant pas favorablement aux critères d'attribution, nous a proposé des chiffrages de trafic très intéressants se positionnant très favorablement sur un développement hors saison.

## VII) CONCLUSIONS

Au vu des éléments présentés dans le présent rapport et les précédents, il est

proposé :

**1) d'approuver :**

- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 1 (ligne Bordeaux - Ajaccio) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 2 (ligne Nantes - Ajaccio) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 3 (ligne Strasbourg - Ajaccio) ;
- Le choix de la Compagnie « AIR CORSICA » comme contractant au titre du lot 5 (ligne Bruxelles-Charleroi - Ajaccio) ;
- Le choix de la Compagnie « AIR CORSICA » comme contractant au titre du lot 9 (ligne Rome - Ajaccio) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 10 (ligne Bordeaux - Bastia) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 11 (ligne Nantes - Bastia) ;
- Le choix de la compagnie « VOLOTEA » comme contrat au titre du lot 12 (ligne Strasbourg - Bastia) ;
- Le choix de la Compagnie « AIR CORSICA » comme contractant au titre du lot 14 (ligne Bruxelles-Charleroi - Bastia) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 20 (ligne Nantes - Calvi) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 28 (ligne Bordeaux - Figari) ;
- Le choix de la Compagnie « VOLOTEA » comme contractant au titre du lot 29 (ligne Nantes - Figari) ;

**2) d'approuver** le contenu des contrats de concession de services de transports aériens relatifs à chacun des lots susvisés ;

**3) d'autoriser** le Président du Conseil exécutif de Corse à signer lesdits contrats et leurs annexes ainsi qu'à procéder aux formalités subséquentes.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.