



**DELIBERATION N° 23/054 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPROUVANT LA RÉVISION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC
IMPOSÉES SUR LES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE, D'UNE PART,
LES AÉROPORTS DE PARIS ORLY, MARSEILLE ET NICE ET D'AUTRE PART,
LES AÉROPORTS D'AIACCIU, BASTIA, CALVI ET FIGARI, ET L'APPROBATION
DU PRINCIPE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE SERVICE PUBLIC DE LA
CORSE SUR LA PÉRIODE DU 1ER JANVIER 2024
JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 2027**

**CHÌ APPROVA A RIVISIONI DI L'UBLIGAZIONI DI SIRVIZIU PUBLICU IMPOSTI
NANTU À I SIRVIZII AERII RIGULARI TRÀ, DA UNA PARTI, L'AERUPORTI DI
PARIGI-ORLY, MARSEGLIA È NIZZA È DA L'ALTRA PARTI, L'AERUPORTI
D'AIACCIU, BASTIA, CALVI È FIGARI, È APPROVU DI U PRINCIPIU DI A
DILIGAZIONI DI SIRVIZIU PUBLICU PÀ A SFRUTTERA DI I TRASPORTI AERII DI
SIRVIZIU PUBLICU DI A CORSICA NANTU À U PERIUDU CHÌ VÀ DA
U 1MU DI GHJINNAGHJU DI U 2024 À U 31 DI DICEMBRI DI U 2027**

SEANCE DU 27 AVRIL 2023

L'an deux mille vingt trois, le vingt sept avril, l'Assemblée de Corse, convoquée le 14 avril 2023, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Danielle ANTONINI, Jean-Baptiste ARENA, Véronique ARRIGHI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Vanina BORROMEI, Valérie BOZZI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Angèle CHIAPPINI, Vannina CHIARELLI-LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Don Joseph LUCCIONI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Paul QUASTANA, Jean-Michel SAVELLI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Hyacinthe VANNI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Félix ACQUAVIVA à Mme Juliette PONZEVERA

Mme Serena BATTESTINI à Mme Marie-Claude BRANCA
M. Jean-Charles GIABICONI à Mme Paula MOSCA
M. Antoine POLI à M. Pierre POLI
Mme Anne-Laure SANTUCCI à Mme Françoise CAMPANA
M. Jean-Louis SEATELLI à Mme Charlotte TERRIGHI
Mme Julia TIBERI à Mme Vanina LE BOMIN
M. Hervé VALDRIGHI à Mme Vannina CHIARELLI-LUZI

ETAIENT ABSENTES : Mmes

Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Santa DUVAL

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement CE n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté,
- VU** la communication de la Commission européenne portant lignes directrices interprétatives relatives au Règlement CE n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil - Obligations de service public (OSP),
- VU** le code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L. 1410-1 à L. 1410-3 et R. 1410-1 et R. 1410-2, L. 1411-1 à L. 1411-19 et R. 1411-1 à R. 1411-8, L. 1413-1, titre II, livre IV, IV^{ème} partie, et notamment ses articles L. 4422-15, L. 4424-18 à L. 4424-20,
- VU** le code des transports,
- VU** le code de la commande publique, et plus particulièrement ses articles L. 3221-3 et suivants,
- VU** la loi n° 2022-1089 du 30 juillet 2022 mettant fin aux régimes d'exception créés pour lutter contre l'épidémie liée à la Covid-19,
- VU** la consultation publique menée par la Collectivité de Corse afin de configurer, à compter du 1^{er} janvier 2024, l'organisation de la desserte aérienne de son territoire en vue d'assurer la continuité territoriale et son développement économique et social,
- VU** le projet annexé d'avis relatif aux obligations de service public (OSP) imposées à compter du 1^{er} janvier 2024 sur les services aériens réguliers entre Paris-Orly, Marseille et Nice d'une part, et Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari d'autre part,
- VU** la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse, modifiée,
- VU** l'avis de la Commission consultative des services publics locaux en date du 24 avril 2023,

CONSIDERANT que la desserte aérienne de Corse est actuellement assurée par un système mixte comprenant notamment. Une exploitation réalisée dans le cadre d'obligations de service public donnant lieu à dix conventions de délégation de service public, regroupant différents groupes de liaison entre, d'une part, les quatre aéroports Corse (Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari) et, d'autre part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice,

CONSIDERANT que les dix conventions de délégation de service public arrivent à échéance le 31 décembre 2023,

CONSIDERANT que conformément au règlement CE n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, la situation a fait l'objet d'un réexamen des obligations de service public, en particulier dans le cadre d'études préalables réalisées à l'initiative de la Collectivité de Corse et de l'Office des Transports de la Corse,

CONSIDERANT que plusieurs entretiens ont été menés avec les acteurs locaux ainsi qu'une enquête d'opinion réalisée, ayant mis en évidence différents besoins de la région Corse en termes de continuité, de transport de fret, de régularité, de tarifs, de capacité minimale, économiques, non assurés par la seule initiative privée,

CONSIDERANT qu'une consultation publique a été menée par la Collectivité de Corse afin de configurer, à compter du 1^{er} janvier 2024, l'organisation de la desserte aérienne de son territoire en vue d'assurer la continuité territoriale et son développement économique et social, de laquelle il ressort qu'aucune compagnie aérienne opérant sur le marché libre ne s'est prononcée sur le périmètre du service public actuel ni fait part de sa volonté de réaliser spontanément tout ou partie de ce service sur une ou plusieurs liaisons, en dehors des obligations de service public ou d'un contrat de service public,

CONSIDERANT qu'il apparaît nécessaire, notamment au vu du réexamen des obligations de service public, des études préalables ainsi que des consultations menées, d'adopter de nouvelles obligations de service public sur les services aériens réguliers entre les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice d'une part, et ceux de Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, d'autre part, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse,

CONSIDERANT que la délégation de service public apparaît comme le mode de gestion le plus approprié pour répondre à la demande des usagers,

CONSIDERANT que les conventions de délégation de service public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse arrivant à échéance le 31 décembre 2023, il est nécessaire d'adopter le principe du maintien de la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes entre, d'une part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice et, d'autre part, les aéroports de Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, dans la mesure où, au plus tard le 10 novembre 2023, aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur ces liaisons,

SUR rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,

VU l'avis n° 2023-15 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 25 avril 2023,

SUR rapport conjoint de la Commission du Développement Economique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement et de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

A l'unanimité,

Ont voté POUR (47) : Mmes et MM.

Jean-Félix ACQUAVIVA, Jean-Christophe ANGELINI, Danielle ANTONINI, Jean-Baptiste ARENA, Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Vanina BORROMEI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Vannina CHIARELLI-LUZI, Anna Maria COLOMBANI, Romain COLONNA, Frédérique DENSARI, Muriel FAGNI, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Pierre GUIDONI, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Don Joseph LUCCIONI, Jean-Jacques LUCCHINI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Véronique PIETRI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Paul QUASTANA, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Julia TIBERI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI

Se sont abstenus (13) : Mmes et MM.

Valérie BOZZI, Angèle CHIAPPINI, Christelle COMBETTE, Pierre GHIONGA, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Xavier LACOMBE, Marie-Thérèse MARIOTTI, Jean-Martin MONDOLONI, Chantal PEDINIELLI, Marie-Anne PIERI, Jean-Michel SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, Charlotte TERRIGHI

ARTICLE PREMIER :

APPROUVE les nouvelles obligations de service public sur les services aériens réguliers entre, d'une part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice et, d'autre part, les aéroports de Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, telles qu'elles sont annexées à la présente délibération.

ARTICLE 2 :

APPROUVE le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes susmentionnées à compter du 1^{er} janvier 2024, conformément aux nouvelles obligations de service public, ainsi que les caractéristiques principales des conventions à conclure telles que décrites dans le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse annexé à la présente délibération.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes les mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution des conventions de délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes susmentionnées.

ARTICLE 4 :

La présente délibération fera l'objet d'une publication sous forme électronique sur le site internet de la Collectivité de Corse.

Ajacciu, le 27 avril 2023

La Présidente de l'Assemblée de Corse,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'M. A. Maupertuis', with a horizontal line drawn underneath the signature.

Marie-Antoinette MAUPERTUIS

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2023

REUNION DES 27 ET 28 AVRIL 2023

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

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

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Dans le domaine des infrastructures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette stratégie comporte également un important volet infrastructurel.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ces améliorations ont reposé sur :

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

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

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

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

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

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

Comité de suivi opérationnel

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

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

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

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

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

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

Comité économique et juridique

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

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

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

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

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

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

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

Suivi crise sanitaire

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

S'agissant de la gestion directe :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) Le réexamen des OSP

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

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

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

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

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

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

2) La révision des OSP

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Cette moyenne est à nuancer selon la destination des vols :

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

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

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

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

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

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

A. Les évolutions globales de l'offre de siège

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

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

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

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

Les évolutions de l'offre permettent :

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

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

Cette amélioration se décline ainsi ligne par ligne.

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

Liaisons Corse - Paris Orly

Ajaccio-Paris : ajout d'une 4^{ème} fréquence le jeudi, en saison IATA Hiver ;

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

Calvi-Paris : ajout d'une seconde fréquence les lundis-vendredis-samedis-dimanche du 1^{er} mai au 15 septembre ;

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

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

Ajaccio-Marseille : pas de changement ;

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

Bastia-Marseille : ajout d'une 4^{ème} fréquence le vendredi, toute l'année ;

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

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

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

Calvi-Marseille : ajout d'une fréquence le dimanche du 1^{er} mai au 15 septembre ;

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

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

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

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

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

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

a) Entre Paris (Orly) et Ajaccio

-Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Capacité de base

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

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

- Capacités supplémentaires

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

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

-Saison IATA hiver : 174 060

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

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

b) Entre Marseille et Ajaccio

-Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Ajaccio ;

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

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

- Capacité de base

Du lundi au vendredi, la capacité doit être d'au moins 140 places sur chaque trajet

Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 5 700 sièges par semaine, dont 1 500 sièges par week-end

- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 2 100 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 10 200 sièges sur la période
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

c) Entre Nice et Ajaccio

-Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et de 11 heures à Nice.

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

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

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

- Capacité de base
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 440 sièges par semaine.
- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 1 000 sièges à affecter sur la période
 - Saison IATA Eté en dehors des six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période.

d) Entre Paris (Orly) et Bastia

-Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

Les jours fériés : au moins deux allers et retours par jour quel que soit le jour de la semaine.

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

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

- Capacité de base
La capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) : 7 500 sièges par semaine pendant la saison IATA hiver et 7 800 sièges par semaine pendant la saison IATA été.
- Capacités supplémentaires
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes ;

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

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

e) Entre Marseille et Bastia

-Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au jeudi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Bastia ;

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

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

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

- Capacité de base

Du lundi au vendredi, la capacité doit être sur les trois allers et retours de la journée d'au moins 140 places dans chaque sens.

Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 5 840 sièges par semaine, dont 1 500 sièges sur le week-end.

- Capacité supplémentaire :

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

- Saison IATA hiver : 2 100 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 10 200 sièges sur la période ;
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors de six semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

f) Entre Nice et Bastia

-Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum trois (3) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Bastia et de 11 heures à Nice ;

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

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

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

- Capacité de base

Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 880 sièges par semaine ;

- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 1 000 sièges sur la période ;
 - Saison IATA Eté en dehors des six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période.

g) Entre Paris (Orly) et Calvi

-Les fréquences sont les suivantes :

Saison IATA hiver : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 100 personnes dans chaque sens

Saison IATA été : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 140 personnes dans chaque sens.

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

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

- Les capacités minimales de base (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :
 - Saison IATA Hiver : 1 400 sièges par semaine
 - Saison IATA Eté : 2 000 sièges par semaine

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers en fin d'après-midi dans les cas suivants :

- Le vendredi dans les sens Paris-Calvi
 - Le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris
 - Lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris
 - La veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi.
- Capacités supplémentaires
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël,

Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Ces capacités supplémentaires doivent inclure, pendant 20 semaines du 1^{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 (incluant les 22 400 sièges définis précédemment) sont les suivantes :

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

Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

h) Entre Marseille et Calvi

-Les fréquences sont les suivantes :

Du 16 septembre au 30 avril inclus, un (1) aller et retour par jour au minimum.

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

Du 1^{er} mai au 15 septembre inclus

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

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

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

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

- Capacité de base

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

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

Du 1^{er} mai au 15 septembre inclus : 2 100 sièges par semaine

- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés, les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 600 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 4 500
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 4 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Spécificités des aéronefs exploités

Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

i) Entre Nice et Calvi

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

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

-Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :

- Capacité de base :
Les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 800 sièges par semaine.
- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 1 000 sièges sur la période ;
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 2 400 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

- Spécificités des aéronefs exploités

Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

j) Entre Paris (Orly) et Figari

-Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

- Les capacités minimales de base (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :

Saison IATA Hiver : 1 560 sièges par semaine

Saison IATA Été : 3 000 sièges par semaine

- Capacités supplémentaires :

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

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

-Saison IATA hiver : 32 760 sièges

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

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

k) Entre Marseille et Figari

-Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

- Capacité de base
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 1 780 sièges par semaine ;
- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 600 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 7 000 sièges sur la période ;
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 11 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

I) Entre Nice et Figari

-Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

-Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :

- Capacité de base :
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 1080 sièges par semaine toute l'année.

- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période ;
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 3 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

m) Pour l'ensemble des liaisons

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

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

2.2. En termes de tarifs

a) Tarifs « résident »

-Les passagers « résident » sont les passagers répondant à l'une des conditions suivantes :

- Disposant de leur habitation principale et effective en Corse (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) pour un aller-retour au départ de la Corse pour une durée de séjour hors de Corse inférieure ou égale à 90 jours (article 4B du code général des impôts et II A du BOI-IR-CHAMP-10-20160728)
- Les résidents âgés de moins de 27 ans étudiant sur le continent, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse et l'autre sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours

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

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

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

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

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

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

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

b) Commercialisation

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

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

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

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

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

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

c) En termes de continuité du service

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

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

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

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

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

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

a) Programmes d'exploitation

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

b) Politique tarifaire

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

c) Conditions commerciales d'exploitation

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

d) Conditions techniques d'exploitation

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

E. Lecture comparative des OSP européennes

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

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

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

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

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

La comparaison avec la Sardaigne voisine est tout aussi éclairante.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Il faut donc bien distinguer deux mécanismes :

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

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

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

1. Intégration du principe de continuité du service

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

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

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

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

3. Prise en charge du risque d'exploitation

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

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

4. Compensation financière

La compensation financière sera décomposée comme suit :

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

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

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

5. Grille tarifaire

S'agissant de la grille tarifaire :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

V. LE CALENDRIER PRÉVISIONNEL DE LA PROCÉDURE

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

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

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

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

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

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

VI. LES CRITÈRES D'ANALYSE DES OFFRES

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

Critères et sous-critères :	Éléments d'analyse par critère :
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Ce critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière proposée par le candidat au titre de l'exécution des obligations de service public sur la durée de la convention. Cette compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation et une composante au titre des charges de carburant.
Critère n° 2 : Qualité du service	Adéquation du service et notamment des prix et conditions qui peuvent être proposées aux usagers, analysée au regard des sous-critères suivants :
Sous-critère n° 1	Adéquation des moyens de production propres (avions, équipage, navigabilité et maintenance en ligne) de l'opérateur pour répondre aux OSP appréciée au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants) - Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement - Contrat d'affrètement le cas échéant - Navigabilité générale des aéronefs

	<ul style="list-style-type: none"> - Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports corses - Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs - Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses - Politique détaillée de maintenance en ligne - Politique en matière de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) : seront présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.
Sous-critère n° 2	<p>Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garanties apportées en matière de mise à disposition des créneaux nécessaires par rapport au programme de vol proposé, étant précisé que les aéroports d'Orly et de Nice sont des aéroports dits Coordonnés et que l'aéroport de Figari est soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017 - Adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ; - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la ponctualité
Sous-critère n° 3	<p>Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat - Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS) - Accords commerciaux de type interlines et partage 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 :	<p>Robustesse financière et juridique. Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> o cohérence des données économiques par rapport

	<p>aux données figurant dans le dossier de consultation</p> <ul style="list-style-type: none"> ○ 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.
--	---

* *

*

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

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

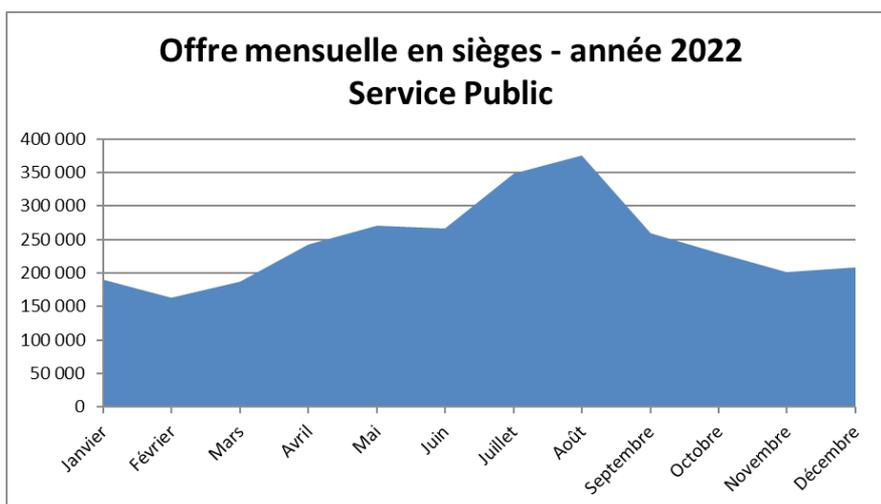
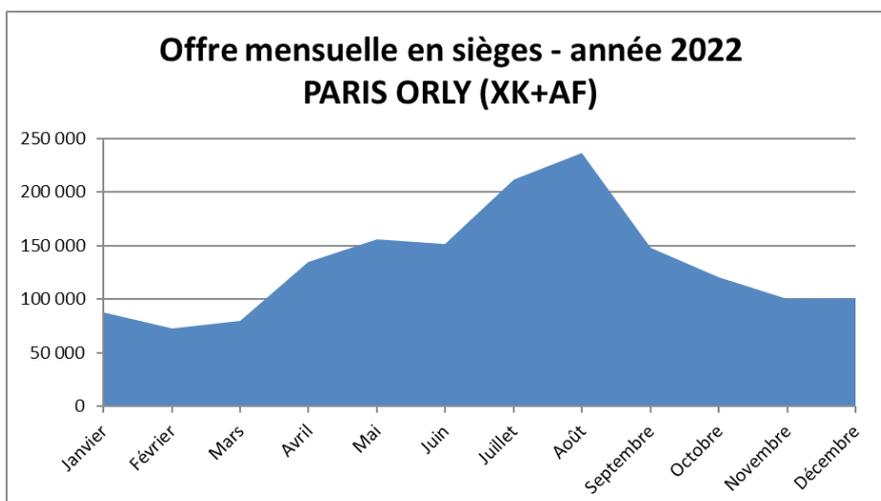
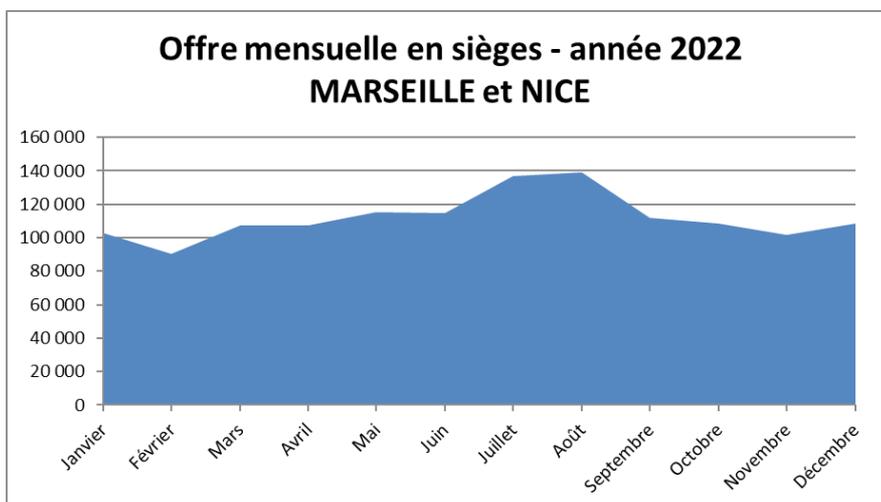
VI. ANNEXES

VI.1 Annexe 1 : calendrier de la procédure

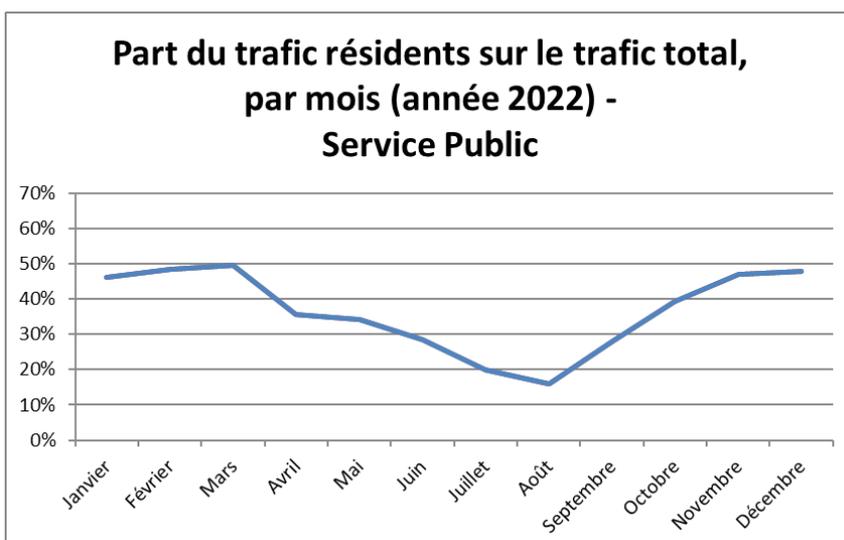
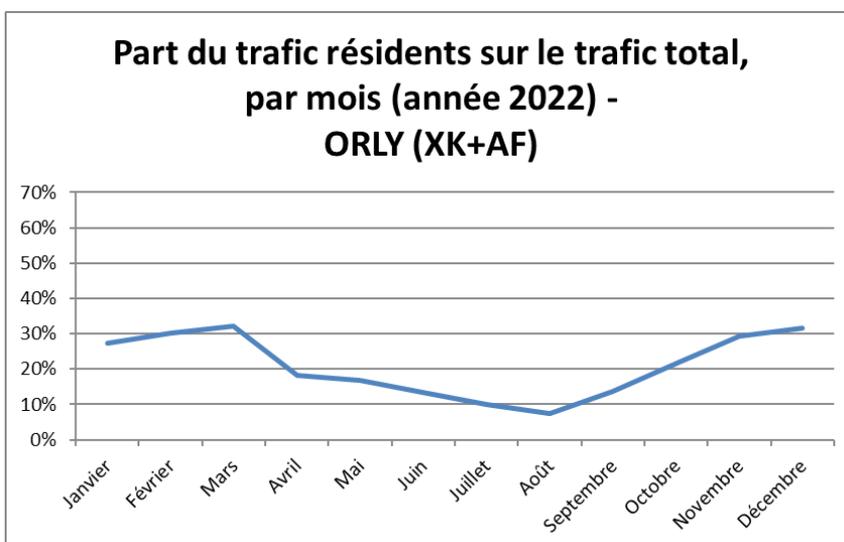
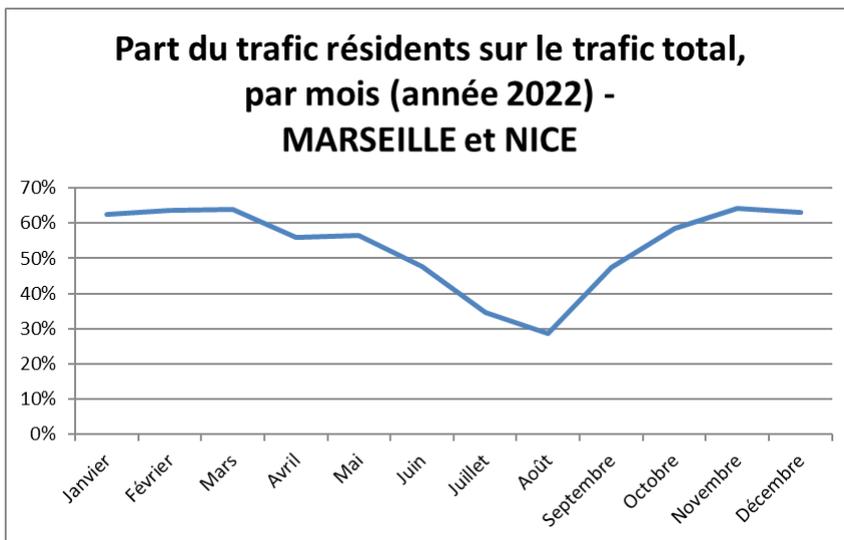
Voir document Excel joint

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

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



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



ANNEXE 1 - Obligations de Service Public

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

1. La France, en application de l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, conformément à la décision de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 a décidé de réviser, à compter du 1^{er} janvier 2024, les Obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio, Figari, Bastia, Calvi, d'une part, et Paris, Marseille et Nice d'autre part, publiées au Journal officiel de l'Union européenne du XXXX

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

2. Les nouvelles Obligations de service public, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse, sont définies ci-après :

2.1. En termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes :

a) Entre Paris (Orly) et Ajaccio

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base

La capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) :
7 360 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver
et 7 080 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

- Capacités supplémentaires

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

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

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

b) Entre Marseille et Ajaccio

- Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Ajaccio ;

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

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
Du lundi au vendredi, la capacité doit être d'au moins 140 places sur chaque trajet
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 5700 sièges par semaine, dont 1500 sièges par week-end

- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 2 100 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 10 200 sièges sur la période
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

c) Entre Nice et Ajaccio

- Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et de 11 heures à Nice.

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

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

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 440 sièges par semaine.
 - Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes
 - Saison IATA hiver : 1 000 sièges à affecter sur la période.
 - Saison IATA Eté en dehors des six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période.

d) Entre Paris (Orly) et Bastia

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

Les jours fériés : au moins deux allers et retours par jour quel que soit le jour de la semaine.

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
La capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) : 7 500 sièges par semaine pendant la saison IATA hiver et 7 800 sièges par semaine pendant la saison IATA été.
 - Capacités supplémentaires
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes

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

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

e) Entre Marseille et Bastia

- Les fréquences sont les suivantes :

Du lundi au jeudi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Marseille et 8 heures à Bastia ;

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

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

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

- Capacité de base

Du lundi au vendredi, la capacité doit être sur les trois allers et retours de la journée d'au moins 140 places dans chaque sens ;

Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 5 840 sièges par semaine, dont 1500 sièges sur le week-end ;

- Capacité supplémentaire :

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

- Saison IATA hiver : 2 100 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 10 200 sièges sur la période ;
- Durant le reste de la saison IATA Été en dehors de six semaines précitées : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

f) Entre Nice et Bastia

- Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum trois (3) allers et retours par jour du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un (1) aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Bastia et de 11 heures à Nice ;

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

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

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

- Capacité de base

Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 2 880 sièges par semaine ;

- Capacité supplémentaire :

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

- Saison IATA hiver : 1 000 sièges sur la période ;
- Saison IATA Eté en dehors des six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période.

g) Entre Paris (Orly) et Calvi

- Les fréquences sont les suivantes :

Saison IATA hiver : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 100 personnes dans chaque sens ;

Saison IATA été : au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 140 personnes dans chaque sens ;

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils équipés de turboréacteurs.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
- Les capacités minimales de base (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :

Saison IATA Hiver :	1 400 sièges par semaine
Saison IATA Eté :	2 000 sièges par semaine

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers en fin d'après-midi dans les cas suivants :

- Le vendredi dans les sens Paris-Calvi
- Le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris
- Lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris
- La veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi.
- Capacités supplémentaires
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), des capacités minimales supplémentaires doivent être offertes.

Ces capacités supplémentaires doivent inclure, pendant 20 semaines du 01 mai au 15 septembre, au minimum un (1) aller et retour additionnel le lundi, vendredi, samedi et dimanche, au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges, soit 22.400 sièges.

La somme des capacités minimales de base et supplémentaires qui doivent être offertes dans les deux sens (incluant les 22.400 sièges définis précédemment) sont les suivantes :

- Saison IATA hiver : 29 400 sièges
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 46 320
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 115 000 sièges.
- Spécificités des aéronefs exploités
Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

h) Entre Marseille et Calvi

- Les fréquences sont les suivantes :

Du 16 septembre au 30 avril inclus, un (1) aller et retour par jour au minimum. Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude minimale, à destination de Marseille du lundi au vendredi sauf les jours fériés, comprise entre 7 heures et 10 heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.

Du 1^{er} mai au 15 septembre inclus :

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

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

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

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

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

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

Du 1^{er} mai au 15 septembre inclus : 2 100 sièges par semaine

- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés, les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 600 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 4 500
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines : 4 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Spécificités des aéronefs exploités
Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

i) Entre Nice et Calvi

- Les fréquences sont les suivantes : au minimum un (1) aller et retour par jour
Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée du lundi au vendredi avec une amplitude minimale comprise entre 7 heures et 10 heures à Nice, en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de Calvi.
- Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :
 - Capacité de base :
Les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 800 sièges par semaine
 - Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 1 000 sièges sur la période ;
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 2 400 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
 - Spécificités des aéronefs exploités
Les aéronefs doivent disposer de la capacité à décoller et atterrir avec une composante de vent arrière pouvant atteindre 15 nœuds compte tenu de la configuration particulière de cet aéroport.

j) Entre Paris (Orly) et Figari

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils équipés de turboréacteurs.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Les capacités minimales de base (somme des capacités dans les deux sens) sont les suivantes :
Saison IATA Hiver : 1 560 sièges par semaine
Saison IATA Été : 3 000 sièges par semaine
 - Capacités supplémentaires :

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

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

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

k) Entre Marseille et Figari

- Les fréquences sont les suivantes :

Au minimum deux (2) allers et retours par jour du lundi au jeudi sauf les jours fériés, avec une amplitude minimale, à destination à Marseille, avec une amplitude comprise entre 7 heures et 10 heures à Marseille et 7 heures à Figari.

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

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

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

- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
- Capacité de base
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 1 780 sièges par semaine ;
- Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :
 - Saison IATA hiver : 600 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
 - Six semaines de mi-juillet à fin août : 7 000 sièges sur la période
 - Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 11 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

I) Entre Nice et Figari

- Les fréquences sont les suivantes :
Au minimum un (1) aller et retour par jour, et
Au minimum deux (2) allers et retours par jour le vendredi et le dimanche toute l'année.
- Les horaires doivent permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée du lundi au vendredi avec une amplitude minimale comprise entre 7 heures et 9 heures à Nice
- Les capacités offertes doivent répondre aux conditions suivantes :
 - Capacité de base :
Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes pendant toute l'année et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) : 1080 sièges par semaine toute l'année.
 - Capacité supplémentaire :
Compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des jours fériés (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances

d'été), les capacités minimales supplémentaires suivantes doivent être offertes :

- Saison IATA hiver : 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période
- Six semaines de mi-juillet à fin août : 4 000 sièges sur la période ;
- Durant le reste de la saison IATA Eté en dehors des six semaines précitées : 3 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

m) Pour l'ensemble des liaisons

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

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

2.2. En termes de tarifs

a) Tarifs « résident »

- Les passagers « résident » sont les passagers répondant à l'une des conditions suivantes :
- Disposant de leur habitation principale et effective en Corse (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) pour un aller-retour au départ de la Corse pour une durée de séjour hors de Corse inférieure ou égale à 90 jours (article 4B du Code général des impôts et II A du BOI-IR-CHAMP-10-20160728)
- Les résidents âgés de moins de 27 ans étudiant sur le continent, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse et l'autre sur le continent, pour lesquels la durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours

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

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

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

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

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

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

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

b) Commercialisation

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

- Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptés, sans quota, les passagers suivants :
 - Les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire ;
 - Les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WHCR, WCH, WCHC) au sens de la réglementation IATA. A cette fin, la mise en œuvre de civières agréés devra être démontrée par les transporteurs. Les surcharges tarifaires imposées ne pourront pas être supérieures à la somme des sièges occupés pour le transport de ces passagers.
- Compte tenu de la durée vol Corse/Paris, une chaise de transfert sera disponible dans chaque avion pour permettre l'accès aux toilettes pour les personnes à mobilité réduite
- Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 23 kilogrammes de bagages par passager. Cette franchise sera portée à 30 kilogrammes pour les étudiants. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 1 €.

c) En termes de continuité du service

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

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

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

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

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

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

a) Programmes d'exploitation

Les programmes d'exploitation (fréquences, horaires, types d'appareils utilisés, etc.) seront communiqués suivant les diverses périodes mentionnées dans les obligations

de service public. Les conditions de lancement des vols supplémentaires seront également précisées.

b) Politique tarifaire

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

c) Conditions commerciales d'exploitation

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

d) Conditions techniques d'exploitation

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

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

3. Informations

Toute demande de documents ou d'informations complémentaires se rapportant aux présentes obligations de service public mentionnées doit être adressée, par courrier postal avec accusé de réception, auprès de :

Office des transports de la Corse
M. le Directeur Général
19, avenue Georges Pompidou
Quartier Saint-Joseph
BP 501
F-20189 Ajaccio Cedex 02
Courriel : contact@otc-corse.fr
Tél. : 04 95 23 71 30

Horaires d'ouverture : du lundi au vendredi, de 9h00 à 12h00 et de 14h00 à 17h00

Ligne :

Transporteur 1 :

EN K€		Année 1 - 2024		
		Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3
Type avion				
Nombre d'appareils affectés à la desserte				
Temps unitaire de vol				
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)				
Nombre de vols				
Nombre de sièges offerts		0	0	0
Nombre d'heures de vols		0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>		0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident				
Nombre de passagers avec tarif autre que résident				
Passagers par vol		0,0	0,0	0,0
Coefficient de remplissage (%)		0,0%	0,0%	0,0%
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>		0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon résident (€)		0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon non-résident (€)		0,0	0,0	0,0
Fret transportés (Kg)				
Prix moyen Fret par Kg		0,0	0,0	0,0
<i>Recettes passagers</i>		0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident				
Recettes des passagers avec tarif autre que résident				
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS				
Recettes fret				
Produits accessoires passagers				
Autres				
Chiffre d'affaires total		0	0	0
Coûts variables	UO (*)	0	0	0
Carburant				
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS				
Maintenance variable				
Coûts d'assistance en escales				
Hébergement et mission personnel navigant				
Redevances de navigation				
Redevances aéroportuaires				
Coûts de distribution				
Commissariat				
Aléas d'exploitation				
Coûts Fixes	UO (*)	0	0	0
Coûts avions (y compris assurances avions)				
Coûts Personnel navigant				

Coûts escale fixes				
Maintenance fixe				
Frais commerciaux fixes				
Frais de structure				
Autres coûts fixes				
Total Charges		0	0	0
Résultat d'exploitaion		0	0	0
Rémunération du transporteur				
Compensation financière		0	0	0

Transporteur 2 (**):

(si groupement de 2 compagnies sur un même lot)

		Année 1 - 2024		
		Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3
Type avion				
Nombre d'appareils affectés à la desserte				
Temps unitaire de vol				
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)				
Nombre de vols				
Nombre de sièges offerts		0	0	0
Nombre d'heures de vols		0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>		0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident				
Nombre de passagers avec tarif autre que résident				
Passagers par vol		0,0	0,0	0,0
Coefficient de remplissage (%)		0,0%	0,0%	0,0%
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>		0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon résident (€)		0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon non-résident (€)		0,0	0,0	0,0
Fret transportés (Kg)				
Prix moyen Fret par Kg		0,0	0,0	0,0
<i>Recettes passagers</i>		0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident				
Recettes des passagers avec tarif autre que résident				
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS				
Recettes fret				
Produits accessoires passagers				
Autres				
Chiffre d'affaires total		0	0	0
Coûts variables	UO (*)	0	0	0
Carburant				
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS				
Maintenance variable				
Coûts d'assistance en escales				
Hébergement et mission personnel navigant				
Redevances de navigation				
Redevances aéroportuaires				
Coûts de distribution				
Commissariat				

Alès d'exploitation				
Coûts Fixes	UO (*)	0	0	0
Coûts avions (y compris assurances avions)				
Coûts Personnel navigant				
Coûts escale fixes				
Maintenance fixe				
Frais commerciaux fixes				
Frais de structure				
Autres coûts fixes				
Total Charges		0	0	0
Résultat d'exploitaion		0	0	0
Rémunération du transporteur				
Compensation financière		0	0	0

Total ligne :

(transporteurs 1+2)

Type avion		Année 1 - 2024		
		Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3
Nombre d'appareils affectés à la desserte				
Temps unitaire de vol		0,00	0,00	0,00
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)				
Nombre de vols		0	0	0
Nombre de sièges offerts		0	0	0
Nombre d'heures de vols		0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>		0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident		0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident		0	0	0
Passagers par vol		0,0	0,0	0,0
Coefficient de remplissage (%)		0,0%	0,0%	0,0%
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>		0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon résident (€)		0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon non-résident (€)		0,0	0,0	0,0
Fret transportés (Kg)		0	0	0
Prix moyen Fret par Kg		0,0	0,0	0,0
<i>Recettes passagers</i>		0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident		0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident		0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS		0	0	0
Recettes fret		0	0	0
Produits accessoires passagers		0	0	0
Autres		0	0	0
Chiffre d'affaires total		0	0	0
Coûts variables	UO (*)	0	0	0
Carburant		0	0	0
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS		0	0	0
Maintenance variable		0	0	0
Coûts d'assistance en escales		0	0	0
Hébergement et mission personnel navigant		0	0	0

Redevances de navigation		0	0	0
Redevances aéroportuaires		0	0	0
Coûts de distribution		0	0	0
Commissariat		0	0	0
Alèas d'exploitation		0	0	0
Coûts Fixes	UO (*)	0	0	0
Coûts avions (y compris assurances avions)		0	0	0
Coûts Personnel navigant		0	0	0
Coûts escale fixes		0	0	0
Maintenance fixe		0	0	0
Frais commerciaux fixes		0	0	0
Frais de structure		0	0	0
Autres coûts fixes		0	0	0
Total Charges		0	0	0
Résultat d'exploitaion		0	0	0
Rémunération du transporteur		0	0	0
Compensation financière		0	0	0

*** : Unité(s) d'œuvre à renseigner**

Préciser pour chaque poste de charges l'unité d'oeuvre utilisée, afin de disposer du coût unitaire. Si plusieurs unités d'œuvre sont utilisées pour évaluer le montant total d'un même poste de charges, le candidat en détaillera explicitement toutes les règles.

Transporteur 2 () :**

Tableau à renseigner dans le cas d'un groupement de deux opérateurs sur un même lot. Si le nombre d'opérateurs du groupement est supérieur à 2, dupliquer le tableau autant que de nécessaire.

Commentaires

Nombre moyen d'appareils utilisés pour cette liaison

Temps de vol block

Heures de vol Bloc

Passagers payants (ne pas saisir de données = somme des deux lignes ci-dessous)

Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif résident

Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif autre que résident

Passagers payants par vol

Calcul : Passagers payants / sièges offerts

Calcul : Recettes passagers résident (€) / Passagers payants résident

Calcul : Recettes passagers non-résident (€) / Passagers payants non-résident

Calcul : Recettes fret (€) / Fret transporté (Kg)

Recettes passagers payants (ne pas saisir de données = somme des 2 lignes ci-dessous)

Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif résident

Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif autre que résident

Saisir la contribution des passagers à la loi climat et résilience - EU-ETS

Saisir les recettes fret

Recettes annexes passagers, Billets non utilisés...

Produits accessoires (Com. ventes, recettes escale, Technique...)

Préciser les cours pétrole et dollar retenus

Préciser les règles de calcul des coûts loi climat et résilience - EU-ETS

Préciser les règles de calcul (ainsi que cours €/ \$ retenu)

Préciser les règles de calcul

Préciser les règles de calcul

Eurocontrol , RSTCA

Services aéroportuaires

Coûts GDS, Commissions sur ventes et frais de représentation

Prestations à bord, y compris coûts de chargement

Affrètements et indemnisation ou services aux passagers

A préciser : Règles d'affectation (ainsi que cours €/ \$ retenu)

A préciser : Règles d'affectation

A préciser : Règles d'affectation
A préciser : Règles d'affectation (ainsi que cours €/ \$ retenu)
A préciser : Règles d'affectation. Publicité, Ventes : Comptoir, Call center
A préciser : Règles d'affectation
A préciser : Règles d'affectation

Commentaires

Nombre moyen d'appareils utilisés pour cette liaison

Heures de vol Bloc

Passagers payants (ne pas saisir de données = somme des deux lignes ci-dessous)

Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif résident

Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif autre que résident

Passagers payants par vol

Calcul : Passagers payants / sièges offerts

Calcul : Recettes passagers résident (€) / Passagers payants résident

Calcul : Recettes passagers non-résident (€) / Passagers payants non-résident

Calcul : Recettes fret (€) / Fret transporté (Kg)

Recettes passagers payants (ne pas saisir de données = somme des 2 lignes ci-dessous)

Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif résident

Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif autre que résident

Saisir la contribution des passagers à la loi climat et résilience - EU-ETS

Saisir les recettes fret

Recettes annexes passagers, Billets non utilisés...

Produits accessoires (Com. ventes, recettes escale, Technique...)

Préciser les cours pétrole et dollar retenus

Préciser les règles de calcul des coûts loi climat et résilience - EU-ETS

Préciser les règles de calcul (ainsi que cours €/ \$ retenu)

Préciser les règles de calcul

Préciser les règles de calcul

Eurocontrol , RSTCA

Services aéroportuaires

Coûts GDS, Commissions sur ventes et frais de représentation

Prestations à bord, y compris coûts de chargement

Affrètements et indemnisation ou services aux passagers

A préciser : Règles d'affectation (ainsi que cours €/ \$ retenu)

A préciser : Règles d'affectation

A préciser : Règles d'affectation

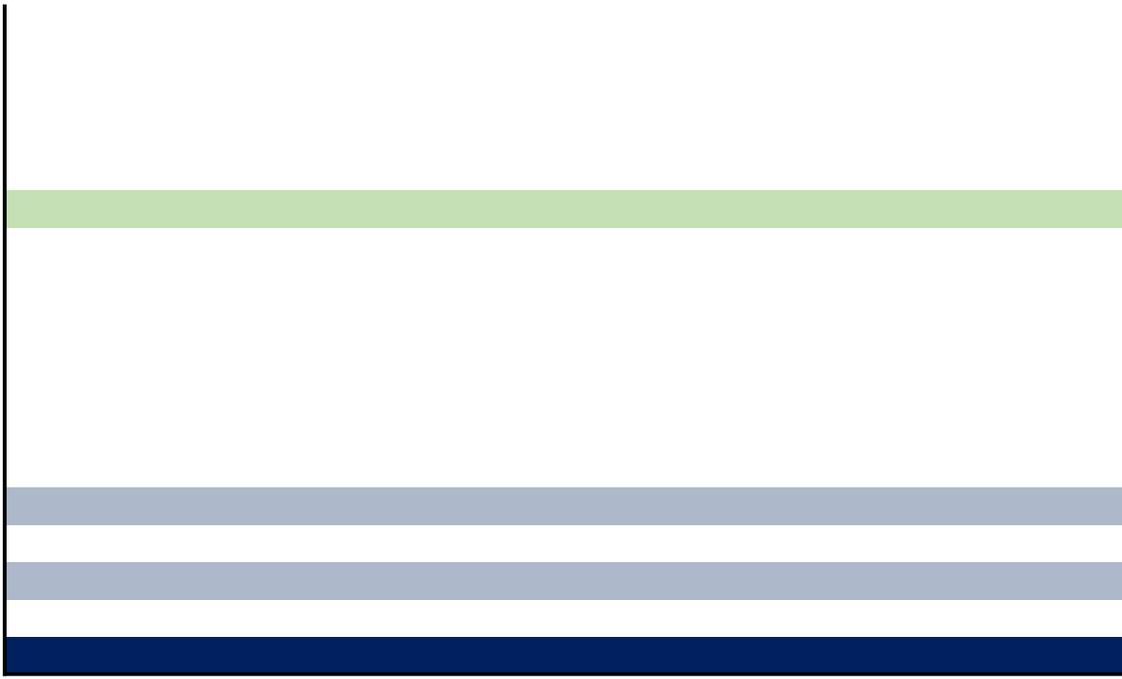
A préciser : Règles d'affectation (ainsi que cours €/ \$ retenu)

A préciser : Règles d'affectation. Publicité, Ventes : Comptoir, Call center

A préciser : Règles d'affectation

A préciser : Règles d'affectation

Commentaires



*** : préciser pour chaque poste de coût l'unité d'oeuvre utilisée,
afin de disposer du coût unitaire par unité d'oeuvre
Si plusieurs unités d'oeuvre sont utilisées pour évaluer le montant
total d'un poste de coûts, le candidat en détaillera explicitement
toutes les règles de calcul**

Modèle de présentation de l'acti

Ligne :

Transporteur 1 :	Année 1 - 2024		
	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec
Type avion 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Type avion 2			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Type avion 3			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			

Total transporteur 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0

Transporteur 2 (*) :	Année 1 - 2024		
	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec
Type avion 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Type avion 2			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Type avion 3			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0

<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Total transporteur 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0

Total ligne :

Total	Année 1 - 2024		
	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec
Type avion 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0
Type avion 2			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0

<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0
Type avion 3			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0
Total transporteur 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0

Transporteur 2 (*) :

Tableau à renseigner dans le cas d'un groupement de deux opérateurs sur un même lot.
si le nombre d'opérateurs du groupement est supérieur à 2,
dupliquer le tableau autant que de nécessaire.

ANNEXE 3 - Modèle de compte d'exploitation pré

tivité et des recettes prévisionnelles par ligne OSP : offre par période et type-a

	Année 2 - 2025				Année 3	
Total Année	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec	Total Année	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct
0				0		
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0				0		
0				0		
0	0	0	0	0	0	0
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0				0		
0				0		
0	0	0	0	0	0	0
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		

0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0

Total Année	Année 2 - 2025			Année 3		
Total Année	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec	Total Année	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct
0				0		
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0				0		
0				0		
0	0	0	0	0	0	0
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0				0		
0	0	0	0	0	0	0

Avion, trafic et recettes passagers par typologie, période et type-avion

Indiquer la ligne

- 2026		Année 4 - 2027				Tota
Programme hiver Nov-Dec	Total Année	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec	Total Année	Programme hiver Jan-Mar
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0
0	0	0	0	0	0	0
	0				0	0
	0				0	0

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

Année 1 (2024) à Année 4 (2027)		
Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec	Total Année
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

Commentaires

1ère période hiver = du 1er janvier au 31 mars
 période été = du 1er avril au 31 octobre
 2nde période hiver = du 1er novembre au 31 décembre

Passagers payants (ne pas saisir de données = somme des deux
 Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif ré
 Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif a

Recettes passagers payants (ne pas saisir de données = somme
 Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif
 Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif
 Saisir la contribution des passagers à la loi climat et résilience -

Passagers payants (ne pas saisir de données = somme des deux
 Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif ré
 Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif a

Recettes passagers payants (ne pas saisir de données = somme
 Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif
 Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif
 Saisir la contribution des passagers à la loi climat et résilience -

(lignes ci-dessous)

ésident

utre que résident

(des 2 lignes ci-dessous)

f résident

f autre que résident

EU-ETS

(lignes ci-dessous)

ésident

utre que résident

(des 2 lignes ci-dessous)

f résident

f autre que résident

EU-ETS

(lignes ci-dessous)

ésident

utre que résident

(des 2 lignes ci-dessous)

f résident

f autre que résident

EU-ETS

(lignes ci-dessous)

ésident

utre que résident

(des 2 lignes ci-dessous)

f résident

f autre que résident

EU-ETS

(lignes ci-dessous)

ésident

utre que résident

(des 2 lignes ci-dessous)

f résident

f autre que résident

EU-ETS

(lignes ci-dessous)

résident

autre que résident

(des 2 lignes ci-dessous)

résident

autre que résident

EU-ETS

ANNEXE 3 - Modèle de compte d'exploitation prévisionnel

Modèle de restitution des données prévisionnelles mensualisées par Offre, trafic passagers et recettes par type-avion et typologie de passagers (ré

Ligne OSP	Compagnie	Année	Mois	type-avion
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ
AAA-BBB	XX	YYYY (de 2024 à 2027)	MM (de 01 à 12)	ZZZ

**Le candidat restitue pour chaque lot soumissionné les données analytiques se
Ces données permettront notamment de renseigner les CEP actualisés mensu
Le nombre de lignes restituées sera équivalent à :
Somme des combinaisons "ligne OSP-compagnie-année-mois-type avion" mu**

Par ligne OSP :

(résidents et non-résidents)

Nature	Valeur
SO	nombre de sièges offerts
VS	nombre de vols (segments)
PR	Nombre de passagers payants "résident"
PN	Nombre de passagers payants "non-résident"
RR	Recettes passagers payants "résident" (k€)
RN	Recettes passagers payants "non-résident" (k€)
RC	Contribution des passagers à la loi climat et résilience EU-ETS (k€)
RF	Recettes fret (k€)
RA	Produits accessoires passagers et autres

selon la matrice décrite ci-dessus.

selon le tableau ci-dessous (Cf. Annexe 8)

Multipliée par 9 (= le nombre d'items "Nature")

Modèle

Ligne :

	Transporteur 1		
	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3
Type avion			
Nombre d'appareil affecté à la desserte			
Temps unitaire de vol			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
Nombre d'heures de vols	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
Passagers par vol	0,0	0,0	0,0
Coefficient de remplissage (%)	0,0%	0,0%	0,0%
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>	<i>0,0</i>
Prix moyen par coupon résident (€)	0,0	0,0	0,0
Prix moyen par coupon non-résident (€)	0,0	0,0	0,0
Fret transportés (Kg)			
Prix moyen Fret par Kg	0,0	0,0	0,0
<i>Recettes passagers</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Recettes fret			
Produits accessoires passagers			
Autres			
Chiffre d'affaires total	0	0	0
Coûts variables	0	0	0
Carburant			
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS			
Maintenance variable			
Coûts d'assistance en escales			
Hébergement et mission personnel navigant			
Redevances de navigation			
Redevances aéroportuaires			
Coûts de distribution			
Commissariat			
Alèas d'exploitation			
Coûts Fixes	0	0	0
Coûts avions (y compris assurances avions)			
Coûts Personnel navigant			
Coûts escale fixes			
Maintenance fixe			

Frais commerciaux fixes			
Frais de structure			
Autres coûts fixes			
Total Charges	0	0	0
Résultat d'exploitation	0	0	0
Rémunération du transporteur			
Résultat y compris rémunération transporteur	0	0	0
Plafond de la compensation financière			
Montant de la compensation financière			

Transporteur 2 (*) :

Tableau à renseigner dans le cas d'un groupement de deux opérateurs sur un même lot.
si le nombre d'opérateurs du groupement est supérieur à 2,
dupliquer le tableau autant que de nécessaire.

ANNEXE 4 - Modèle de compte de résultat analytique annuel

de compte de résultats annuel à présenter (vols entrant dans le périmètre)

Indiquer la ligne						
	Transporteur 2 (*)				Total	
Total	Type avion 1	Type avion 2	Type avion 3	Total	Type avion 1	Type avion 2
0				0		
0,00				0,00	0,00	0,00
0				0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0				0	0	0
0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
0	0	0	0	0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0
0				0	0	0

ent)

Commentaires
Nombre moyen d'appareils utilisés pour cette liaison
Heures de vol Bloc
Passagers payants (ne pas saisir de données = somme des deux lignes ci-dessous)
Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif résident
Saisir le nombre de passagers payants ayant acquitté un tarif autre que résident
Passagers payants par vol
Calcul : Passagers payants / sièges offerts
Calcul : Recettes passagers (€) / Passagers payants
Calcul : Recettes fret (€) / Fret transporté (Kg)
Recettes passagers payants (ne pas saisir de données = somme des 2 lignes ci-dessous)
Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif résident
Saisir les recettes des passagers payants ayant acquitté un tarif autre que résident
Saisir la contribution des passagers à la loi climat et résilience - EU-ETS
Saisir les recettes fret
Recettes annexes passagers, Billets non utilisés...
Produits accessoires (Com. ventes, recettes escale, Technique...)
Préciser les cours pétrole et dollar retenus
Préciser les règles de calcul des coûts loi climat et résilience - EU-ETS
Préciser les règles de calcul (ainsi que cours €/ \$ retenu)
Préciser les règles de calcul
Préciser les règles de calcul
Eurocontrol , RSTCA
Services aéroportuaires
Coûts GDS, Commissions sur ventes et frais de représentation
Prestations à bord, y compris coûts de chargement
Affrètements et indemnisation ou services aux passagers
A préciser : Règles d'affectation (ainsi que cours €/ \$ retenu)
A préciser : Règles d'affectation
A préciser : Règles d'affectation
A préciser : Règles d'affectation (ainsi que cours €/ \$ retenu)

A préciser : Règles d'affectation. Publicité, Ventes : Comptoir, Call center

A préciser : Règles d'affectation

A préciser : Règles d'affectation



Modèle de présentation de l'acti

Ligne :

	Transporteur 1		
	Programme hiver Jan-Mar	Programme été Avr-Oct	Programme hiver Nov-Dec
Type avion 1			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Type avion 2			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Type avion 3			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			

Total transporteur(s) et ligne OSP			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols	0	0	0
Nombre de sièges offerts	0	0	0
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Nombre de passagers avec tarif résident	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
<i>Recettes passagers</i>	<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
Recettes des passagers avec tarif résident	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif autre que résident	0	0	0
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS	0	0	0

0	0	0
0	0	0
<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
0	0	0
0	0	0
<i>0</i>	<i>0</i>	<i>0</i>
0	0	0
0	0	0
0	0	0

de deux opérateurs sur un même lot.
rieur à 2,

Saison	
Année	

ETAT STATISTIQUE MENSUEL : MOIS-ANNEE, du 01 au xx

à transmettre à l'OTC le 15 du mois M+1

Date	Compagnie	N° vol	Heure de départ prévue	Heure d'arrivée prévue	Heure de départ réelle	Heure d'arrivée réelle	Aéroport de départ	Aéroport d'arrivée	Type Avion	Sièges offerts	Passagers totaux	Coefficient de remplissage	Passagers payants résidents	Passagers payants non résidents	Passagers gratuits incluant Bébés	Offre de base (B) ou supplémentaire (S)	Incident d'exploitation
------	-----------	--------	------------------------	------------------------	------------------------	------------------------	--------------------	--------------------	------------	----------------	------------------	----------------------------	-----------------------------	---------------------------------	-----------------------------------	---	-------------------------

Exemple théorique pour la compagnie "xx"

Saison	ÉTÉ
Année	2024

ETAT STATISTIQUE MENSUEL : JUILLET 2024, du 01 au 31

transmis à l'OTC le 13 août 2024

Date	Compagnie	N° vol	Heure de départ prévue	Heure d'arrivée prévue	Heure de départ réelle	Heure d'arrivée réelle	Aéroport de départ	Aéroport d'arrivée	Type Avion	Sièges offerts	Passagers totaux	Coefficient de remplissage	Passagers payants résidents	Passagers payants non résidents	Passagers gratuits incluant Bébés	Offre de base (B) ou supplémentaire (S)	Incident d'exploitation
01/07/2024	XX	XXnnnn	07:00	07:45	07:11	07:54	YYY	ZZZ	AT7	70	60	85,7%	28	31	1	B	
04/07/2024	XX	XXnnnn	10:00	11:45	10:04	11:44	AAA	BBB	320	180	129	71,7%	50	75	4	S	
15/07/2024	XX	XXnnnn	18:00	19:55	19:34	21:27	CCC	DDD	319	150	138	92,0%	60	78	0	B	Changement avion 319 iso 320, cause panne technique
22/07/2024	XX	XXnnnn	19:00	19:45			YYY	ZZZ	AT7	70						B	Vol annulé cause météo, pax reportés (vol J+1 de 07.00)
....																	
....																	
....																	

*Le délégataire renseigne l'intégralité des vols/date programmés sur le mois concerné, y compris les vols annulés
 Tout incident d'exploitation sur un vol/date est notifié et explicitement commenté (en colonne R)*

Annexe 6: Traitement des cas d'annulation ou de modification des réservations par les passagers résidents

Afin d'assurer la continuité du service public, les Parties considèrent qu'il est important d'encourager les résidents qui souhaiteraient annuler ou modifier leur billet à prévenir préalablement le Transporteur de cette annulation ou modification, et ce afin d'éviter que certains résidents ayant un besoin légitime et impératif de voyager y soient empêchés en raison de réservations qui seraient faites de manière excessive par certains passagers résidents.

Par conséquent, les Parties s'accordent sur le fait que les passagers résidents désirant annuler ou modifier leur billet devront prévenir préalablement le Transporteur de cette annulation ou modification, au plus tard 2 heures avant le vol.

A défaut de notification du Transporteur dans ce délai, le Transporteur sera en droit de réclamer au passager résident qui annulerait ou modifierait son billet tardivement des frais administratifs d'un montant équivalant au prix d'achat du coupon du billet non-utilisé hors taxes.

Par conséquent, les Parties s'accordent sur le fait que le Transporteur insérera dans ses conditions générales applicables aux passagers résidents corse la clause suivante:

"Si vous souhaitez annuler ou modifier votre billet pour quelque raison que ce soit, vous devez nous en informer au plus tard 2 heures avant le vol. A défaut, nous pourrons vous réclamer des frais administratifs d'un montant équivalant au prix d'achat du coupon du billet non-utilisé hors taxes".

ANNEXE 8 - Modèle

Actualisation avec réalisé jusqu'au mois M - année 202x
à transmettre à l'OTC au 15 de M+2

Modèle c

Actualisation à fin du mois M de l'année 202x
sur la base des données réalisées

AAA-BBB Janvier-mois M	CEP initial		
Transporteur 1	Typav 1	Typav 2	Total
EN K€			
Type avion			
Nombre d'appareils affectés à la desserte			
Temps unitaire de vol			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts			
Nombre d'heures de vols			
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
Passagers par vol			
Coefficient de remplissage (%)			
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>			
Prix moyen par coupon résident (€)			
Prix moyen par coupon non-résident (€)			
Fret transportés (Kg)			
Prix moyen Fret par Kg			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Recettes fret			
Produits accessoires passagers			
Autres			
Chiffre d'affaires total	0	0	0
Coûts variables	0	0	0
Carburant			
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS			
Maintenance variable			
Coûts d'assistance en escales			
Hébergement et mission personnel navigant			
Redevances de navigation			
Redevances aéroportuaires			
Coûts de distribution			
Commissariat / Nettoyage			

Alèas d'exploitation			
Coûts Fixes	0	0	0
Couverture carburant			
Coûts avions (y compris assurances avions)			
Coûts Personnel navigant			
Coûts escale fixes			
Maintenance fixe			
Frais commerciaux fixes			
Frais de structure			
Autres coûts fixes			
Total Charges	0	0	0
			0
Résultat d'exploitation	0	0	0
Rémunération du transporteur			
Compensation financière	0	0	0

AAA-BBB Janvier-mois M	CEP initial			
	Transporteur 2 (*)	Typav 1	Typav 2	Total
EN K€				
Type avion				
Nombre d'appareils affectés à la desserte				
Temps unitaire de vol				
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)				
Nombre de vols				
Nombre de sièges offerts				
Nombre d'heures de vols				
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident				
Nombre de passagers avec tarif autre que résident				
Passagers par vol				
Coefficient de remplissage (%)				
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>				
Prix moyen par coupon résident (€)				
Prix moyen par coupon non-résident (€)				
Fret transportés (Kg)				
Prix moyen Fret par Kg				
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident				
Recettes des passagers avec tarif autre que résident				
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS				
Recettes fret				
Produits accessoires passagers				
Autres				
Chiffre d'affaires total	0	0	0	0
Coûts variables	0	0	0	0
Carburant				
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS				

Produits accessoires passagers			
Autres			
Chiffre d'affaires total	0	0	0
Coûts variables	0	0	0
Carburant			
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS			
Maintenance variable			
Coûts d'assistance en escales			
Hébergement et mission personnel navigant			
Redevances de navigation			
Redevances aéroportuaires			
Coûts de distribution			
Commissariat / Nettoyage			
Alèas d'exploitation			
Coûts Fixes	0	0	0
Couverture carburant			
Coûts avions (y compris assurances avions)			
Coûts Personnel navigant			
Coûts escale fixes			
Maintenance fixe			
Frais commerciaux fixes			
Frais de structure			
Autres coûts fixes			
Total Charges	0	0	0
			0
Résultat d'exploitation	0	0	0
Rémunération du transporteur			
Compensation financière	0	0	0

Transporteur 2 ()** :

Tableau à renseigner dans le cas d'un groupement de deux opérateurs sur un même lot.
si le nombre d'opérateurs du groupement est supérieur à 2,
dupliquer le tableau autant que de nécessaire.

de compte d'exploitation prévisionnel actualisé mensuellement

d'actualisation du CEP prévisionnel par route OSP
 - actualisation au mois M de l'année 202x

Impact Quantité Régulation (CU AO)			Impacts variation CU - RU - %LF			Imp
Typav 1	Typav 2	Total	Typav 1	Typav 2	Total	Typav 1
0	0	0	0	0	0	
		0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0
0
0
0

Impact Quantité Régulation (CU AO)		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

Impacts variation CU - RU - %LF		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

Imp
Typav 1
0
0
0
0

0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0

Impact Quantité Régulation (CU AO)		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0
		0
0	0	0

Impacts variation CU - RU - %LF		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0
0	0	0
0	0	0

Imp
Typav 1
0
0
0

0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0
0	0	0	0	0	0	0

				0
0	0	0	0	0
				0
				0
				0
				0
				0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0
0	0	0	0	0

Fact couts fixes		TOTAL		
Typav 2	Total	Typav 1	Typav 2	Total
				0
				0
				0
		0	0	0
				0
				0
				0
		0	0	0
		0	0	0
				0
		0	0	0
				0

ANNEXE 8 - Modèle

Actualisation avec réalisé jusqu'au mois M - année 202x
à transmettre à l'OTC au 15 de M+2

Modèle c

Actualisation à fin du mois M de l'année 202x
sur la base des données réalisées

AAA-BBB Jan-Déc	CEP initial		
Transporteur 1	Typav 1	Typav 2	Total
EN K€			
Type avion			
Nombre d'appareils affectés à la desserte			
Temps unitaire de vol			
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)			
Nombre de vols			
Nombre de sièges offerts			
Nombre d'heures de vols			
<i>Nombre de Passagers transportés</i>	0	0	0
Nombre de passagers avec tarif résident			
Nombre de passagers avec tarif autre que résident			
Passagers par vol			
Coefficient de remplissage (%)			
<i>Prix moyen par coupon (€)</i>			
Prix moyen par coupon résident (€)			
Prix moyen par coupon non-résident (€)			
Fret transportés (Kg)			
Prix moyen Fret par Kg			
<i>Recettes passagers</i>	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Recettes fret			
Produits accessoires passagers			
Autres			
Chiffre d'affaires total	0	0	0
Coûts variables	0	0	0
Carburant			
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS			
Maintenance variable			
Coûts d'assistance en escales			
Hébergement et mission personnel navigant			

Recettes fret			
Produits accessoires passagers			
Autres			
Chiffre d'affaires total	0	0	0
Coûts variables	0	0	0
Carburant			
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS			
Maintenance variable			
Coûts d'assistance en escales			
Hébergement et mission personnel navigant			
Redevances de navigation			
Redevances aéroportuaires			
Coûts de distribution			
Commissariat / Nettoyage			
Alèas d'exploitation			
Coûts Fixes	0	0	0
Couverture carburant			
Coûts avions (y compris assurances avions)			
Coûts Personnel navigant			
Coûts escale fixes			
Maintenance fixe			
Frais commerciaux fixes			
Frais de structure			
Autres coûts fixes			
Total Charges	0	0	0
			0
Résultat d'exploitation	0	0	0
Rémunération du transporteur			
Compensation financière	0	0	0

AAA-BBB Jan-Déc
Transporteurs 1+2
EN K€
Type avion
Nombre d'appareils affectés à la desserte
Temps unitaire de vol
Capacité unitaire avion (en sièges offerts)
Nombre de vols
Nombre de sièges offerts
Nombre d'heures de vols
<i>Nombre de Passagers transportés</i>
Nombre de passagers avec tarif résident
Nombre de passagers avec tarif autre que résident
Passagers par vol

CEP initial		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0

Coefficient de remplissage (%)			
Prix moyen par coupon (€)			
Prix moyen par coupon résident (€)			
Prix moyen par coupon non-résident (€)			
Fret transportés (Kg)			
Prix moyen Fret par Kg			
Recettes passagers	0	0	0
Recettes des passagers avec tarif résident			
Recettes des passagers avec tarif autre que résident			
Contribution loi climat et résilience - EU-ETS			
Recettes fret			
Produits accessoires passagers			
Autres			
Chiffre d'affaires total	0	0	0
Coûts variables	0	0	0
Carburant			
Coûts loi climat et résilience - EU-ETS			
Maintenance variable			
Coûts d'assistance en escales			
Hébergement et mission personnel navigant			
Redevances de navigation			
Redevances aéroportuaires			
Coûts de distribution			
Commissariat / Nettoyage			
Alèas d'exploitation			
Coûts Fixes	0	0	0
Couverture carburant			
Coûts avions (y compris assurances avions)			
Coûts Personnel navigant			
Coûts escale fixes			
Maintenance fixe			
Frais commerciaux fixes			
Frais de structure			
Autres coûts fixes			
Total Charges	0	0	0
			0
Résultat d'exploitation	0	0	0
Rémunération du transporteur			
Compensation financière	0	0	0

Transporteur 2 (**):

Tableau à renseigner dans le cas d'un groupement de deux opérateurs sur un même lot. si le nombre d'opérateurs du groupement est supérieur à 2, dupliquer le tableau autant que de nécessaire.

de compte d'exploitation prévisionnel actualisé mensuellement

d'actualisation du CEP prévisionnel par route OSP
- actualisation au mois M de l'année 202x

Impact Quantité Régulation (CU AO)			Impacts variation CU - RU - %LF			Impact couts fi:	
Typav 1	Typav 2	Total	Typav 1	Typav 2	Total	Typav 1	Typav 2
0	0	0	0	0	0		
		0	0	0	0		
0	0	0	0	0	0		
0	0	0	0	0	0		
0	0	0	0	0	0		
0	0	0	0	0	0		

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0
0	0
0	0
0	0

Impact Quantité Régulation (CU AO)		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0
		0
0	0	0

Impacts variation CU - RU - %LF		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0
0	0	0
0	0	0

Impact couts fi:	
Typav 1	Typav 2

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0
0	0
0	0
0	0

Impact Quantité Régulation (CU AO)		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0

Impacts variation CU - RU - %LF		
Typav 1	Typav 2	Total
0	0	0

Impact couts fi	
Typav 1	Typav 2
0	0

		0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0
0	0	0

0	0
0	0
0	0
0	0

données actualisées année 202x à saisir

xes	TOTAL		
	Typav 1	Typav 2	Total
Total			
			0
			0
			0
	0	0	0
			0
			0
			0
	0	0	0
			0
			0
			0
	0	0	0
			0
			0
			0

			0
			0
			0
			0
			0
0	0	0	0
			0
			0
			0
			0
			0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0
0	0	0	0

xes	TOTAL		
	Typav 1	Typav 2	Total
Total			
			0
			0
			0
	0	0	0
			0
			0
			0
	0	0	0

				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
0	0	0	0	0
				0
				0
				0
				0
0	0	0	0	0
				0
0	0	0	0	0
				0
0	0	0	0	0

xes	TOTAL		
Total	Typav 1	Typav 2	Total
			0
			0
			0
	0	0	0
			0
			0

				0
	0	0	0	
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
				0
0				0
				0
				0
0	0	0	0	
0	0	0	0	
	0	0	0	
0	0	0	0	

Section I : Pouvoir adjudicateur/entité adjudicatrice

I.1) Nom et adresses

Nom officiel : [Collectivité de Corse](#)
Numéro national d'identification :
Adresse postale : [22 cours Grandval](#)
Ville : [Ajaccio](#)
Code NUTS :
Code postal : [20237](#)
Pays : [France](#)
Point(s) de contact : [Jean-François Santoni](#)
Téléphone : [+33\(0\)4 95 23 71 30](#)
Courriel : contact@otc-corse.fr
Fax : [+33\(0\)4 95 20 16 31](#)

Adresse(s) internet

Adresse principale : www.otc.corsica
Adresse du profil d'acheteur : www.achatpublic.com

I.3) Communication

Les documents du marché sont disponibles gratuitement en accès direct non restreint et complet, à l'adresse : (URL) www.achatpublic.com

L'accès aux documents du marché est restreint. De plus amples informations peuvent être obtenues à l'adresse suivante :

Adresse à laquelle des informations complémentaires peuvent être obtenues

le ou les point(s) de contact susmentionné(s)
 autre adresse : (indiquer l'autre adresse) :

[Office des Transports de la Corse](#)
[19 avenue Georges Pompidou - BP 501](#)
[20239 Ajaccio Cedex 2](#)
[France](#)
Point de contact : [Jean-François Santoni](#)
Tél. : [+33 \(0\)4.95.23.71.30](#)
Courriel : contact@otc-corse.fr

Les candidatures ou, le cas échéant, les offres doivent être envoyées

par voie électronique via : la plateforme de dématérialisation www.achatpublic.com
 au(x) point(s) de contact susmentionné(s)
 à l'adresse suivante : (indiquer l'autre adresse)

La communication électronique requiert l'utilisation d'outils et de dispositifs qui ne sont pas généralement disponibles. Un accès direct non restreint et complet à ces outils et dispositifs est possible gratuitement à l'adresse : (URL)

I.4) Type de pouvoir adjudicateur (dans le cas d'un avis publié par un pouvoir adjudicateur)

- Ministère ou toute autre autorité nationale ou fédérale, y compris leurs subdivisions régionales ou locales
- Agence/office national (e) ou fédéral (e)
- Autorité régionale ou locale
- Agence/office régional (e) ou local (e)
- Organisme de droit public
- Institution/agence européenne ou organisation internationale
- Autre type :

I.5) Activité principale (dans le cas d'un avis publié par un pouvoir adjudicateur)

- Services généraux des administrations publiques
- Défense
- Ordre et sécurité publics
- Environnement
- Affaires économiques et financières
- Santé
- Logement et équipements collectifs
- Protection sociale
- Loisirs, culture et religion
- Éducation
- Autre activité : [Transport aérien](#)

I.6) Activité principale (dans le cas d'un avis publié par une entité adjudicatrice)

- Production, transport et distribution de gaz et de chaleur
- Électricité
- Extraction de gaz et de pétrole
- Prospection et extraction de charbon et d'autres combustibles solides
- Eau
- Services postaux
- Services de chemin de fer
- Services de chemin de fer urbain, de tramway, de trolleybus ou d'autobus
- Activités portuaires
- Activités aéroportuaires
- Autre activité :

Section II : Objet

II.1) Étendue du marché

II.1.1) Intitulé : [Délégations 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° \[\\[●\\]\]\(#\) du \[\\[●\\]\]\(#\) 2023 de l'Assemblée de Corse.](#)

Numéro de référence :

II.1.2) Code CPV principal : [60410000-5](#)

II.1.3) Type de marché

Travaux Services

II.1.4) Description succincte :

Délégations de service public pour l'exploitation, à compter du 1er 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° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.1.5) Valeur totale estimée

Valeur hors TVA : 1300 Millions

Monnaie : Euros

II.1.6) Information sur les lots

Ce marché est divisé en lots oui non

Il est possible de soumettre des offres pour :

tous les lots

nombre maximal de lots : []

un seul lot

Nombre maximal de lots pouvant être attribués à un soumissionnaire : []

Le pouvoir adjudicateur se réserve le droit d'attribuer des marchés combinant les lots ou groupes de lots suivants :

II.2) Description

II.2.1) Intitulé : Ligne Ajaccio - Paris Orly

Lot n° : 1

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FR1

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1er janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports d' Ajaccio et de Paris Orly en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 297 Millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début: 01/01/2024 / Fin: 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du [] 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Ajaccio - Paris Orly, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n° 1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Ligne Ajaccio - Marseille

Lot n° : 2

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FRL

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports d' Ajaccio et de Marseille en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 129 Millions
Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :
ou Début: 01/01/2024 / Fin: 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Ajaccio – Marseille, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Ligne Ajaccio - Nice

Lot n° : 3

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FRL

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports d'Ajaccio et de Nice en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 54 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début: 01/01/2024 / Fin: 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du [•] 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Ajaccio – Nice, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Ligne Bastia - Paris Orly

Lot n° : 4

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FR1

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Bastia et de Paris Orly en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [•] du [•] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 285 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois : 48

ou Début: 01/01/2024 / Fin: 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du [] 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n° 1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Bastia – Paris Orly, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Ligne Bastia - Marseille

Lot n° : 5

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FRL

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Bastia et de Marseille en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : [132 millions](#)

Monnaie : [Euros](#)

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début : [01/01/2024](#) / Fin : [31/12/2027](#)

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

[La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du \[14\]\(#\) 2023, a révisé, à compter du 1er janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement \(CE\) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Bastia - Marseille, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement \(CE\) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.](#)

II.2.1) Intitulé : Ligne Bastia - Nice

Lot n° : [6](#)

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : [60410000-5](#)

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : [FRM](#)

Code NUTS : [FRL](#)

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

[Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Bastia et de Nice en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° \[14\]\(#\) du \[14\]\(#\) 2023 de l'Assemblée de Corse.](#)

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 58 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début: 01/01/2024 / Fin: 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Bastia – Nice, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Ligne Calvi - Paris Orly

Lot n° : 7

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FR1

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Calvi et de Paris Orly en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° du 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des
 des critères énoncés dans les documents du marché
critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)
Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 98 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début : 01/01/2024 / Fin : 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du [] 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Calvi – Paris Orly, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Ligne Figari - Paris Orly

Lot n° : 8

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FRL

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Figari et de Paris Orly en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 115 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début : 01/01/2024 / Fin : 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du [] 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur la liaison Figari – Paris Orly, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Lignes Calvi - Marseille et Calvi - Nice

Lot n° : 9

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FRL

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Calvi d'une part, et de Marseille et Nice d'autre part, en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 56 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début : 01/01/2024 / Fin : 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du [] 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur les liaisons Calvi - Marseille et Calvi - Nice, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

II.2.1) Intitulé : Lignes Figari - Marseille et Figari - Nice

Lot n° : 10

II.2.2) Code(s) CPV additionnel(s)

Code CPV principal : 60410000-5

Descripteur supplémentaire :

II.2.3) Lieu d'exécution

Code NUTS : FRM

Code NUTS : FR1

Lieu principal d'exécution :

II.2.4) Description des prestations :

Délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers, entre les aéroports de Figari d'une part, et de Marseille et Nice d'autre part, en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° [] du [] 2023 de l'Assemblée de Corse.

II.2.5) Critères d'attribution

La concession est attribuée sur la base des

des critères énoncés dans les documents du marché

critères décrits ci-dessous (les critères d'attribution devront être donnés par ordre décroissant d'importance)

Critères :

II.2.6) Valeur estimée

Valeur hors TVA : 74 millions

Monnaie : Euros

II.2.7) Durée de la concession

Durée en mois :

ou Début : 01/01/2024 / Fin : 31/12/2027

II.2.13) Information sur les fonds de l'Union européenne

Le contrat s'inscrit dans un projet/programme financé par des fonds de l'Union européenne

oui non

Identification du projet :

II.2.14) Informations complémentaires :

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse du 2023, a révisé, à compter du 1^{er} janvier 2024, les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du règlement (CE) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023 aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur les liaisons Figari- Marseille et Figari- Nice, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

Section III : Renseignements d'ordre juridique, économique, financier et technique

III.1) Conditions de participation

III.1.1) Habilitation à exercer l'activité professionnelle, y compris exigences relatives à l'inscription au registre du commerce ou de la profession

Liste et description succincte des conditions, indication des informations et documents requis :

[Voir règlement de consultation.](#)

III.1.2) Capacité économique et financière

Critères de sélection tels que mentionnés dans les documents de la consultation

Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis :

[Voir règlement de consultation.](#)

Niveau(x) spécifique(s) minimal/minimaux exigé(s):

III.1.3) Capacité technique et professionnelle

Critères de sélection tels que mentionnés dans les documents de la consultation

Liste et description succincte des critères de sélection, indication des informations et documents requis :

[Voir règlement de consultation.](#)

Niveau(x) spécifique(s) minimal/minimaux exigé(s):

III.1.5) Informations sur les concessions réservées

- La concession est réservée à des ateliers protégés et à des opérateurs économiques dont l'objet est l'intégration sociale et professionnelle de personnes handicapées ou défavorisées
- L'exécution de la concession est réservée dans le cadre de programmes d'emplois protégés

III.2) Conditions liées à la concession

III.2.1) Information relative à la profession (seulement pour les concessions de services)

La prestation est réservée à une profession déterminée

Références des dispositions législatives, réglementaires ou administratives applicables : [transporteur aérien 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, L. 6412-1 et suivants du Code des transports et R. 330-1 et suivants du Code de l'aviation civile.](#)

III.2.2) Conditions d'exécution de la concession :

III.2.3) Informations sur le personnel responsable de l'exécution de la concession

Obligation d'indiquer les noms et qualifications professionnelles des membres du personnel affectés à l'exécution de la concession

Section IV : Procédure

IV.1) Description

IV.1.8) Information concernant l'accord sur les marchés publics (AMP)

Le marché est couvert par l'accord sur les marchés publics

oui non

IV.2) Renseignements d'ordre administratif

IV.2.2) Date limite de remise des candidatures ou de réception des offres

Date : [à compléter](#)

Heure locale : [à compléter](#)

IV.2.4) Langue(s) pouvant être utilisée(s) dans l'offre ou la demande de participation :

[Français](#)

Section VI : Renseignements complémentaires

VI.1) Renouvellement

Il s'agit d'un marché renouvelable

oui non

Calendrier prévisionnel de publication des prochains avis :

VI.2) Informations sur les échanges électroniques

- La commande en ligne sera utilisée
- La facturation en ligne sera acceptée
- Le paiement en ligne sera utilisé

VI.3) Informations complémentaires :

Pour justifier de ses capacités (économique et financière, professionnelles professionnelle et techniques) le candidat, même s'il s'agit d'un groupement, peut demander que soient également prises en compte les capacités d'autres opérateurs économiques, quelle que soit la nature juridique des liens existant entre ces opérateurs et lui. Dans ce cas, il justifie des capacités de ce ou ces opérateurs économiques et apporte la preuve par tout moyen approprié qu'il en disposera pour l'exécution du marché.

Les candidats non établis en France produiront les attestations et certificats équivalents dans leur pays d'origine ou, à défaut, une déclaration sur l'honneur ou sous serment, selon le pays considéré. L'autorité concédante accepte tout document équivalent d'un autre Etat membre de l'Union européenne.

Les dossiers de candidatures et d'offres des candidats seront entièrement rédigés en langue française ainsi que les documents de présentations associés. Les certificats et autres attestations émanant d'autorité du pays d'origine du candidat devront être accompagnés d'une traduction en français certifiée par la juridiction compétente.

VI.4) Procédures de recours

VI.4.1) Instance chargée des procédures de recours

Nom officiel : [Tribunal Administratif de Bastia](#)

Adresse postale : [Villa Montepiano](#)

Ville : [Bastia](#)

Code postal : [20407](#)

Pays : [France](#)

Courriel : greffe.ta-bastia@juradm.fr

Téléphone : [04.95.32.88.66](#)

Adresse internet : <http://bastia.tribunal-administratif.fr/>

Fax : [04.95.32.38.55](#)

VI.4.2) Organe chargé des procédures de médiation

Nom officiel :

Adresse postale :

Ville :

Code postal :

Pays :

Courriel :

Téléphone :

Adresse internet : (URL)

Fax :

VI.4.3) Introduction de recours

Précisions concernant les délais d'introduction de recours :

1 - Référé précontractuel pouvant être exercé depuis le début de la procédure de passation jusqu'à la signature du contrat en application et dans les conditions de l'article L. 551-1 du code de justice administrative ;

2 - Référé contractuel pouvant être exercé à compter de la signature du contrat en application de l'article L. 551-13 du code de justice administrative. Ce recours peut être introduit, au plus tard le trente et unième jour suivant la publication d'un avis d'attribution du contrat et, en l'absence de la publication d'avis, jusqu'à l'expiration d'un délai de six mois à compter du lendemain du jour de la conclusion du contrat.

3 - Recours de pleine juridiction contestant la validité du contrat ou de certaines de ses clauses non réglementaires qui en sont divisibles, ainsi que la légalité du choix du cocontractant, de la délibération autorisant la conclusion du contrat et de la décision de le signer. Ce recours peut être exercé dans le délai de 2 mois à compter de l'accomplissement des mesures de publicité appropriées, notamment au moyen d'un avis mentionnant à la fois la conclusion du contrat et les modalités de sa consultation dans le respect des secrets protégés par la loi.

4 - Recours pour excès de pouvoir formé contre une décision détachable du contrat n'entrant pas dans le champ d'application du recours en contestation de la validité du contrat, dans les deux mois à partir de sa notification ou de sa publication en application de l'article R. 421-1 du code de justice administrative.

VI.4.4) Service auprès duquel des renseignements peuvent être obtenus sur l'introduction de recours

Nom officiel : Tribunal Administratif de Bastia

Adresse postale : Villa Montepiano

Ville : Bastia

Code postal : 20407

Pays : France

Courriel : greffe.ta-bastia@juradm.fr

Téléphone : 04.95.32.88.66

Adresse internet : <http://bastia.tribunal-administratif.fr/>

Fax : +33 (0)4.95.32.38.55

VI.5) Date d'envoi du présent avis :

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	6
Article 4. Identification des Parties	7
4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse	7
4.2 Identification et représentation du Délégué	7
Article 5. Définition du service	7
Article 6. Droits et obligations de l'Autorité Déléguée	8
Article 7. Gestion du personnel	9
7.1 Droit social.....	9
7.2 Recours à un personnel qualifié.....	9
Article 8. Responsabilité	9
Article 9. Assurances	10
Article 10. Règlement des litiges	11
Chapitre II - EXPLOITATION DU SERVICE	12
Article 11. Conditions d'exploitation	12
Article 12. Etablissement des programmes et des tarifs	13
Article 13. Sécurité et sûreté des aéronefs	14
Article 14. Accessibilité	14
Article 15. Continuité du Service	14
15.1 Principe	14
15.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué	15
15.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	15
Article 16. Information des usagers	16
16.1 Principe	16
16.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique.....	16
Article 17. Politique commerciale	16
Article 18. Base de données et fichier clients	16
Chapitre III - DISPOSITIONS FINANCIERES	18
Article 19. Principes généraux	18
Article 20. Compte d'exploitation prévisionnel	19
Article 21. Annulation de réservations par les passagers résidents	19
Article 22. Grille tarifaire	20
Article 23. Compensation financière	21
23.1 Compensation Financière d'Exploitation (CFE)	21
23.2 Compensation Financière Carburant (CFC)	22
Article 24. Modalités de facturation et de versement de la Compensation Financière	23
24.1 Modalités de facturation et de versement de la CFE	24
24.2 Modalités de facturation et de versement de la CFC	24
24.3 Dispositions générales	25
Chapitre IV - CONTROLE DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION ET SANCTIONS	26
Article 25. Contrôle de l'exécution de la Convention par l'OTC	26
Article 26. Concertation et coordination entre les Parties	26
26.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique	26
26.2 Comité de suivi opérationnel.....	28

26.3	Comité de présentation et d'analyse des programmes	28
26.4	Comité d'analyse sur l'exécution de la Convention.....	29
Article 27.	Droit de contrôle sur pièces et sur place de l'Autorité délégante	29
Article 28.	Rapport annuel d'exécution	30
Article 29.	Etat statistique mensuel	31
Article 30.	Pénalités - Réduction du montant de la Compensation Financière	31
Chapitre V - MODIFICATION ET FIN DE LA CONVENTION.....		34
Article 31.	Clause de rencontre.....	34
31.1	Réexamen des conditions d'exécution de la Convention.....	34
31.2	Rencontres spécifiques	35
Article 32.	Terme de la Convention.....	35
Article 33.	Résiliation pour motif d'intérêt général	36
Article 34.	Résiliation pour faute du Délégataire.....	36
Article 35.	Liquidation ou redressement judiciaire du Délégataire	37
Article 36.	Cession de la Convention et conséquences du retrait d'un	
	membre du Délégataire	37
36.1	Cession de la Convention	37
36.2	Retrait d'un membre du Délégataire	38
36.3	Dispositions générales	38
Article 37.	Modification de l'actionnariat du Délégataire.....	39
Article 38.	Notification de la Convention.....	40

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 [*], dont le siège social est situé à [*], représentée par [*], en sa qualité de [*], (le « *Délégataire* »)

D'autre part,

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 arriveront 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° xx AC du xx du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions allouées 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.

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 GÉNÉRALES

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 1^{er} janvier 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 durée de quatre (4) ans à compter du 1^{er} janvier 2024 et prend donc 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 1^{er} janvier 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.

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 sont les deux autorités contractantes 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.

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 xx sous la référence xx 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. 5431-4 du code des transports et 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 Déléataire ;
- d) Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Déléataire ;
- e) Procède à l'accréditation des passagers susceptibles de bénéficier du tarif résident (résidents ayant leur résidence principale en corse) et, à ce titre, exige les justificatifs nécessaires selon la procédure définie en Annexe 7.

Note à l'attention des candidats :

Les résidents susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel « Tarif Résident » sont :

- 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 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* ».

L'OTC bénéficie également de la prérogative de contrôle visée à l'alinéa c) ci-dessus.

En outre, il verse au Délégitaire une compensation financière destinée à compenser les obligations de service public qui lui sont imposées.

Il contrôle que le montant de la compensation versée au Délégitaire 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 Délégitaire 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 Délégitaire 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. Responsabilité

Le Délégitaire 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 Délégué 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 tels 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.

Le Délégué n'est admis à s'exonérer des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 31 de la présente Convention ;
- du fait de la victime ;
- tout autre cas d'exonération de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 9. Assurances

Le Délégué 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) No 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.

Les polices conclues par le Délégué comportent une renonciation à tout recours 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 Délégué. Le Délégué renonce de son côté à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre.

Le Délégué communique à l'OTC la copie des polices d'assurance souscrites au titre de la présente Convention un mois après sa notification, ainsi que lors de leur éventuel renouvellement.

Le Délégué justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de cinq 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 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 Délégué 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") ou s'il s'agit d'un Délégué dont la licence a été délivrée par un autre État membre de l'Union européenne, des autorités aéronautiques dudit Etat.

Par ailleurs, toute modification des conditions d'exploitation devra faire l'objet d'une communication avec un délai de prévenance minimum de 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 Délégué 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) 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 exceptionnels, justifiés 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 Délégué 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 Délégué 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 Délégué aérien doit utiliser la langue française.

Article 12. Etablissement des programmes et des tarifs

Pour chaque saison IATA, le Délégué 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 55 (cinquante-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 Délégué 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).

À l'initiative du Délégué, cette liste doit notamment indiquer l'offre de capacités excédentaires par rapport aux obligations de service public figurant en Annexe 1 de la Convention, apparue sur une liaison que le Délégué réalise. L'OTC aura 120 (cent vingt) 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 Délégué pourra, s'il le juge nécessaire pour des raisons commerciales, procéder à la publication des programmes de vol dans les systèmes de distribution au-delà de la période d'exécution de la présente Convention.

Tout manquement du Délégué à ses obligations tarifaires pourra entraîner l'application de sanctions prévues par l'Article 30 de la Convention.

Article 13. Sécurité et sûreté des aéronefs

Le Délégué 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 Délégué met et conserve chaque aéronef en état de service, pour le Service considéré et fait toute diligence pour assurer la sécurité des passagers.

Le Délégué 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 Délégué 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 Délégué 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.

15.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Délégué est précédée d'un préavis défini par la réglementation en vigueur et adressé par une organisation syndicale représentative au Délégué concerné : ce dernier transmet sans délai ce préavis à l'OTC.

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 Délégué concerné justifie 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 Délégué informe l'OTC de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Délégué informe l'OTC de cette perturbation dans un délai de douze heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Délégué lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente Convention.

Dans le cadre du rapport annuel prévu à l'Article 28 de la présente Convention, le Délégué établit un récapitulatif des perturbations et indique précisément les incidences financières des mesures qu'il a mises en œuvre. En pareille hypothèse, les Parties pourront 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 Délégué 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 1^{er} janvier 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 Délégué met à disposition, auprès de sa clientèle à compter du 1^{er} janvier 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 Délégué 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 et fichier clients

Les données horaires, le système de tarification du Délégué 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 Délégué 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 Délégué remet à l'OTC 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.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'OTC, la Collectivité de Corse ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Chapitre III - DISPOSITIONS FINANCIÈRES

Article 19. Principes généraux

Le Délégué 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 - à l'exclusion du carburant - 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 au Délégué en contrepartie des obligations de service public mises à sa charge.

Cette compensation 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 Délégué ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

Cette compensation 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 Délégué 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 3 de la Convention.

L'estimation des charges et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres objectifs, transparents, plausibles et observables.

Le montant de compensation 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 3 de la Convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la Convention, aux risques et périls du Délégué.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes valeur janvier 2024.

Conformément à l'Article 28 de la Convention, le Délégué remet à l'OTC dans son rapport annuel un compte d'exploitation sous le même format que le compte d'exploitation prévisionnel figurant en Annexe 3.

Il est procédé à la comparaison du prévisionnel et du réalisé dans le cadre du comité environnemental, économique et juridique visé à l'Article 26.1, sur la base d'une note explicative des écarts constatés, par poste de charges sous forme d'approche par écart prix et écart quantité selon les modèles figurant en Annexe 8. Le niveau de compensation réellement versé peut donner lieu à un remboursement de la part du Délégué, si l'analyse réalisée par l'OTC démontre que ce niveau est supérieur au montant résultant de la différence entre les coûts et les recettes du Service.

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 que ces passagers qui ne se présentent pas (i) en informent au préalable le Délégué au moins 2 heures avant le départ du vol et (ii) qu'ils lui paient un complément de frais administratifs inhérents à cette situation.

A défaut de notification dans ce délai, le Délégué sera en droit de réclamer au passager résident qui annulerait ou modifierait son billet tardivement des frais administratifs d'un montant équivalant au prix d'achat du coupon du billet non-utilisé hors taxes.

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 prélevée directement en supplément du prix du billet hors taxe. Les modalités de suivi, de contrôle et d'actualisation de cette contribution spécifique sont définies en Annexe 10.

Note à l'attention des Candidats

Il est attendu des Candidats que ces derniers proposent, dans le cadre de la grille tarifaire qu'ils doivent soumettre, une tarification réduite pour certaines catégories d'usagers (à titre d'exemple : senior, étudiant, affinitaire, etc.)

Les tarifs résidents sont utilisables par tous les voyageurs disposant d'un domicile fiscal en Corse, dans les conditions prévues par les OSP telles que publiées et figurant en Annexe 1 à la Convention.

Les tarifs appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n° [*] portant modification du régime des obligations de service public de transport aérien.

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 Délégué 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 Délégué devront, lorsqu'ils sont interrogés ou consultés par tout candidat au voyage en provenance ou à destination de [*], 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 Délégué 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.

Article 23. Compensation financière

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 carburant), nette des recettes générées par l'exploitation du Service.
- Une compensation au titre des frais de carburant (**CFC**) supportés par le Délégué pour assurer l'exécution du Service.

23.1 Compensation Financière d'Exploitation (CFE)

La CFE découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond, dont le niveau maximal, par période annuelle d'exploitation, est fixé 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.

Le montant de la compensation financière effectivement accordé au Délégué est déterminé chaque année, *ex post*, en fonction des charges et des recettes effectivement engendrées par le Service, dans la limite des montants mentionnés ci-dessus.

Cette compensation financière correspond à la différence entre, d'une part, les charges réelles hors taxes (TVA, taxes spécifiques au transport aérien) d'exploitation du service comprenant une juste rémunération à hauteur de 0,5 % 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.

Sur la base du décompte financier établi à l'issue de chaque période d'exploitation et des autres documents justificatifs joints à celui-ci, mentionnés à l'Article 24.1 ci-dessous, et présentés par le Délégué, il est procédé par l'Office des Transports de la Corse à un examen financier annuel du montant de compensation financière à verser au Délégué, 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.

La détermination du montant de compensation financière à verser au Délégué donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des Parties ou de leurs représentants.

23.2 Compensation Financière Carburant (CFC)

Les charges de carburant nécessaires à l'exécution du Service font l'objet d'un mécanisme de couverture carburant sur une durée pouvant couvrir toute la durée de la Convention.

Dans l'hypothèse où le mécanisme de couverture carburant mis en place au titre du paragraphe précédent ne couvrirait pas la durée totale de la Convention, le Délégué aura la charge, au-delà de la période couverte, de négocier un nouveau contrat de couverture sur la base du cahier des charges transmis par l'OTC douze (12) mois avant l'échéance. Le Délégué sollicitera a minima trois devis.

Le Délégué proposera à l'Autorité Délégante le prestataire qu'il souhaite retenir pour cette prestation dans une note de justification accompagnée des trois devis.

Le prestataire sera désigné d'un commun accord avec l'OTC. La prise en compte de ce nouveau mécanisme de couverture donnera lieu à un avenant à la présente Convention selon les modalités prévues à l'Article 31.

Par dérogation au paragraphe précédent, dans les conditions visées à l'Article 31 de la présente Convention, l'OTC peut, à l'échéance du contrat de couverture carburant visé à l'alinéa 1 du présent article, décider de la mise en place d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant. Ce mécanisme interviendra en lieu et place d'un nouveau contrat de couverture devant être conclu par le Délégué.

Le coût unitaire du carburant pris en compte dans le Compte d'Exploitation Prévisionnel pour la période correspondante et le mécanisme associé sont détaillés en Annexe [*].

Note à l'attention des Candidats

Il est attendu des Candidats que ces derniers proposent à l'OTC leur stratégie de couverture du carburant : à cet égard, ils indiqueront la durée du mécanisme de couverture, le taux de couverture, ainsi que les coûts y associés.

L'OTC verse au Délégué une compensation financière liée aux charges de carburant (CFC) en raison des obligations de Service qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité, dont les montants sont présentés en Annexe 3, selon les modalités fixées à l'Article 24.2.

La compensation financière maximale au titre des charges de carburant (CFC) correspondant aux charges de carburant supportées par le Délégué au titre de la présente Convention et dont les montants sont présentés en Annexe 3.

La CFC découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est une compensation forfaitaire plafond.

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 30 jours fin de mois sur demande du Délégué. Il représente 1/12^{ème} de 95 % de la CFE prévisionnelle. La demande du Délégué 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 représentant 5% du montant prévisionnel de CFE sera versé, en tout état de cause, après la signature du procès-verbal prévu à l'Article 23.1 ci-dessus.

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 Délégué 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.

24.2 Modalités de facturation et de versement de la CFC

La compensation au titre des charges de carburant (CFC) est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ème} du montant découlant du compte d'exploitation prévisionnel 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, 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 (s'agissant de la CFE) 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 - CONTRÔLE DE L'EXÉCUTION 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 l'exécution de la DSP se fait conformément au Règlement européen 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 saison IATA, 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 du respect des OSP sera contrôlé, 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 rapports 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.

Ce comité a pour objet d'examiner les tableaux de bord mensuels, en ce compris les CEP actualisés, qui doivent être produits par le Délégué. Le Délégué s'engage à se conformer au modèle de transmission des données établi par l'OTC figurant en Annexe 8, lequel peut être amené 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, fermeture des vols à la vente et des enseignements qui pourraient en être tirés (modification des OSP, etc.)

La convocation est transmise au Délégué quinze jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'Article 30 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 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 cinq jours francs 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, d'un responsable technique du Délégué ; et
- de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du 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.).

Il assurera également une gestion préventive des saturations. A cet effet, le transporteur fournira à chaque réunion hebdomadaire et à chaque fois que l'OTC le requiert, un état mensuel glissant des remplissages prévisionnels de chaque vol et un état trimestriel glissant des remplissages prévisionnels par sens, de chaque journée.

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

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

La convocation est transmise au Délégué deux 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'Article 30 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 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 deux jours francs à compter de sa réception. L'absence d'observation 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 45 jours avant chaque début de saison aéronautique IATA, sur convocation de l'OTC adressée 30 (trente) 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 Délégué 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 Délégué.

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 3 (trois) semaines avant la date de réunion.

Il est dirigé par le Directeur général de l'OTC, et composé par des représentants de l'OTC, des représentants du Délégué, du directeur général de l'établissement Public en charge des infrastructures aéroportuaires et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

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 Délégué et (ii) d'analyser les éléments et constats produits lors des réunions du Comité de suivi environnemental, économique et juridique et des comités de suivi opérationnel pouvant donner lieu à la préparation de propositions d'évolution des OSP.

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 Délégué 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 Délégué dans un délai de 2 (deux) semaines à compter de la réunion. Le Délégué peut y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de 2 (deux) 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 déléguée

Un ou des représentants de l'Autorité déléguée ou tout prestataire de service désigné par elle peuvent se faire présenter par le Délégué, 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 Déléguataire, 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.

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 Déléguataire fournira à la Collectivité de Corse 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 Déléguataire produira également une version pro forma des comptes d'exploitation aux méthodes d'élaboration des comptes prévisionnels figurant en Annexe 3), ;
- 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'Office des Transport de Corse.

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 Délégué fournit à la Collectivité 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 15 (quinze) 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 Délégué, imprévisible et qu'il n'a pu éviter malgré les efforts raisonnables déployés, en cas de manquement par le Délégué 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'1/5^{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.
- b) En cas d'annulation, pour des raisons imputables au Délégué, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public, l'Office de 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 des fréquences non assurées 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.
Ne seront pas considérées comme étant des raisons imputables au Délégué : (i) toute grève ou mouvement social externe au Délégué, (ii) toute cause d'annulation découlant du contrôle aérien, (iii) toute force majeure telle que définie à l'Article 31.

- c) En cas de non-application par le Délégué des tarifs résidents à un usager qui est en droit d'y prétendre conformément aux obligations de service public ou en cas de constat, par l'OTC, dans le cadre de son contrôle, de l'absence de mise en œuvre du tarif résident, l'Office des transports de la Corse 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 Délégué des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé, 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 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 Délégué 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 jours après une mise en demeure restée infructueuse, l'Office des transports de la Corse pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE au titre de l'année considérée égale à 10.000 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 Délégué sans respecter le délai de préavis prévu par les obligations de service public, l'Office des transports de la Corse pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE égale à 1/6^{ème} 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 Délégué dans le délai imparti en vertu de l'Article 28, l'Office des Transports de la Corse 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.

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'OTC et/ou la Collectivité de Corse 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 évènement 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 évènement 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 conditions d'exécution de la présente Convention peuvent également être modifiées en cas de décision de mise en place, par le Délégrant, sans que le Délégataire puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégataire pour une durée de 24 mois.

Si le Délégrant 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 le Délégrant 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 Délégataire 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 conditions financières et leur intégration dans le compte d'exploitation prévisionnel visé à l'Annexe 3.

Article 32. Terme de la Convention

La présente Convention prend fin à son terme normal tel que fixé à l'Article 2.

A compter de la date de cessation de la Convention, les Parties disposent d'un délai de neuf (9) 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 Délégué 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

La Collectivité de Corse 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'1 (un) an notifié au Délégué par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

Article 34. Résiliation pour faute du Délégué

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégué 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 actionariat 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 jours.

Le Délégué 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 Délégué défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégué ne donne lieu au versement par l'OTC ou la Collectivité de Corse d'aucune indemnité au Délégué défaillant.

Article 35. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégué

Note à l'attention des Candidats

Cet article ne sera conservé que si le Délégué est constitué sous la forme d'un groupement.

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Délégué (ou, le cas échéant, de l'un des membres du Délégué), la Convention est résiliée de plein droit pour le Délégué ou, le cas échéant, pour le membre du Délégué concerné par la procédure collective après une mise en demeure de prendre parti sur la poursuite de la Convention adressée par la CdC au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, et restée plus d'un 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 mois, pour se prononcer.

Cette résiliation ne donne droit au versement d'aucune indemnité au Délégué (ou, le cas échéant, au membre du Délégué) objet de la procédure collective.

Dans cette hypothèse, les Parties conviennent d'actionner le mécanisme prévu à l'Article 36.2.

Article 36. Cession de la Convention et conséquences du retrait d'un membre du Délégué

36.1 Cession de la Convention

Le Délégué 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 du Délégué.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Délégué, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Délégué dans les droits et obligations résultant de la Convention.

La cession sera matérialisée par un avenant de transfert entre les Parties.

36.2 Retrait d'un membre du Délégué

Note à l'attention des Candidats

Cet article ne sera conservé que si le Délégué est constitué sous la forme d'un groupement.

Si l'un des membres du Délégué se retire du groupement créé avec l'autre membre du Délégué, il en informera l'OTC et la Collectivité de Corse en fin de saison IATA par lettre recommandée avec accusé de réception.

Ce retrait par l'un des membres du Délégué entraînera la résiliation de la Convention à l'égard dudit membre, qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois avant la date d'interruption des services (qui sera précisée dans ce courrier). A compter de cette dernière date, le membre du Délégué sortant ne sera plus tenu aux obligations futures de la Convention.

Dans ce cas, l'autre membre du Délégué continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Cette situation fera alors l'objet d'un avenant à la présente Convention et pourra prévoir, notamment, avec l'accord de la Collectivité de Corse et de l'OTC, et sans que cela ne constitue une modification essentielle de la Convention, que le membre du Délégué qui a retiré sa participation à la présente Convention continuera à mettre des avions et équipages à la disposition du membre du Délégué qui poursuit l'exécution de la Convention, par le biais de contrats d'affrètement notamment.

36.3 Dispositions générales

À défaut d'agrément dans les conditions ci-dessus visées, la cession ou le retrait seront considérés comme irréguliers et inopposables 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 Délégué supportera seul la charge intégrale des frais liés à la cession ou au retrait 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'actionariat du Délégué

Note à l'attention des Candidats

Cet article sera ajusté en fonction de la constitution du Délégué (groupement ou non).

Si la composition de l'actionnariat du Délégué (ou de l'un des membres composant le Délégué) 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 Délégué (ou le membre composant le Délégué 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'1 (un) 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 Délégué ou, le cas échéant, dudit membre composant le Délégué, qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois. A compter de cette dernière date, le membre sortant composant le Délégué ne sera plus tenu aux obligations futures de la Convention.

Dans ce cas, l'autre membre du Délégué continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Cette modification de la composition du Délégué fera l'objet d'un avenant à la présente Convention.

Sans préjudice de l'application des dispositions précédentes, toute modification de l'actionnariat du Délégué ou, en cas de groupement, d'un des membres du Délégué excédant un seuil de 10 % donne lieu à une information préalable 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 : [*]

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, soit par télécopie aux numéros indiqués ci-après. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Fait à Ajaccio, le [•] 2023

En [•] exemplaires

Pour la Collectivité de Corse

Pour l'Office des Transports
de la Corse

Pour la société [•]

Pour la société [•]

Prughiettu

LISTE DES ANNEXES

- Annexe 1 : obligations de service public telles que publiées à l'Assemblée de Corse**
- Annexe 2 : offre du candidat**
- 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 mensuellement**
- 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**

**DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE SERVICES
AERIENS REGULIERS ENTRE LES QUATRE AEROPORTS DE CORSE
ET LE CONTINENT**

REGLEMENT DE LA CONSULTATION

Autorité Délégante :

Collectivité de Corse

Office des Transports de la Corse

Date et heure limite de remise des candidatures et des offres : [•]

Sommaire

Article 1. Présentation de l'autorité délégante	5
1.1 Coordonnées.....	5
1.2 Adresse auprès de laquelle des renseignements complémentaires peuvent être obtenus et les offres adressées.....	5
Article 2. Présentation des conventions de délégation de service public	5
1.1 Objet des conventions de délégation de service public.....	5
1.2 Durée des conventions de délégation de service public.....	6
1.3 Missions du Délégué.....	6
1.4 Caractéristiques minimales des conventions.....	7
1.5 Valeur estimée des conventions de délégation de service public.....	7
1.6 Référence des publications.....	8
Article 3. Procédure de passation des conventions de délégation de service public	8
Article 4. Composition et transmission du dossier de consultation	9
4.1 Composition du dossier de consultation.....	9
4.2 Modalités de transmission du dossier de consultation.....	10
4.3 Modifications apportées au dossier de consultation.....	10
4.4 Questions des candidats.....	10
Article 5. Contenu des candidatures et des offres	11
5.1 Contenu des candidatures.....	11
5.2 Offre(s) du candidat.....	14
Article 6. Modalités de transmission des dossiers de candidature et d'offre	17
6.1 Format des candidatures et des offres.....	17
6.2 Transmission des candidatures et des offres.....	17
Article 7. Sélection des candidats	18
7.1 Forme du candidat.....	18
7.2 Forme du Groupement.....	18
7.3 Stabilité de la composition des groupements d'opérateurs.....	18
Article 8. Déroulement de la procédure	19
8.1 Négociations.....	19
8.2 Offre(s) finale(s).....	20
8.3 Attribution de la Convention.....	20
8.4 Information des candidats non retenus.....	20
Article 9. Examen des candidatures et jugement des offres	20
10.1 Examen des candidatures.....	20
10.2 Critères d'analyse des offres.....	21
Article 10. Délai de validité des offres	23
Article 11. Déclaration de la procédure sans suite	23

Article 1. Présentation de l'autorité délégante

1.1 Coordonnées

- Collectivité de Corse, représentée par son Président, M. Gilles SIMEONI :
Hôtel de Région
22 Cours Grandval
20187 AJACCIO Cedex 01
Tél. 04.95.51.64.64
Fax 04.95.51.66.21
- OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
19, avenue Georges Pompidou
BP 501 à Ajaccio Cedex (20186)
Tél : 04 95 23 71 30
Fax : 04 95 20 16 31

1.2 Adresse auprès de laquelle des renseignements complémentaires peuvent être obtenus et les offres adressées

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
A l'attention de M. le Directeur général
19 avenue Georges Pompidou
BP 501 à Ajaccio Cedex (20186)
Tél : 04 95 23 71 30
Fax : 04 95 20 16 31

Coordonnées de la plateforme électronique : <https://www.achatpublic.com>

Article 2. Présentation des conventions de délégation de service public

1.1 Objet des conventions de délégation de service public

La présente consultation a pour objet la passation de 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° [•] du [•] de l'Assemblée de Corse.

La présente 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.

La France, conformément à la délibération de l'Assemblée de Corse n° [•] du [•], a révisé, à compter du [•], les obligations de services public imposées sur certains services aériens exploités à partir de la Corse au titre de l'article 16 § 1 du Règlement (CE) n°1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

Dans la mesure où, au plus tard le 10 décembre 2023, aucun transporteur n'aura commencé ou ne pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur chacune des liaisons visées ci-dessus, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, en application de l'article 16 § 9 du règlement (CE) n°1008/2008, d'en limiter l'accès à un seul transporteur et de lui concéder, après appel d'offres conformément à la procédure prévue par l'article 17 § 2 à 10 du règlement précité, le droit d'exploiter à titre exclusif ces services aériens à compter du 1^{er} janvier 2024.

1.2 Durée des conventions de délégation de service public

Les conventions sont conclues pour une durée de quarante-huit (48) mois courant du 1^{er} janvier 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.

1.3 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.

1.4 Caractéristiques minimales des conventions

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.

1.5 Valeur estimée des conventions de délégation de service public

La valeur estimée du contrat de concession correspond au chiffre d'affaires total hors taxes du concessionnaire pendant la durée du contrat, eu égard à la nature des prestations qui font l'objet de la concession. Il est précisé que la valeur estimée du contrat de concession a été évaluée aux seules fins de déterminer les règles procédurales applicables et qu'elle ne saurait, en conséquence, en rien préjuger des évaluations des opérateurs économiques candidats ni de la valeur des futurs contrats de délégations de service public.

La valeur estimée des conventions de délégation de service public a, dans ces conditions, été évaluée à près de 1 225 millions d'euros HT.

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly : 269 millions d'euros HT
- Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille : 119 millions d'euros HT
- Lot n° 3 : Ajaccio - Nice : 52 millions d'euros HT
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly : 262 millions d'euros HT
- Lot n° 5 : Bastia - Marseille : 124 millions d'euros HT
- Lot n° 6 : Bastia - Nice : 58 millions d'euros HT
- Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly : 91 millions d'euros HT
- Lot n° 8 : Figari - Paris Orly : 105 millions d'euros HT
- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice : 66 millions d'euros HT
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice : 80 millions d'euros HT.

Cette valeur estimée du contrat de concession a été calculée selon la méthode suivante :

- Données de trafics enregistrés ces quatre dernières années corrigées des dernières tendances observées ;
- Estimation de la recette unitaire pouvant être perçue par le transporteur notamment en tenant compte des grilles tarifaires du délégataire sortant et des rapports annuels du délégataire sortant ;
- Estimation du montant des compensations financières à recevoir par le délégataire ;
- Les obligations de service public et les prescriptions prévues dans le cadre des projets de convention.

1.6 Référence des publications

La présente procédure fait l'objet d'un avis d'appel public à la concurrence aux publications suivantes :

- JOUE
- BOAMP
- Air & Cosmos
- Corse net infos
- Collectivité de Corse (site internet).

Article 3. Procédure de passation des conventions de délégation de service public

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.

Il s'agit d'une procédure ouverte de sorte que les candidats devront remettre, de manière simultanée, leur dossier de candidature et leur offre dans les conditions définies ci-après.

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.

Par ailleurs, la présente procédure fait l'objet d'un allotissement géographique comprenant 10 lots tels que décrit à l'article 2.1 ci-dessus et correspondant :

- pour les 8 premiers lots (lots n° 1 à 8) à une liaison par lot entre :
 - o les aéroports d'Ajaccio et Bastia d'une part et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part
 - o les aéroports de Calvi et Figari d'une part et Paris Orly d'autre part ;
- pour les 2 derniers lots (n° 9 et 10) à deux liaisons chacun, les liaisons ayant fait l'objet d'un regroupement pour des motifs d'efficacité opérationnelle :
 - o Calvi - Marseille et Calvi - Nice
 - o Figari - Marseille et Figari - Nice.

Article 4. Composition et transmission du dossier de consultation

4.1 Composition du dossier de consultation

Le dossier de consultation est composé des documents suivants :

- L'avis de concession ;
- Le présent Règlement de la consultation ;
- Les dix projets de conventions de délégation de service public pour chacun des dix lots objets de la présente procédure
- Annexes du projet de convention :
 - o Annexe 1 : Obligations de service public
 - o Annexe 3 : Modèle de Compte d'exploitation prévisionnel
 - o 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 8 : Modèle de Compte d'exploitation prévisionnel actualisé mensuellement.

Les Annexes 7, 9 et 10 devront être proposées par les candidats et feront l'objet de discussions et d'une validation par l'OTC en cours de procédure.

L'Annexe 2 correspond à l'offre contractuelle du candidat.

4.2 Modalités de transmission du dossier de consultation

Le dossier de consultation est téléchargeable gratuitement sur le profil d'acheteur de l'OTC à l'adresse suivante : <https://achatpublic.com>.

Il est rappelé que les opérateurs économiques doivent s'identifier sur la plateforme électronique afin de leur permettre d'être tenus informés durant la procédure, notamment de toute modification apportée aux documents de la consultation ainsi que des réponses aux éventuelles questions posées par les candidats.

Aussi, les opérateurs économiques qui téléchargent anonymement le dossier de consultation (ou qui indiquent une adresse électronique erronée), ne pourront être informés des éventuels éléments complémentaires au cours de la procédure (communication des réponses de l'administration suite aux questions, report de délai, questions diverses ...).

4.3 Modifications apportées au dossier de consultation

La CdC et l'OTC se réservent le droit d'apporter, au plus tard, 10 jours ouvrés avant la date limite fixée pour la réception des plis, des modifications de détails et/ou des précisions à tout élément composant le dossier de consultation.

Les opérateurs économiques devront alors répondre sur la base du dossier de consultation ainsi modifié.

Si lors de la procédure, la date limite de réception des plis est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

4.4 Questions des candidats

Pour obtenir les renseignements techniques et administratifs complémentaires qu'ils jugeraient utiles pour élaborer une réponse en toute connaissance de cause, les opérateurs économiques peuvent demander par écrit des éclaircissements.

Les opérateurs économiques formuleront leur demande par écrit, au plus tard 10 jours ouvrés avant la date limite de remise des plis, obligatoirement sur la plateforme visée à l'article 4.2 ci-dessus.

Les réponses seront communiquées à l'ensemble des opérateurs économiques ayant téléchargé le dossier de consultation de manière non anonyme, uniquement par courrier électronique, envoyé depuis la plateforme de dématérialisation au plus tard 5 jours ouvrés avant la date limite de remise des plis. Si durant la procédure la date limite de réception des plis est reportée, la disposition précédente est applicable en fonction de cette nouvelle date.

Article 5. Contenu des candidatures et des offres

5.1 Contenu des candidatures

Le dossier de candidature devra, au minimum, comprendre, pour chaque candidat, quelle que soit sa forme juridique (candidature individuelle ou en groupement) les justificatifs suivants (en cas de groupement, ces justificatifs seront fournis pour chaque membre du groupement, à l'exception de l'acte de candidature).

A. Pièces administratives :

- a) Acte de candidature signé par le candidat répondant seul ou en cas de Groupement par l'intégralité des membres et indiquant les lignes pour lesquelles il dépose une offre ;
- b) Le mandat éventuel accordé à un des membres du Groupement pour la signature de l'offre et signé par les membres du Groupement ;
- c) Un extrait *k-bis* datant de moins de 3 mois à la date limite de remise des candidatures ou tout autre acte démontrant que le signataire des pièces a qualité pour représenter la personne morale concernée ;
- d) La présentation du candidat seul ou de chacun des membres du groupement ;
- e) Une déclaration sur l'honneur datée et signée attestant que le candidat :

1° Ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-5 du code de la commande publique, à savoir :

Conformément à l'article R. 3123-17 du code de la commande publique, la convention ne pourra être attribuée au candidat pressenti comme Délégué que sous réserve qu'il produise l'ensemble de tout document attestant qu'il ne fait l'objet d'aucune exclusion de la participation à la procédure de passation des contrats de concession prévue aux articles L. 3123-1 à L. 3123-14 du code de la commande publique ;

2° Que les renseignements et documents fournis à l'appui de sa candidature sont exacts.

- f) Une copie des certificats fiscaux et sociaux visés aux articles 1 et 2 de l'arrêté du 22 mars 2019 fixant la liste des impôts, taxes, contributions ou cotisations sociales donnant lieu à la délivrance de certificats pour l'attribution des contrats de la commande publique ;

- g) Une attestation d'assurance couvrant la responsabilité civile professionnelle de l'entreprise pour l'année en cours de validité couvrant la responsabilité civile en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers, conformes aux exigences de l'article 4 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 et de l'article 11 du Règlement (CE) n° 1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.
- h) La confirmation de l'adresse unique de courriel du candidat ou du groupement communiqué lors de l'identification sur la plateforme électronique prévue à l'article 4.2. du présent règlement ;
- i) Preuve du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du code du travail ;
- j) Si le candidat est en procédure de sauvegarde, redressement judiciaire ou liquidation judiciaire, la copie du ou des jugements prononcés à cet effet (ou leurs équivalents pour les candidats étrangers non établis en France) ainsi qu'une note démontrant qu'il est en mesure d'exécuter la convention compte tenu des règles applicables en matière de poursuite des activités dans le cadre de ces situations.

B. Pièces techniques et professionnelles

- a) la licence d'exploitation en cours de validité délivrée en vertu du Règlement (CE) n° 1008/2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Si la licence d'exploitation a été délivrée par un État membre de l'Union européenne autre que la France, le soumissionnaire devra en outre préciser les éléments suivants :
 - a. la nationalité de la licence des pilotes,
 - b. le droit applicable aux contrats de travail,
 - c. le régime d'affiliation aux organismes de sécurité sociale ;
 - d. le cas échéant, les dispositions prises pour le respect des dispositions des articles L. 1261-2, L. 1261-3, L. 1262-1 à L. 1262-5, L. 1263-1 et L. 1263-2, et R. 1261-1 à R. 1264-3 du code du travail relatifs au détachement temporaire de salariés pour effectuer une prestation de services sur le territoire national ;
- b) le Certificat de Transport Aérien délivré par l'Autorité de tutelle de l'opérateur économique, avec les spécifications opérationnelles et la liste de flotte associée ;
- c) une note précisant les moyens qui seront mis en place pour assurer la maintenance en ligne ;
- d) en cas de candidature à un ou plusieurs lots concernant une liaison impliquant l'aéroport de Calvi, une preuve de la capacité des avions affectés à l'exploitation de l'aéroport de Calvi de pouvoir opérer avec une composante vent arrière pouvant atteindre 15 kt ;

- e) les renseignements relatifs aux moyens techniques, matériels et humains dont l'opérateur (ou groupement d'opérateurs) économique dispose actuellement pour assurer la mission objet de la délégation de service public. L'opérateur économique devra en particulier préciser les nombres d'employés au 1^{er} janvier 2023 de personnels navigants techniques, d'une part, et personnels navigants commerciaux, d'autre part.
- f) une liste de références pour l'exploitation de services similaires (montant, date d'exécution, nature des prestations et identité du donneur d'ordre sauf confidentialité) au cours de ces trois dernières années ou de toute autre référence démontrant la capacité à assurer l'exécution du service public

C. Pièces financières

- g) Le chiffre d'affaires annuel global et le résultat net sur les trois derniers exercices clos ainsi que la part correspondant aux prestations objet de la convention de délégation de service public
- h) La répartition du capital social de chaque société membre du Groupement éventuel
- i) Les bilans ou extraits de bilan des sociétés des trois derniers exercices clos lorsque leur établissement est imposé par la loi.

L'ensemble des pièces doivent être fournies par l'ensemble des candidats et par chaque membre du Groupement à l'exception de la pièce 5.1 A. a) valant pour l'ensemble du Groupement.

Sociétés en cours de constitution

Les sociétés en cours de constitution ou nouvellement créées sont admises à présenter une offre dans les mêmes conditions que les sociétés existantes. Elles devront fournir les éléments d'information disponibles à la date limite de remise des candidatures ou, si elles ne sont pas en mesure de les produire, pourront justifier de leurs capacités par tout autre moyen.

La sélection des candidatures ne s'appliquera que sur les seuls documents fournis dès lors qu'elles apportent la preuve par tout moyen d'être en cours de constitution ou nouvellement créées.

Capacités des tiers

Pour justifier de ses capacités et de ses aptitudes, le candidat, y compris s'il s'agit d'un groupement, peut demander que soient également prises en compte les capacités et les aptitudes d'autres opérateurs économiques, quelle que soit la nature juridique des liens qui les unissent. Dans ce cas, le candidat apporte la preuve qu'il en disposera pendant toute l'exécution du contrat.

5.2 Offre(s) du candidat

Le candidat dépose une offre par ligne qu'il souhaite desservir. **Il doit avoir la capacité de desservir toutes les lignes sur lesquelles il a fait une offre si elles lui étaient toutes attribuées.**

Chaque offre doit contenir :

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.
2. 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.

3. 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.)
4. 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 « *Modèle de compte d'exploitation prévisionnel* » joint en annexe 3 de la Convention.

5. La stratégie qu'il propose de mettre en place pour couvrir le carburant (taux de couverture, coûts associés, etc.)
6. 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) ;
7. 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 ;
8. 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 ;
9. 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 ;
10. 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 ;
11. Un plan commercial pluriannuel détaillé, comprenant notamment, les éléments suivants :
 - a. Les services à bord et au sol,
 - b. Un plan marketing et d'action commerciale 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.

12. La méthodologie et les outils permettant à l'Autorité Délégante de procéder à l'accréditation des personnes susceptibles de bénéficier du tarif préférentiel résident

13. Les conditions qu'il se propose de mettre en place pour accueillir les personnes à mobilité réduite.

Article 6. Modalités de transmission des dossiers de candidature et d'offre

6.1 Format des candidatures et des offres

Les candidats répondront de façon strictement conforme au dossier de consultation. Ils pourront ajouter tous documents qu'ils jugeront utiles.

Pour chaque lot auquel le candidat répondra, les candidatures et les offres devront être remises en un (1) exemplaire papier, ainsi que sous format informatique (trois (3) clefs USB). Les différents exemplaires devront être rigoureusement identiques.

Pour les fichiers Excel, les cellules ne seront pas protégées, les formules de calcul ne seront pas effacées ni modifiées. En cas de recours à des formats différents de ceux communément utilisés, le candidat fournira l'outil informatique permettant d'exploiter le ou les fichiers concernés.

6.2 Transmission des candidatures et des offres

Les candidats devront transmettre un pli scellé dont l'enveloppe extérieure portera la mention suivante :

*« Délégation de service public pour l'exploitation de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse et le Continent
A N'OUVRIR QU'EN COMMISSION »*

Ce pli doit être réceptionné avant la date limite de réponse fixée sur la page de garde à l'adresse indiquée à l'article 1.2. du présent règlement. Les horaires d'ouverture sont les suivants : lundi au vendredi (sauf jours fériés), de 9h à 12h et de 14h à 16h30.

Ce pli doit être remis :

- Soit par voie postale par courrier recommandé avec accusé de réception,
- Soit en main propre contre récépissé.

Le pli scellé devra impérativement contenir pour chaque lot deux enveloppes intérieures :

- Une enveloppe portant la mention "CANDIDATURE - numéro du lot" et contenant l'ensemble des pièces de la candidature
- Une enveloppe portant la mention "OFFRE - numéro du lot" et contenant l'ensemble des pièces de l'offre

Article 7. Sélection des candidats

7.1 Forme du candidat

Le candidat peut se présenter seul ou sous la forme d'un groupement solidaire ou conjoint.

En cas de réponse en groupement, chaque membre du groupement doit fournir l'ensemble des documents et renseignements attestant de ses capacités juridiques, professionnelles, techniques et financières. L'appréciation des capacités du groupement est globale.

Un même opérateur économique ne peut présenter sur un même lot plusieurs offres en agissant :

- à la fois en tant que candidat individuel et membre d'un groupement d'opérateurs économiques,
- à la fois en qualité de membre de plusieurs groupements.

7.2 Forme du Groupement

En cas de réponse en groupement, aucune forme n'est imposée pour la présentation des candidatures et des offres.

7.3 Stabilité de la composition des groupements d'opérateurs

En cas de groupement d'opérateurs économiques, le groupement ne pourra en principe être modifié entre la remise des candidatures et la notification du contrat, c'est-à-dire qu'il ne pourra notamment ni s'adjoindre un nouveau membre, ni retirer l'un de ses membres.

Par exception et sous réserve de l'approbation écrite et préalable de la CdC et/ou de l'OTC, le retrait d'un membre du groupement candidat pourra être admis avant la remise des offres finales, sous réserve que le groupement candidat ainsi modifié continue de présenter des capacités et garanties au moins équivalentes à celles qui avaient conduit à retenir sa candidature.

En pareille hypothèse, le candidat adresse à l'OTC une demande d'autorisation à laquelle est joint un dossier permettant de justifier qu'il continue de disposer des capacités et garanties au moins équivalentes à celles qui avaient conduit à retenir sa candidature.

Dans le respect des principes de transparence, d'égalité et de concurrence et dans le délai de vingt (20) jours ouvrés après réception de la demande complétée, la CdC et/ou l'OTC communiquent leur décision motivée d'accepter ou non la demande.

Article 8. Déroulement de la procédure

La commission mentionnée à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales ouvre les candidatures et dresse la liste des candidats admis à présenter une offre 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. 5212-4 du code du travail et de leur aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

Elle procède par la suite à l'ouverture des offres et formule un avis sur ces dernières.

Au vu de cet avis, le Président du Conseil exécutif de Corse ou son représentant peut organiser librement des négociations avec un ou plusieurs candidats conformément à l'article L. 1411-5 du code général des collectivités territoriales.

Cette autorité peut décider de limiter le nombre de soumissionnaires admis à participer à la négociation en appliquant les critères d'attribution fixés à l'article 10 du présent règlement.

8.1 Négociations

La CdC et l'OTC se réservent la possibilité d'organiser une négociation (comprenant un ou plusieurs tours) avec un ou plusieurs candidats.

Les éventuelles réunions de négociations débuteront à titre prévisionnel en juillet 2023.

Plusieurs tours de négociations pourront être organisés et une forte disponibilité des candidats est requise pendant toute la période de négociations. Les dates et heures de convocations pour chaque candidat seront précisées par la CdC et l'OTC.

Les négociations ne pourront porter que sur l'objet de la convention, les critères d'attribution ou les conditions et caractéristiques minimales indiqués dans le présent règlement.

8.2 Offre(s) finale(s)

La ou les offre(s) finale(s) de chaque candidat après négociation devra être livrée sous format papier A4 et/ou A3 ainsi que sous clés USB, en 3 exemplaires pour chaque support.

Les contenus des différents supports devront être rigoureusement identiques. En cas de divergence, seule la version la plus favorable aux intérêts de la Collectivité de Corse fera foi.

8.3 Attribution de la Convention

Le Président du Conseil exécutif de Corse saisit l'Assemblée de Corse du choix du candidat auquel il a procédé pour chaque lot. Il lui transmet un rapport intégrant celui de la commission de délégation de service public présentant la liste des candidats admis à présenter une offre pour ledit lot et l'analyse des propositions de celles-ci, les motifs du choix du candidat pressenti, ainsi que l'économie générale de la Convention y afférente.

8.4 Information des candidats non retenus

La Collectivité de Corse respecte un délai d'au moins onze jours entre la date d'envoi par voie électronique du courrier de rejet de l'offre au(x) candidat(s) non retenu(s) et la date de signature de la (ou des) convention(s).

Article 9. Examen des candidatures et jugement des offres

10.1 Examen des candidatures

Les candidatures sont examinées sur la base :

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

au regard des renseignements et documents demandés à l'Article 5.1 du présent règlement.

10.2 Critères d'analyse des offres

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 : <ul style="list-style-type: none">- Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants)- Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de siège, âge et immatriculation éventuellement- Contrat d'affrètement le cas échéant- Navigabilité générale des aéronefs- Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses

	<ul style="list-style-type: none"> - Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs - Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses - Politique détaillée de maintenance en ligne - Politique en matière de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) : seront présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.
Sous-critère n° 2	<p>Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garanties apportées en matière de mise à disposition des créneaux nécessaires par rapport au programme de vol proposé, étant précisé que les aéroports d'Orly et de Nice sont des aéroports dits Coordonnés et que l'aéroport de Figari est soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017 - Adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ; - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la ponctualité
Sous-critère n° 3	<p>Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat - Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS) - Accords commerciaux de type interlines et partage 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 :	<p>Robustesse financière et juridique.</p> <p>Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> o cohérence des données économiques par rapport aux données figurant dans le dossier de consultation

	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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.
--	---

Article 10. Délai de validité des offres

Le délai de validité des offres est fixé à 180 jours ouvrés à compter de la date de remise des offres arrêtée au présent règlement.

En cas de négociation, ce délai de validité des offres s'applique à l'/aux offre(s) remise(s) suite a(ux) négociation(s), à compter de leur date limite de remise, le délai de validité des offres finales après négociation étant donc également fixé à 180 jours ouvrés à compter de la date limite de remise des offres finales.

Article 11. Déclaration de la procédure sans suite

L'OTC pourra déclarer la présente procédure sans suite, en particulier, dans l'hypothèse où, au plus tard le 1^{er} juillet 2023 un transporteur aurait commencé ou pourra démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur une ou plusieurs liaisons visées ci-dessus, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière.

En cas de déclaration sans suite de la procédure, aucun candidat ne pourra prétendre à une quelconque indemnité de ce fait.

	avr.-22	mai-22	juin-22	juil.-22	août-22	sept.-22	oct.-22	nov.-22	déc.-22	janv.-23	févr.-23	mars-23	avr.-23	mai-23	juin-23	juil.-23	août-23	sept.-23	oct.-23	nov.-23	déc.-23		
Réunion de lancement	27																						
CA OTC/ Rapport études des besoins				4																			
Etudes préliminaires		Du 02 Mai au 01 Aoû																					
Benchmark		Du 02 Mai au 1er Juin																					
Séminaire 1			3																				
Consultation usagers			Juin - 04 Aoû																				
CA OTC/ Rapport études des besoins				du 04 au 23 Sept																			
Montage/Pub test marché					1er-20																		
Test marché opérateurs																							
Rapport du test marché							24																
Préparation DCE				Du 1er Juillet au 26 janvier																			
Restitution du projet de DCE									26														
Restitution du DCE										6													
DCE Définitif										13													
Envoi par DGAC à SGAE/UE								Au mieux le 18/01															
Réunion UE										9;13													
Pré-Notification SGAE/UE								Au mieux 09/02															
Air Delib											29												
Conseil Exécutif												11											
Commissions (SPL, Dev.eco, CESEC)												18											
Comité Technique Paritaire																							
CCSPL																							
Session AC												27-28											
Contrôle de légalité													02										
Publication de l'appel d'offre													03										
Questions/réponses																							
Réponses candidats														limite = 3 juillet									
CDSP ouverture des plis candidatures															4								
Analyse des candidatures																							
RAC final															7								
CDSP ouverture des offres															11								
Envoi lettre candidatures écartées															12								
Analyse des offres															Du 12-Jul au 09-Aou								
RAO offres initiales															11								
CDSP rapport analyse des offres																22							
Convocation négociations																22							
Négociations - Round 1																#1							
Envoi courrier questions pour négos2																31							
Réponses aux questions posées																	1						
Négociations - Round 2																	#2						
Envoi courrier questions pour négos3																	7						
Réponses aux questions posées																	8						
Négociations - Round 3																	#3						
Offre finale																	18						
Analyse offre finale																							
RAO offres finales																	6						
Saisie dans Airdélib																	13						
Conseil Exécutif																				2			
Commissions																							
Session AC (attribution des lots)																					23-24		
Contrôle de légalité																					29		
Notification UE																							
Envoi lettres de rejet																					30		
Délai standstill																							
Signature des contrats																							
Commercialisation des titres																							
Délai de commercialisation																							
Mise en place de la DSP																							

01/01/2024