



CONSULTATION PUBLIQUE

Date limite de réception des réponses :

Jeudi 4 octobre 2018, à 16h00 (heure de Paris)

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

D'une part, l'exploitation est réalisée dans le cadre de quatre conventions de délégation de service public, chacune concernant des groupes de liaisons différentes :

- Une convention dite bord à bord pour la Corse du Sud et concernant les liaisons :
 - o Ajaccio – Marseille
 - o Ajaccio – Nice
 - o Figari – Marseille
 - o Figari – Nice
- Une convention dite bord à bord pour la Haute Corse et concernant les liaisons :
 - o Bastia – Marseille
 - o Bastia – Nice
 - o Calvi – Marseille
 - o Calvi – Nice
- Une convention Corse du Sud – Paris concernant les liaisons :
 - o Ajaccio – Paris Orly
 - o Figari – Paris Orly
- Une convention Haute Corse – Paris concernant les liaisons :
 - o Bastia – Paris Orly
 - o Calvi - Paris Orly

Chacune de ces conventions, d'une durée de quatre ans, est entrée en vigueur le 25 mars 2016 et expire le 24 mars 2020.

D'autre part, des compagnies aériennes exploitent des liaisons aériennes sans convention particulière avec la Collectivité de Corse.

Afin de configurer l'organisation de la desserte aérienne de son territoire en vue d'assurer la continuité territoriale et son développement économique et social, la Collectivité de Corse souhaite interroger le marché, les acteurs directement concernés par la desserte aérienne à savoir les compagnies aériennes et les exploitants des aéroports concernés, sur les caractéristiques des futures liaisons aériennes.

La présente consultation présentera donc :

- La cadre juridique de la consultation
- Le périmètre actuel du service public de desserte aérienne
- Les modalités de réponse à la consultation

I. Le cadre juridique de la consultation

L'organisation de la desserte aérienne et l'institution d'obligations de service public sont encadrées par la réglementation nationale et européenne notamment le règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté. Le régime des aides d'Etat doit également être pris en compte quant aux modalités de définition du service public de transport aérien.

I.1 La réglementation nationale relative aux obligations de service public de transport aérien

L'article L.4424-18 du Code général des collectivités territoriales prévoit le principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité. Sur cette base, la Collectivité de Corse a compétence 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.

Dans ce cadre, la Collectivité peut déterminer des obligations de service public ayant pour objet de fournir des services passagers suffisants en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité et faciliter ainsi le développement économique de l'île, l'aménagement équilibré du territoire insulaire et le développement des échanges économiques et humains entre l'île et la France continentale (article L.4424-19 du Code général des collectivités territoriales).

I.2 La réglementation européenne spécifique à l'accès aux liaisons aériennes

L'article 16 §1 du règlement n°1008/2008 susvisé prévoit la possibilité pour un Etat membre d'imposer des obligations de service public lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- L'obligation de service public concerne une liaison desservant une zone périphérique ou de développement ou présente un faible trafic
- La liaison est considérée comme vitale pour le développement social et économique de la région concernée
- Les obligations de service public présentent des caractéristiques (« normes ») *« auxquelles le transporteur aérien ne satisferait s'il ne devait ne considérer que son seul intérêt commercial ».*

L'article 16 § 9 du règlement n°1008/2008 susvisé prévoit qu'une exclusivité peut être attribuée à un opérateur aérien pendant une période de quatre ans après organisation d'un

appel d'offres dès lors qu'« aucun transporteur aérien communautaire n'a commencé ou ne peut démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers durables sur une liaison, conformément à l'obligation de service public qui a été imposée sur cette liaison ».

Conclusion

Au regard de la réglementation susvisée, il en résulte qu'un Etat membre ne peut imposer des obligations de service public qu'en cas de carence du marché. De même, il ne peut conclure un contrat de service public que si aucun opérateur ne s'est manifesté pour exploiter la liaison aérienne soumise à obligation de service public.

I.3 La réglementation relative aux aides d'Etat

La réglementation relative aux aides d'Etat s'applique au transport aérien, comme l'indique expressément la Commission européenne dans sa communication relative aux « *Lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil – Obligations de service public* »¹.

I31. Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et le paquet Almunia

Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne fixe les règles fondamentales de l'Union européenne et prohibe les aides d'Etat. La jurisprudence ayant quelque peu clarifié voire complété ces règles, la Commission européenne a établi un certain nombre de communications et de décisions constituant le paquet dit « *Almunia* »².

Le principe d'interdiction des aides d'Etat est fixé par l'article 107 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne :

« 1. Sauf dérogations prévues par les traités, sont incompatibles avec le marché intérieur, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources d'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou qui menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines production ».

Toute participation financière d'une collectivité publique à une activité exercée par un opérateur économique n'est pas nécessairement une aide d'Etat. Ainsi, une compensation

¹ 2007/C 194/01

² Nom du commissaire européen à l'origine de ces textes

de service public n'est pas une aide d'Etat si elle répond à un certain nombre de conditions résultant de la jurisprudence dite « *Altmark* »³.

L'une de ces conditions concerne précisément la définition des obligations de service public qui doivent se rapporter à un service d'intérêt économique général. Cette jurisprudence se fonde sur l'article 106 § 2 du Traité du le fonctionnement de l'Union européenne prévoyant que des dérogations au traité sont possibles dès lors que leur application compromettrait le fonctionnement d'un service d'intérêt économique général :

« 2. Les entreprises chargées de la gestion de services d'intérêt économique général ou présentant le caractère d'un monopole fiscal sont soumises aux règles des traités, notamment aux règles de concurrence, dans les limites où l'application de ces règles ne fait pas échec à l'accomplissement en droit ou en fait de la mission particulière qui leur a été impartie. Le développement des échanges ne doit pas être affecté dans une mesure contraire à l'intérêt de l'Union ».

La Commission a rédigé une communication « *relative à l'application des règles de l'Union européenne en matière d'aides d'État aux compensations octroyées pour la prestation de services d'intérêt économique général* »⁴ . Cette communication explicite les conditions posées par la jurisprudence *Altmark* et notamment la notion de service d'intérêt économique général :

*«47. La première condition établie par l'arrêt *Altmark* prévoit la définition de la mission d'un SIEG. Cette exigence coïncide avec celle de l'article 106, paragraphe 2, du traité. Il résulte de l'article 106, paragraphe 2, du traité que les entreprises qui assument la gestion de SIEG sont des entreprises chargées d'une « mission particulière ». En règle générale, une « mission de service public particulière » implique la prestation d'un service qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions. Les États membres ou l'Union peuvent soumettre ce type de services à des obligations spécifiques en vertu d'un critère d'intérêt général »⁵.*

Il en résulte que les obligations doivent porter sur un service qu'un opérateur ne réaliserait pas s'il considérait son propre intérêt commercial. La Commission européenne précise que les Etats membres disposent d'un « *large pouvoir d'appréciation* » de l'existence d'un SIEG.

³ CJCE, 24 juillet 2003, *Altmark*, C-208/00

⁴ 2012/C 8/02, publiée le 11 janvier 2012 au Journal officiel de l'Union européenne

⁵ Souligné par nous

Toutefois, elle ajoute qu'il « *ne serait pas opportun d'assortir d'obligations de service public spécifiques une activité qui est déjà fournie ou peut l'être de façon satisfaisante et dans des conditions (prix, caractéristiques de qualité objectives, continuité et accès au service) compatibles avec l'intérêt général, tel que le définit l'État, par des entreprises exerçant leurs activités dans des conditions commerciales normales* » (§48).

Dès lors, pour caractériser l'existence d'un service public d'intérêt économique général, les Etats membres peuvent organiser une consultation publique afin de déterminer si des entreprises peuvent fournir dans des conditions satisfaisantes des services analogues au service public envisagé.

132. Les lignes directrices interprétatives relatives au règlement n°1008/2008 susvisé

Les lignes directrices susvisées expliquent qu'il y a une indépendance des législations entre la réglementation relative aux aides d'Etat et le règlement n°1008/2008 : « *il convient de rappeler que l'évaluation de l'aide d'Etat et l'analyse prévue par les dispositions du règlement n°1008/2008 sont indépendantes l'une de l'autre* » (§100).

Toutefois, la Commission européenne ajoute que si l'attribution exclusive de liaisons aériennes à un opérateur respecte le règlement n°1008/2008, alors les critères de la jurisprudence Altmark sont en principe remplis et il n'y a pas d'aide d'Etat. :

« Cela signifie que si les conditions du règlement n°1008/2008 sont respectées, on peut, à la lumière des explications données ci-dessus et en principe, considérer qu'il n'y a pas d'aide d'Etat » (§104, dernière phrase).

Par conséquent, la consultation publique du marché ne s'impose pas préalablement à l'imposition d'obligations de service public de transport aérien.

Néanmoins, la consultation publique permet d'interroger directement le marché et notamment les opérateurs intéressés ce qui constitue un outil supplémentaire permettant de définir l'existence ou non d'une carence du marché à assurer la continuité territoriale et à contribuer au développement économique et sociale de la Corse.

II. Le périmètre du service public actuel

Le périmètre du service public actuel est organisé au travers des quatre conventions de délégation de service public. Ce périmètre inclut des obligations de service public qui sont les suivantes :

a/ Caractéristiques de l'offre (sièges et fréquences) par ligne

Ligne	Total des sièges/an	Fréquences
Orly-Ajaccio	534 700	3 A/R du lundi au vendredi (sauf jour férié) // cumul 5 A/R sur samedi+dimanche
Orly-Figari	195 500	10 A/R / semaine en été // 5 A/R / semaine en hiver
Marseille-Ajaccio	295 300	3 A/R du lundi au vendredi (1 en milieu de jour) // 2 A/R samedi, dimanche et jours fériés (régulièrement répartis)
Marseille-Figari	105 000	2 A/R du lundi au vendredi // 1 A/R samedi et dimanche
Nice-Ajaccio	126 600	2 A/R (sauf jour férié) du lundi au dimanche // 17 A/R par semaine minimum
Nice-Figari	59 100	1 A/R du lundi au dimanche

Ligne	Total des sièges/an	Fréquences
Orly-Bastia	532 680	3 A/R du lundi au vendredi (sauf jour férié) // cumul 5 A/R sur samedi+dimanche
Orly-Calvi	187 600	1 A/R du lundi au dimanche (dont min 1 vendredi+1 dimanche dans l'après-midi) en été // 5 A/R par semaine en hiver
Marseille-Bastia	295 300	3 A/R du lundi au vendredi (1 en milieu de jour) // 2 A/R samedi, dimanche et jour férié (régulièrement répartis)
Marseille-Calvi	61 000	1 A/R (2 A/R sauf jour férié mai à sept, 23 semaines/an) du lundi au vendredi // 1 A/R samedi, dimanche et jours fériés (3/WE, 8 semaines/an)
Nice-Bastia	126 800	2 A/R (sauf jour férié) du lundi au dimanche // 17 A/R par semaine minimum
Nice-Calvi	45 400	1 A/R du lundi au dimanche

2/ Conditions tarifaires particulières

Conditions tarifaires (hors redevances et taxes passagers)
Tarif résident (100% de la capacité maxi) :
- Frais de service <10 € - ORY-AJA, ORY-FSC, ORY-CLY et ORY-BIA 90 € - AJA-MRS, FSC-MRS, CLY-MRS et BIA-MRS 45.5 € - AJA-NCE, FSC-NCE, CLY-NCE et BIA-NCE 42.5 € - modifiable et remboursable

Tarif résident sous condition (30% de la capacité maxi) :
- Frais de service < 3 €
- ORY-AJA, ORY-FSC, ORY-CLY et ORY-BIA 65 €
- AJA-MRS, FSC-MRS, CLY-MRS et BIA-MRS 30 €
- AJA-NCE, FSC-NCE, CLY-NCE et BIA-NCE 27 €

III. Organisation de la consultation

III.1 Objet de la consultation

Tout opérateur économique intervenant sur le marché du transport aérien est invité à :

- Transmettre une analyse du périmètre actuel de service public de la desserte aérienne traduit à travers des obligations de service public imposées dans le cadre de quatre conventions de délégation de service public sur douze lignes ;
Préciser l'offre de transport aérien qu'il serait prêt à réaliser à compter du 25 mars 2020 entre le continent et la Corse si aucune obligation de service public ou aucune convention de délégation n'est en vigueur à partir de cette date. Il doit porter une attention particulière sur la saisonnalité de l'offre de transport aérien étant entendu que la Corse doit bénéficier de services aériens toute l'année.

A ce stade, les réponses apportées par les opérateurs ne sont pas engageantes. Elles doivent cependant être formulées avec sérieux et leur mise en œuvre doit être corroborée par des justifications précises.

III.2 Contenu des réponses

III.2.1. Précision des réponses et organisation des réponses

L'attention des opérateurs économiques est attirée sur le fait que les analyses fournies seront d'autant plus pertinentes qu'elles comporteront des éléments précis, permettant de considérer que l'opérateur serait réellement en mesure de mettre en œuvre les préconisations qu'il présente ou de justifier des limites qu'il fait valoir.

L'analyse doit être menée **liaison par liaison**.

Chaque opérateur est invité à préciser son identité puis, en fonction de son activité et des observations qu'il souhaite apporter, transmettre les informations décrites aux points III.2.3., III.2.4 et III.2.5.

III22. Identité de l'opérateur

Chaque personne répondant à la présente consultation doit préciser :

- Raison sociale
- Siège social
- Nombre de salariés en distinguant les personnels navigants techniques et commercial / personnels administratifs,
- Chiffre d'affaires des trois dernières années en distinguant la desserte de la France et des autres pays,
- Description de la flotte (propriété ou leasing) : type d'aéronefs, âge, certification Bruit capacité opérations vent arrière (nécessaire pour la desserte de Calvi), autres ?
- Organisation opérationnelle.
- Base d'opérations en Europe :
 - o Situation géographique des bases d'opérations et depuis quelle date
 - o Moyens éventuellement dédiés (appareils, effectifs PNT, PNC et sol)
 - o Evolutions attendues
- Références sur les trois dernières années (liaisons nationales, européennes et internationales) :
 - o Identification des liaisons (aéroport d'origine, de destination, d'escale)
 - o Fréquence des liaisons en distinguant les saisons (hiver et été IATA en traitant à part le cumul réalisé en Juillet et en août)
 - o Nombre de passagers transportés sur le réseau domestique, européen, international

III23. Analyse des obligations de service public actuelles

Chaque opérateur (compagnie aérienne ou aéroport) est invité à transmettre une note présentant son analyse des obligations de service public actuelles de la desserte aérienne visées au chapitre II au regard notamment du trafic actuel notamment des résidents corses (annexe I)

Cette analyse sera réalisée ligne par ligne. L'opérateur peut discuter et remettre en cause les hypothèses de travail retenues, en argumentant sa réponse de façon précise afin d'en permettre l'analyse.

III24. L'offre réalisée sur les quatre prochaines années sans mise en œuvre par la Collectivité de Corse d'obligations de service public ou de délégations de service public

L'opérateur aérien déterminera l'offre de transport aérien qu'il serait prêt à réaliser entre le 25 mars 2020 et le 24 mars 2024 entre le continent et la Corse si aucune obligation de service public ou aucune convention de délégation n'est en vigueur au cours de cette période.

A cet effet, il précise :

- Les liaisons concernées entre la Corse et le continent en précisant la ville et l'aéroport ;
- Pour chaque liaison :
 - o Les fréquences par tranche horaire ;
 - o Les aéronefs utilisés pour réaliser le programme des vols proposés.

Cette réponse est formulée sur la base des trois semaines types et d'un total annuel tel que définis en annexe II.

Il précise également le tarif résident le plus bas qu'il serait en mesure de proposer toute l'année pour les résidents corses, en précisant les conditions tarifaires et les disponibilités de ces tarifs les plus bas.

III25. Modalités de transmission des réponses

Les observations des opérateurs doivent être transmises **au plus tard le 4 octobre 2018, à 16h00** (heure de Paris) à l'Office des transports de la Corse :

- Soit par voie postale ou remise en main propre contre récépissé, contenant au moins une version électronique (clé USB ou autre) à l'adresse suivante :
Office des transports de la Corse
19 avenue Georges Pompidou
BP 501
20189 Ajaccio Cedex 2
- Soit par courriel, directement à l'adresse suivante : consultationpublique@otc-corse.fr

Annexes :

1. Trafic résident sur les douze lignes des conventions de délégation de service public sur les cinq dernières années
2. Identification des trois saisons types

Annexe 1 : Trafic résident

Le trafic résident est évalué sur la base du décompte des billets résidents achetés et utilisés entre 2013 et 2017 :

Ligne	Trafic annuel					Part du trafic résident				
	2013	2014	2015	2016	2017	2013	2014	2015	2016	2017
AJA-MRS	243 885	243 415	245 489	242 353	254 986	49%	50%	49%	49%	49%
AJA-NCE	110 461	108 346	108 924	104 149	107 439	39%	41%	41%	42%	42%
AJA-ORY	482 806	488 006	480 082	467 977	469 454	16%	17%	19%	20%	21%
BIA-MRS	236 956	232 173	233 334	232 910	245 980	54%	55%	54%	55%	55%
BIA-NCE	103 252	100 625	101 940	95 100	99 540	51%	54%	53%	55%	55%
BIA-ORY	408 697	403 702	395 168	400 477	400 366	17%	20%	23%	23%	23%
CLY-MRS	53 482	54 589	58 263	54 946	54 815	33%	34%	33%	34%	34%
CLY-NCE	30 513	27 555	31 276	25 929	28 495	21%	22%	22%	23%	25%
CLY-ORY	145 402	145 721	146 783	147 267	143 722	10%	6%	8%	10%	10%
FSC-MRS	97 105	98 027	103 176	95 705	96 120	33%	34%	34%	34%	35%
FSC-NCE	49 657	45 642	47 750	45 058	46 288	18%	19%	19%	20%	19%
FSC-ORY	161 316	158 980	171 587	188 109	201 360	15%	15%	14%	15%	15%
Marseille	631 428	628 204	640 262	625 914	651 901	48%	49%	49%	49%	48%
Nice	293 883	282 168	289 890	270 236	281 762	40%	42%	41%	43%	41%
Orly	1 198 221	1 196 409	1 193 620	1 203 830	1 214 902	15%	16%	18%	19%	19%

Note : les trafics recensés sont les trafics origine-destination.

Le trafic résident est assez stable tous les mois de l'année, sauf en août où il baisse significativement.

Annexe 2 : identification des trois saisons types

Proposition de programme d'exploitation par ligne (fréquences et sièges offerts), sur la base de la semaine type de chacune des trois saisons suivantes :

- Hiver IATA
- Eté IATA (hors juillet et août)
- Juillet et août

Offre hebdomadaire type :

Ligne	Hiver Nb de semaines :	Eté Nb de semaines :	Pic Nb de semaines :	Total annuel
AAA-BBB et vv	Fréquences : Sièges :	Fréquences : Sièges :	Fréquences : Sièges :	
AAA-CCC et vv	Fréquences : Sièges :	Fréquences : Sièges :	Fréquences : Sièges :	
	Fréquences : Sièges :	Fréquences : Sièges :	Fréquences : Sièges :	

Préciser les éventuelles modulations de programme envisagées en fonction des jours de la semaine :

- Week end :
- Milieu de semaine :