AVISU CESEC 2026-25[1]
AVIS CESEC 2026-25

Rilativu à a
Relatif à la

Delegazione di Serviziu Publicu per u trasportu aereu Corsica-Cuntinente 2028-2031[2]

Délégation de Service Public de transport aérien Corse - Continent 2028-2031

Vistu u Codice generale di e Culletività Territuriale, in particulare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;
***Vu** le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;*

Vistu a lettera di prisentazione di u 23 d'ottobre di u 2026 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica rilativu à **a delegazione di Serviziu Publicu per u trasportu aereu Corsica-Cuntinente 2028-2031 ;**
***Vu** la lettre de saisine du 23 octobre 2026 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur la délégation de Service Public de transport aérien Corse - Continent 2028-2031 ;*

Après avoir entendu, Monsieur Jean-Felix ACQUAVIVA, Conseiller exécutif, Président de l'Office des transports de la Corse ;

À nant'à u raportu di Marie-Désirée MARCELLINI-NICOLAI, per a cummissione sviluppu ecunomicu, turisimu, affari suciali, impiegu, è pruspettiva, adunita mercuri u 28 di d'ottobre di u 2026 ;
Sur rapport de Marie-Désirée MARCELLINI-NICOLAI, pour la commission développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective, réunie mercredi 28 octobre 2026.

[1] Adopté à l'unanimité

[2] Rapport AC 2026/02/281

U Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria Marti u 03 di nuvembre di u 2026, in Aiacciu
Prununzia l'avisu chì seguita

Dans une île confrontée aux contraintes structurelles majeures de l'insularité, à l'absence de report modal ferroviaire ou routier avec l'extérieur, à un relief escarpé et à un réseau routier intérieur contraignant, la continuité territoriale aérienne ne constitue pas un simple soutien à l'activité touristique — qu'il est d'ailleurs strictement interdit de subventionner au titre du Règlement (CE) n° 1008/2008 —, mais **un service public vital et fondamental**. Ce service garantit le droit à la mobilité de la population insulaire, l'accès aux soins médicaux spécialisés sur le continent, la continuité de l'administration et de l'économie locale, ainsi que le maintien du lien social, familial et universitaire pour la jeunesse corse.

Le CESECC prend acte de la volonté affichée par la Collectivité de Corse et le Conseil Exécutif de maintenir un socle de service public rigoureux, lisible et performant, tout en introduisant de nouvelles marges de souplesse pour rationaliser l'usage des deniers publics et de la Dotation de Continuité Territoriale (DCT).

I. LE DIAGNOSTIC ET L'ÉVALUATION DU DISPOSITIF ACTUEL (2024-2027)

L'évaluation approfondie menée par l'OTC met en évidence les constats structurants suivants :

1. **Un niveau d'offre et de trafic historiquement élevé :** Après la crise sanitaire, le trafic aérien a retrouvé un haut niveau d'activité, atteignant en 2025 plus de **3 millions de sièges offerts** sur l'ensemble des 4 plateformes corses et près de **2,4 millions de passagers transportés** sur les seules liaisons relevant de la DSP (dont plus d'un million de passagers résidents).
2. **Une prépondérance absolue de la Continuité Territoriale :** Les liaisons sous OSP représentent **65 % de l'offre domestique et près de 60 % de l'offre totale** à destination de la Corse (environ 3,1 millions de sièges sur 5,1 millions au total). La Corse se distingue des autres îles méditerranéennes (Sardaigne avec 48 % de continuité territoriale, Majorque avec 20 %) par une dépendance très forte au service public, liée à l'extrême faiblesse du marché libre en dehors des mois de juillet et août.
3. **Une structure de marché très concentrée :** Bien que 8 opérateurs desservent la Corse, l'offre sous DSP demeure largement portée par la compagnie régionale Air Corsica (en groupement avec Air France sur Paris-Orly). La part d'Air Corsica sur l'offre totale ne descend à environ 40 % qu'au plus fort de la saison estivale avec la montée en puissance des compagnies à bas coût (*low-cost*) et traditionnelles (Volotea, Transavia, Eurowings, Lufthansa).
4. **Des comportements d'usage marqués et différenciés :**
    - **Sur la desserte de Paris-Orly :** Le taux de passagers résidents s'établit à 24 % en moyenne, la clientèle non-résidente y étant prépondérante.
    - **Sur les liaisons « bord à bord » (Marseille et Nice) :** Le taux de résidents monte à près de **60 %**, avec une fréquentation particulièrement soutenue sur les premiers vols du matin et les derniers retours du soir pour des motifs sanitaires, professionnels et administratifs à la journée.

- **Sur les correspondances :** Le trafic indirect a représenté 384 000 passagers en 2025 (9 % du trafic total), la plateforme de Nice s'imposant comme la principale plaque tournante, suivie de Paris-Orly (notamment vers Toulouse).

5. **Satisfaction globale des usagers :** L'enquête réalisée au printemps 2026 auprès de 1 070 répondants montre un taux de satisfaction global de **91 % sur la qualité de service** (ponctualité, sécurité, accueil) et de **76 % sur les horaires**. Le taux d'approbation des tarifs résidents est en nette hausse (35 % les jugent adaptés en 2026 contre 11 % en 2018).

II. L'ANALYSE DU CADRE JURIDIQUE ET LE CHOIX DU MODE DE GESTION

Le CESECC entend les conclusions juridiques présentées dans le rapport quant au choix du mode de gestion :

- **Le cadre réglementaire européen et national :** L'organisation des liaisons est régie par le Règlement (CE) n° 1008/2008 de l'Union Européenne et ses Lignes directrices de 2017. En droit interne, la Collectivité de Corse tient de l'article L. 4424-18 du Code Général des Collectivités Territoriales (CGCT) la compétence pour fixer les OSP, tandis que l'OTC est chargé de la passation et de l'exécution des conventions de DSP en application de l'article L. 4424-20 du CGCT.
- **L'inaptitude de la gestion en Régie et du Marché Public :** La gestion directe par la collectivité (régie) est techniquement impossible, la CdC ne disposant pas du Certificat de Transporteur Aérien (CTA), des licences d'exploitation, des aéronefs et des compétences opérationnelles nécessaires. Le marché public de service est à proscrire puisqu'il ferait porter l'intégralité du risque financier et d'exploitation sur la Collectivité sans responsabiliser le transporteur.
- **L'incompatibilité de la SEMOP :** Le recours à une Société d'Économie Mixte à Opération Unique (SEMOP) s'avère inadapté, la réglementation européenne imposant un réexamen des OSP tous les 4 ans et une mise en concurrence par ligne, ce qui exigerait la constitution complexe et éphémère de multiples sociétés de projet pour une durée trop courte (4 ans).
- **La confirmation de la Délégation de Service Public (DSP) :** La convention de DSP accordée après mise en concurrence demeure l'outil juridique le plus solide et le plus protecteur de l'intérêt général insulaire.

III. LES ÉVOLUTIONS MAJEURES DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC (2028-2031)

Le projet d'OSP pour la période 2028-2031 prévoit une capacité globale minimale de **2 673 000 sièges par an** sur l'ensemble des 12 liaisons (regroupées en 10 lots), soit un **ajustement à la baisse de 5 %** par rapport au cadre 2024-2027 (2 817 940 sièges). Le **CESECC note** que ce recalibrage ne constitue pas une régression, mais un ajustement réaliste destiné à supprimer la surcapacité hivernale inutile, tout en injectant des renforts ciblés là où la demande est avérée.

1. **Trajectoire et ajustements sur le réseau Paris-Orly**

L'offre globale sur Paris passe de 1 577 900 à 1 393 500 sièges annuels (-12 %) :

- **Ajaccio – Orly :** Rehaussement du module minimal à 150 sièges. En hiver, suppression des fréquences secondaires sous-utilisées pour fixer le socle à 3 A/R quotidiens en semaine (6 A/R cumulés le week-end). Maintien d'une capacité de base hivernale de 148 000 sièges (-15 %).
- **Bastia – Orly :** Module minimal relevé à 150 sièges. Socle hivernal ajusté à 3 A/R par jour du lundi au vendredi (7 A/R le week-end), offrant 150 500 sièges (-12,6 %).
- **Calvi – Orly :** Maintien d'un A/R quotidien tout au long de l'année (100 sièges en hiver, 140 sièges en été).
- **Figari – Orly :** Homogénéisation du module à 140 sièges minimum et hausse de l'offre hivernale de 25 % (41 000 sièges).
- **Garantie de la « journée utile » :** L'exigence fondamentale d'une amplitude minimale de **11 heures à Paris** pour les vols de première heure et de dernier retour est strictement préservée pour Ajaccio, Bastia et Figari.

2. **Renforcement des lignes « bord à bord » (Marseille et Nice)**

- **Sécurisation des rotations médicales et professionnelles :** Sur Ajaccio-Marseille et Bastia-Marseille, le premier vol du matin (lundi au samedi) et le dernier retour du soir (dimanche au vendredi) sont sanctuarisés avec **des appareils d'au moins 180 sièges**. Le module minimal secondaire est abaissé à 100 sièges pour donner de la souplesse opérationnelle.
- **Tension résolue sur Nice :** Augmentation du nombre minimal d'A/R sur Ajaccio-Nice (porté à 19 A/R hebdomadaires, avec 2 départs avant 9h30 le lundi et le vendredi) et sur Bastia-Nice (porté de 21 à 26 A/R hebdomadaires en hiver et été hors pointe, garantissant au moins 2 départs avant 9h30).

3. **Pérennisation des plafonds tarifaires et protection des résidents**

- **Stabilité tarifaire hors taxes :** Les tarifs maximaux applicables aux résidents corses sont sanctuarisés à leurs niveaux actuels sur toute la période 2028-2031 :
    - **Liaisons bord à bord (Marseille / Nice) : 23,50 € HT par trajet** (soit **47 € HT A/R**).
    - **Liaisons Paris-Orly : 66,00 € HT par trajet** (soit **132 € HT A/R**).
- **Avantages résidents sanctuarisés :** Gratuité du choix du siège dans toute la cabine, modification et remboursement sans frais jusqu'à 24h avant le vol, franchise bagage gratuite de 23 kg (portée à 30 kg pour les étudiants), frais de dossier plafonnés à 5 € maximum.
- **Reprise en gestion des accréditations :** La procédure d'accréditation du statut de résident corse est désormais directement reprise en charge par l'OTC pour éviter les litiges et simplifier le contrôle.

IV. GOUVERNANCE CONTRACTUELLE, ALLOTISSEMENT ET CRITÈRES DE CHOIX

- **Périmètre et allotissement (10 lots) :** L'allotissement ligne par ligne est maintenu pour 8 liaisons, avec un regroupement des lignes bord à bord pour les plateformes de Calvi (lot n° 9) et Figari (lot n° 10). Ce découpage respecte la jurisprudence administrative et le droit européen tout en préservant une réelle concurrence. La procédure de passation sera menée en **procédure ouverte** pour optimiser le calendrier.
- **Introduction de mécanismes de souplesse :**
    1. **Capacités Renforcées :** Possibilité de déclencher en cours d'exécution des rotations additionnelles sur Orly en cas de forte hausse de la demande constatée, sans surcoût pour la Collectivité (aux frais du délégataire).
    2. **Capacités Reprogrammables :** Possibilité de déplacer des rotations non fréquentées en période très creuse vers des dates à plus fort trafic, avec réacheminement gratuit des passagers.
- **Encadrement financier strict et pénalités :**
    - La compensation est décomposée entre une indemnité d'exploitation (CFE) forfaitaire et plafonnée, et une indemnité de carburant (CFC) sécurisée par des mécanismes de couverture carburant. Un **Plafond Global** indépassable est instauré pour chaque année contractuelle.
    - Le régime des pénalités est affiné, combinant amendes forfaitaires pour manquements administratifs/opérationnels et réfactions financières indexées sur les préjudices réels subis par les usagers (ex: coût par siège manquant au tarif résident).
- **Pondération des critères d'attribution :** L'analyse des offres reposera sur trois critères ordonnés par priorité : **1° Le montant de la compensation financière sollicitée** ; **2° La qualité du service** (moyens, régularité, ponctualité, performance environnementale, attractivité tarifaire non-résidents) ; **3° La solidité du plan d'affaires et l'équilibre du partage des risques**.

Relativement au rapport, le CESECC émet les observations suivantes :

Le Conseil Économique, Social, Environnemental et Culturel de Corse a été saisi pour avis par la Collectivité de Corse sur le Rapport n° 2026/02/281 relatif à la révision des Obligations de Service Public (OSP) et à l'approbation du principe de la Délégation de Service Public (DSP) pour l'exploitation de la desserte aérienne régularisée entre les quatre aéroports insulaires (Aiacciu, Bastia, Calvi, Figari) et les aéroports du continent (Paris-Orly, Marseille, Nice) pour la période 2028-2031.

En premier lieu, **le CESECC réaffirme** avec force que la continuité territoriale de service public constitue un enjeu vital et non négociable pour la Corse. Elle conditionne la liberté de déplacement des résidents, l'accès indispensable et prioritaire aux soins spécialisés du continent, la cohésion sociale et territoriale, ainsi que le développement économique de l'île.

À la suite de la présentation du rapport par M. le Président de l'office des transports de la Corse et des débats approfondis menés au sein de la commission « développement

économique », **le CESECC formalise** l'ensemble des observations, inquiétudes et propositions suivantes :

Maintien de l'aéroport de Paris-Orly :

Le CESECC accueille favorablement le maintien de Paris-Orly au sein du périmètre du service public (contrairement à une réorientation de la compagnie Air France vers Roissy-Charles de Gaulle), répondant directement aux besoins essentiels des résidents.

Sur ce point, les conseillers prennent acte de la phase de pré-notification et de la position d'accord de la DGAC et de la Commission Européenne sur le périmètre, l'allotissement (10 lots pour 12 liaisons) et le maintien d'une OSP annuelle.

Néanmoins, au vu des contentieux passés en matière de transports et de la sensibilité juridique européenne des DSP insulaires, **le CESECC appelle à une vigilance constante** jusqu'à la notification formelle finale.

Sur la question de la sous traitance :

Le CESECC s'interroge sur les conséquences financières du recours à la sous traitance dans les aéroports du continent et souligne que le coût de celle-ci risque de s'avérer supérieur à celui du personnel permanent initialement en place. **Le CESECC se demande** si ces surcoûts ont été précisément évalués.

Le CESECC s'inquiète de la diminution de la qualité de service constatée dans les aéroports du continent (en cas de trafic normal et davantage encore en cas de trafic perturbé) depuis la mise en place de la sous-traitance.

Transports médicaux et prise en compte des besoins sociaux et familiaux :

Pour rappel, l'aérien assure l'écrasante majorité des trajets pour motifs médicaux en l'absence de CHU en Corse.

Le CESECC considère qu'un passager devant se déplacer sur le continent pour raison médicale doit avoir accès aux vols du service public de façon prioritaire, dans les cas urgents mais également en cas de déplacement programmé à l'avance (pour une consultation médicale, opération ou traitement spécifique etc.).

De même, une personne autorisée à quitter un établissement de santé sur le continent, doit pouvoir regagner la Corse dans les meilleurs délais.

Aussi, face aux tensions récurrentes et aux vols affichés complets parfois plusieurs semaines à l'avance, **le CESECC juge indispensable** de permettre la réservation de contingents dédiés afin de libérer des places au départ de la Corse ou au départ du continent pour les passagers médicaux et de veiller à une adéquation des horaires aux consultations externes spécialisées.

Adaptation tarifaire aux réalités sociales :

Le CESECC demande la modification des trois conditions suivantes donnant accès au tarif résident :

- "Les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse et l'autre sur le continent" : Il convient d'inclure les parents non mariés / concubins séparés dont l'un des parents réside sur le continent, afin de garantir également à leurs enfants le bénéfice effectif de l'accessibilité tarifaire.

- "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". **Le CESECC rappelle** que certains enfants de parents divorcés ou séparés vivent sur le continent et ne sont donc pas considérés comme résident quand ils viennent en Corse chez leur autre parent.

Sur ce point **le CESECC entend** qu'une solution pourrait être trouvée avec la proposition, par les différents opérateurs, d'une grille tarifaire commerciale favorable.

- "La durée de séjour est inférieure ou égale à 180 jours" : **Le CESECC souligne** que dans certains cas, la durée de séjour des passagers médicaux peut dépasser les 180 jours. Sur ce point, **le CESECC retient la possibilité** présentée lors de la commission de considérer cette situation comme un cas de force majeure qui pourrait donner accès à un demi-tarif résident pour le vol retour.

Enfin, tout en saluant le maintien de la franchise bagage augmentée, **le CESECC suggère qu'une attention particulière soit portée** aux mobilités étudiantes.

Tarification, pouvoir d'achat et fiscalité des transports :

Le CESECC note le gel des plafonds tarifaires résidents HT (23,50 € HT par trajet pour le bord-à-bord et 66,00 € HT pour Paris-Orly).

Néanmoins, **le CESECC déplore** que les baisses ou maintiens d'effort public sur le tarif HT soient régulièrement neutralisés aux yeux des usagers par l'alourdissement unilatéral des taxes d'État (TSBA, sûreté) et des redevances aéroportuaires. Sur ce point, **le CESECC met d'ailleurs en exergue** l'impact financier de l'entrée en vigueur renforcée des quotas d'émissions (ETS) à l'horizon 2027 qui viendra renchérir mécaniquement le prix final TTC du billet ; ces hausses de taxes globales pèseront directement sur le portefeuille des usagers.

Par ailleurs, **le CESECC soutient** le principe de mise en place d'un tarif affinitaire au profit de la diaspora, à plusieurs reprises évoqué par M. le président de l'OTC lors de sa présentation devant le conseil ; rapport qui précise que « dans le cadre de la politique tarifaire de la compagnie délégataire, la CDC, sera particulièrement attentive à toute offre commerciale promouvant notamment un tarif affinitaire ».

Le CESECC s'interroge également sur les critères qui pourraient permettre d'y avoir accès.

Ce d'autant **qu'il note** l'impossibilité avancée par M. le président de l'OTC d'inclure comme une obligation aux contrats les critères faisant référence aux centres d'intérêts matériels et moraux, pourtant votée à une large majorité par l'assemblée de Corse dans plusieurs délibérations, notamment la délibération n°21/058 du 26 mars 2021 approuvant le rapport du président du conseil exécutif ayant « pour objet de présenter à l'assemblée de Corse un projet de tarif « diaspora » ; tarif ayant vocation à être intégré dans les DSP organisant la desserte aérienne de la Corse après négociation avec la DGAC et accord de celle-ci et, si nécessaire de la commission européenne ».

Transition écologique et exigences environnementales :

Le CESECC réaffirme, comme il l'a fait à plusieurs reprises dans ses précédents avis (Avis n° 2024-04 sur la DSP aérienne, avis n° 2024-31 sur l'achat de flux aérien, avis n° 2025-40 sur les contrats de concession de transport aériens), que le recours à un aérien propre est devenu incontournable.

Cela au regard des différents législations et normes en vigueur : loi climat et résilience (articles 12 et 142 à 147), réglementations européennes Refuel EU, plan directeur Européen du trafic aérien, directive ETS Aviation SEQE EU (entrant en vigueur en 2027), système Corsia mondial mis en place par l'OACI. Par ailleurs, **le CESECC rappelle** que la feuille de route de la décarbonation de l'aérien (Art 301 de la loi climat et résilience) trace des trajectoires et des buts à atteindre.

Le CESECC réitère donc que ces exigences environnementales, dont l'application non anticipée va entraîner des surcoûts supportés par les voyageurs comme par la CDC, fassent l'objet de critères d'attribution valorisés qui ne se limitent plus à une inscription en sous critères d'analyse des offres sous forme de RSE générique.

Il suggère donc qu'un bonus, sous forme d'engagement calendaire de verdissement et modernisation des flottes, figure dans l'appel d'offres comme critère d'attribution.

Qualité de service, pénalités et gouvernance du suivi :

Prenant acte des divergences constatées entre les enquêtes internes des compagnies, la réalité vécue par les usagers (attestée par le retour d'enquête) et les remontées du terrain (vols complets, retards très fréquent, manque d'information en cas de trafic perturbé, annulations, pannes de flottes type ATR), **le CESECC entend** la volonté d'installer un contrôle tiers et indépendant sous la responsabilité de l'autorité délégante afin de mesurer objectivement la régularité et la ponctualité **même s'il considère** que cela pourrait être fait dans le simple cadre du respect des obligations contractuelles des compagnies.

Le CESECC prend acte de l'enquête en ligne réalisée par l'OTC au printemps 2026 sur un échantillon de 1 070 répondants et demande qu'à l'avenir l'évaluation de la satisfaction des usagers soit réalisée de façon plus complète et plus précise par un organisme spécialisé et indépendant. Celle-ci pourrait aller au-delà de la simple enquête en ligne et intégrer :

- La présence d'enquêteurs dans les quatre aéroports corses (pour interroger directement des voyageurs aux profils variés) ;

- Une enquête téléphonique (pour toucher les usagers moins familiers des outils numériques) ;

- Des entretiens qualitatifs (afin de comprendre les difficultés concrètes rencontrées).

Par ailleurs, **le CESECC insiste** sur le fait que l'adaptation des pénalités proposée dans le rapport doit être rigoureusement appliquée pour écarter tout risque de dégradation récurrente du service rendu.

Enfin, **le CESECC prend note** du choix de maintenir le modèle classique de la Délégation de Service Public (DSP) par lot au détriment d'une régie ou d'une SEMOP, compte tenu des contraintes d'octroi des licences, des durées quadriennales imposées par la réglementation européenne et des exigences de couverture des risques.

Le CESECC prend acte du rapport relatif à la délégation de service public transport aérien 2028-2031.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI