

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

1. La France, au titre de l'article 4, paragraphe 1, point a) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément à la décision de la Collectivité Territoriale de Corse du 19 juin 2008, a décidé de réviser, à compter du 26 octobre 2008, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et Marseille et Nice, d'autre part, publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* n° C 149 du 21 juin 2005.

2. Les nouvelles obligations de service public, compte tenu notamment de l'insularité de la Corse, sont les suivantes :

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

a) Entre Marseille et Ajaccio :

Les fréquences sont les suivantes :

i) au minimum trois allers et retours par jour, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; d'une part, le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Ajaccio et d'au moins 11 heures à Marseille, et d'autre part en milieu de journée ;

ii) au minimum trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi et le dimanche.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Ajaccio et Marseille.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du et/ou du courrier et répondre, pour le transport des passagers, aux conditions suivantes :

i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 140 places ;

ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est 5 250 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour, le samedi et le dimanche ;

A cette capacité de base s'ajouteront :

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre : 2 650 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :

- 1 600 sièges par semaine ;

iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens) :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 6 300 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 6 300 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :
- 6 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au-delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

b) Entre Marseille et Bastia :

Les fréquences sont les suivantes :

- i) au minimum trois allers et retours par jour, du lundi au vendredi, sauf les jours fériés ; d'une part le matin et le soir, de façon à permettre à la clientèle d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude à destination d'au moins 8 heures à Bastia et d'au moins 11 heures à Marseille, d'autre part en milieu de journée ;
- ii) au minimum trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi et le dimanche.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Bastia et Marseille.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et / ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

- i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 140 places.
- ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 5 250 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour, le samedi et le dimanche ;

A cette capacité de base s'ajouteront :

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre : 2 650 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :
- 1 600 sièges par semaine ;

iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 6 300 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 6 300 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :
- 6 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

c) *Entre Marseille et Calvi :*

Les fréquences sont les suivantes :

i) au minimum un aller et retour par jour, pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, avec une amplitude minimale, à destination à 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 ;

ii) au minimum deux allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés

iii) au minimum deux allers et retours par jour, pendant la saison aéronautique IATA d'été, avec une amplitude minimale, à destination à 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.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Marseille et Calvi.

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

i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 950 sièges par semaine, portée à 1 500 sièges pendant la saison aéronautique IATA d'été.

A cette capacité de base, s'ajouteront pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 550 sièges par semaine ;

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 4 000 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :
- 5 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

d) *Entre Marseille et Figari :*

Les fréquences sont les suivantes :

i) au minimum deux 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 aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 10 heures à Marseille et d'au moins 7 heures à Figari ;

ii) au minimum deux allers et retours par jour, le samedi et le dimanche et les jours fériés.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Marseille et Figari.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et / ou du courrier répondant pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 1 500 sièges par semaine, portée à 1 700 sièges par semaine pendant la saison aéronautique IATA d'été,

A cette capacité de base, s'ajouteront pendant dix semaines de fin juin à début septembre, 1 300 sièges par semaine ;

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période ;
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 4 000 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :
- 5 500 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

e) *Entre Nice et Ajaccio* :

Les fréquences sont les suivantes :

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

ii) au minimum six allers et retours au total, du samedi au dimanche.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Ajaccio et Nice.

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

i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 60 places ;

ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 2 650 sièges par semaine,

A cette capacité de base s'ajouteront :

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre : 950 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) : 450 sièges par semaine ;

iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 1 600 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines (de fin juin à début septembre) : 4 200 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :
- 3 200 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

f) *Entre Nice et Bastia :*

Les fréquences sont les suivantes :

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

ii) au minimum six allers et retours au total, du samedi au dimanche.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Bastia et Nice.

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

i) du lundi au vendredi, la capacité offerte dans chaque sens, tant le matin que le soir, doit être d'au moins 60 places ;

ii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 2 650 sièges par semaine,

A cette capacité de base s'ajouteront :

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre : 550 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) : 300 sièges par semaine ;

iii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 1 600 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 3 200 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) :

- 3 200 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

g) *Entre Nice et Calvi :*

Les fréquences sont les suivantes : au minimum un aller et retour par jour.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Nice et Calvi.

La capacité offerte doit répondre aux conditions suivantes :

i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 600 sièges par semaine,

A cette capacité de base, s'ajouteront :

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre : 1 400 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) : 400 sièges par semaine ;

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 1 600 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) : 2 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

h) *Entre Nice et Figari :*

Les fréquences sont les suivantes : au minimum un aller et retour par jour.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Nice et Figari.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et / ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

i) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base est de 600 sièges par semaine.

A cette capacité de base, s'ajouteront :

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre : 1 400 sièges par semaine,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) : 400 sièges par semaine ;

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (notamment Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, ponts ainsi que les départs et retours des vacances d'été, etc.), les capacités supplémentaires minimales suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens), et faire 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 :

- pendant la période aéronautique IATA d'hiver : 1 050 sièges à affecter aux pointes de la période,
- pendant les dix semaines de fin juin à début septembre : 2 650 sièges sur la période,
- pendant la saison aéronautique IATA d'été (en dehors des dix semaines précitées) : 2 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois, au moins, avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

2.2. En termes de tarifs

Les tarifs suivants s'entendent hors frais de distribution, et hors 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 :

- Le tarif normal, aller simple, sur les liaisons Marseille - Corse, doit être au maximum de 115 euros, porté à 120 euros pendant les dix semaines de fin juin à début septembre ; sur les liaisons Nice - Corse, il doit être au maximum de 111 euros, porté à 116 euros pendant les dix semaines de fin juin à début septembre.

- Les passagers qui, ayant leur résidence principale en Corse, effectuent l'aller et le retour à partir de la Corse au moyen de billets achetés en Corse, dont la validité est limitée à une durée de séjour hors de l'île inférieure à 40 jours, sauf pour les étudiants résidents âgés de moins de 27 ans, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont l'un réside en Corse, doivent bénéficier toute l'année sur tous les vols, sans restriction de capacité, sur les liaisons Marseille - Corse, d'un tarif égal, au maximum, à 46 euros par trajet et sur les liaisons Nice - Corse, d'un tarif égal, au maximum, à 43 euros par trajet.

- Les catégories de passagers suivantes doivent pouvoir bénéficier sur les liaisons Marseille-Corse d'un tarif égal, au maximum, par trajet à 53 euros porté à 58 euros pendant les dix semaines de fin juin à début septembre et, sur les liaisons Nice - Corse d'un tarif égal, au maximum, par trajet à 50 euros, porté à 55 euros pendant les dix semaines de fin juin à début septembre :

- i) les jeunes (de moins de 25 ans) ;
- ii) les personnes âgées (à partir de 60 ans) ;
- iii) les étudiants âgés de moins de 27 ans ;
- iv) les familles (au moins deux personnes de la même famille voyageant ensemble) ;
- v) les invalides.

Pour les catégories précitées, les transporteurs doivent autoriser leur accès sans aucune restriction jusqu'à la dernière place disponible dans la limite minimale de 50 % de la capacité par jour et par sens sur chaque liaison.

Pour toutes les catégories de passagers, le transporteur peut imposer l'émission et le règlement du titre de transport dans un délai proportionnel à l'ancienneté de la réservation, en fonction d'une grille à concevoir en concertation avec l'Office des Transports de la Corse.

Les passagers bénéficiant du tarif « résidents » devront être assimilés aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.

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. 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 venait à disparaître et après que cette disparition ait été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue serait annulée dans les mêmes délais après que cette annulation ait été notifiée au transporteur.

L'ensemble de ces 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 : centre de réservation, agences de voyages, système Internet, comptoirs aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation soit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée par support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxe et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.

Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptées, 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 (WCHR, WCHS, WCHC) au sens de la réglementation IATA. A cette fin, la mise en œuvre de civières agréées 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.

Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 20 kilos de bagages par passager. Tout kilo excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 1 €.

Le transporteur peut conclure un accord Interline IATA concernant, pour chaque liaison, au moins un transporteur exploitant vers des destinations du territoire national et, plus particulièrement, Paris-Orly, des services aériens à partir des aéroports de Marseille ou Nice selon le cas, régissant la tarification et le suivi des bagages, les modalités d'application pourront être précisées dans le cadre des protocoles d'accord périodiques prévus entre le transporteur et l'Office des Transports de la Corse.

2.3. 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 des vols prévus dans le programme d'exploitation avant les vols supplémentaires.

Conformément à l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 2408/92 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 que le premier jour d'une saison aéronautique IATA d'hiver et avec un préavis minimal de six mois.

2.4. En termes de conditions d'exploitation des services.

Tout transporteur communautaire souhaitant exploiter l'une ou l'autre des lignes soumises aux obligations de service public susmentionnées, devra fournir 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 ...) 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 les transports du fret et/ou du courrier, pour la vente et le système de réservation, ainsi que pour l'accueil des passagers UM et à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera en outre les prestations offertes à bord et les accords inter compagnies permettant d'éventuelles 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.

e) Conditions sociales :

Conformément aux dispositions du Code du Travail (Article L. 1224-1), le transporteur devra faire connaître les conditions sociales qu'il mettra en œuvre à l'égard des personnels en place.

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 compétence de la Collectivité Territoriale de Corse.

Révision par la France des obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers entre Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'une part, et l'aéroport de Paris-Orly, d'autre part

1. La France, au titre de l'article 4, paragraphe 1, point a) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément à la décision de la Collectivité Territoriale de Corse du 19 juin 2008 a décidé de réviser, à compter du 26 octobre 2008 les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Paris-Orly, d'une part, Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari, d'autre part, publiées au *Journal officiel de l'Union Européenne* n° C 149 du 21 juin 2005.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du règlement (CE) N° 793/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 fixant des règles communes en ce qui concerne l'attribution des créneaux horaires dans les aéroports de la Communauté, les autorités françaises ont décidé de réserver certains 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 les suivantes:

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

a) Entre Paris-Orly et Ajaccio

Les fréquences sont les suivantes:

i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois allers et retours par jour au minimum, les horaires devant permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Ajaccio.

ii) au minimum, trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris-Orly et Ajaccio.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

i) sur l'ensemble de l'année, la capacité minimale de base est de 950 sièges par jour, dont 170 au moins, dans chaque sens, le soir à compter de 18 heures.

A cette capacité de base s'ajouteront pendant dix semaines au minimum, de fin juin à début septembre 1 200 sièges par jour et de fin mars à fin octobre (en dehors des dix semaines précitées) 500 sièges par jour.

ii) compte tenu de la répartition sur l'année des pointes de trafic en fonction du calendrier des vacances scolaires et des fêtes (Toussaint, Noël, Pâques, Ascension, Pentecôte, ponts ainsi que les départs et les retours de vacances d'été), les capacités supplémentaires minimales

suivantes doivent être offertes (somme des capacités dans les deux sens) et être affectées principalement :

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires,
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 12 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines d'été (fin juin à début septembre) par semaine, 2 800 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 11 500 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-entrée des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011,
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines d'été : 36 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

b) *Entre Paris-Orly et Bastia*

Les fréquences sont les suivantes:

- i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois allers et retours par jour au minimum, les horaires devant permettre d'effectuer un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Bastia.
- ii) au minimum, trois allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris-Orly et Bastia.

Les capacités offertes qui doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

i) sur l'ensemble de l'année, la capacité minimale de base est de 950 sièges par jour, dont 170 au moins dans chaque sens, le soir à compter de 18 heures.

A cette capacité de base s'ajouteront pendant dix semaines au minimum, de fin juin à début septembre : 800 sièges par jour et de fin mars à fin octobre (en dehors des dix semaines précitées) 250 sièges par jour.

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

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires,
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes:

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines d'été (fin juin à début septembre) par semaine, 2 000 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 11 500 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011,
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines d'été: 36 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, (capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

c) *Entre Paris-Orly et Calvi*

Les fréquences sont les suivantes :

i) pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, au minimum cinq allers et retours hebdomadaires dont trois du vendredi au dimanche et un en milieu de semaine permettant d'acheminer dans chaque sens au minimum 140 personnes au cours de chacun des jours concernés.

ii) au cours de la saison aéronautique IATA d'été, un aller et retour par jour minimum permettant d'acheminer au moins 140 passagers dans chaque sens.

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris-Orly et Calvi.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

Sur l'ensemble de l'année la capacité de base minimale est de 1 500 sièges par semaine.

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

- le vendredi dans le sens Paris-Calvi,
- le dimanche, sauf quand le lundi est férié dans le sens Calvi-Paris,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédant 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 férié est isolé en semaine du mardi au jeudi.

A cette capacité de base s'ajouteront, pendant dix semaines au minimum, de fin juin à début septembre, par semaine, 2 800 sièges et, de fin mars à fin octobre (en dehors des dix semaines précitées), par semaine, 650 sièges.

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

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires ;
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié ;
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 2 000 à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines d'été (fin juin à début septembre) par semaine, 1 900 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 8 500

sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été 2009, en dehors des dix semaines d'été: 16 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

c) *Entre Paris-Orly et Figari*

Les fréquences sont les suivantes :

- i) pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, au minimum cinq allers et retours hebdomadaires dont trois du vendredi au dimanche et en milieu de semaine permettant d'acheminer dans chaque sens au minimum 140 passagers dans chaque sens au cours de chacun des jours concernés,
- ii) au cours de la saison aéronautique IATA d'été, un aller et retour par jour minimum permettant d'acheminer au moins 140 passagers dans chaque sens.

Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur.

Les services doivent être exploités sans escale intermédiaire entre Paris-Orly et Figari.

Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et / ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

Sur l'ensemble de l'année, la capacité de base minimale est de 1 500 sièges par semaine.

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers à compter de 18 heures dans les cas suivants :

- le vendredi dans le sens Paris-Figari,
- le dimanche, sauf quand le lundi est férié dans le sens Figari-Paris,
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédant la séquence dans le sens Paris-Figari et le dernier jour de la séquence dans le sens Figari-Paris,
- la veille d'un jour férié dans le sens Paris-Figari ainsi que ce jour férié dans le sens Figari-Paris lorsque ce jour férié est isolé en semaine du mardi au jeudi.

A cette capacité de base s'ajouteront pendant dix semaines au minimum, de fin juin à début septembre, par semaine 2 800 sièges et de fin mars à fin octobre (en dehors des dix semaines précitées) par semaine 650 sièges.

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

- aux premiers et aux derniers jours des congés scolaires ;
- pour un jour isolé du mardi au jeudi, à ce jour férié et à la veille de ce jour férié ;
- lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, au jour précédant la séquence et au dernier jour de la séquence.

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver : 2 000 à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant dix semaines d'été (fin juin à début septembre): par semaine, 1 900 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 9 000 sièges en 2009 sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août-rentree des classes, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines d'été: 16 000 sièges en 2009 à affecter aux pointes de trafic de la période, capacité augmentée de 5 % en 2010 et de 5 % en 2011.

Ces capacités supplémentaires ne comporteront pas les sièges excédentaires éventuellement et spontanément offerts au delà des capacités de base.

Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente deux mois au moins avant les dates des vols concernés.

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 indiqué par l'Office des Transports. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des Transports.

2.2. En termes de tarifs

Les tarifs suivants s'entendent hors frais de distribution, hors taxes et redevances «per capita» perçues par l'Etat, les collectivités locales et les autorités aéroportuaires identifiées comme telles sur le titre de transport et incluent la taxe à la valeur ajoutée (TVA) sur la partie continentale du parcours :

- Le tarif normal, sur les liaisons entre Paris-Orly et la Corse, doit être par trajet au maximum de 186 euros, porté à 216 euros pendant dix semaines de fin juin à début septembre.
- Les passagers qui, ayant leur résidence principale en Corse effectuent leur aller-retour au moyen de billets achetés en Corse dont la validité est limitée à une durée de séjour hors de l'île inférieure à 40 jours, sauf pour les étudiants résidents âgés de moins de 27 ans, les jeunes résidents scolarisés sur le Continent ainsi que les enfants mineurs de parents divorcés dont

l'un réside en Corse, doivent bénéficier toute l'année, sur tous les vols, sans restriction de capacité, sur les liaisons Paris-Orly - Corse, d'un tarif égal au maximum à 156 euros pour un aller et retour.

- Les catégories de passagers suivantes doivent pouvoir bénéficier sur tous les vols des liaisons Paris-Orly - Corse d'un tarif égal au maximum par trajet à 91 euros porté à 102 euros pendant dix semaines de fin juin à début septembre :

i) les jeunes (moins de 25 ans) ;

ii) les personnes âgées (à partir de 60 ans) ;

iii) les étudiants âgés de moins de 27 ans ;

iv) les familles (au moins deux personnes de la même famille voyageant ensemble) ;

v) les invalides.

Pour les catégories précitées, les transporteurs doivent autoriser leur accès sans aucune restriction jusqu'à la dernière place disponible dans la limite minimale de 50 % de la capacité par jour et par sens sur chaque liaison.

Pour toutes les catégories de passagers, le transporteur peut imposer l'émission et le règlement du titre de transport dans un délai proportionnel à l'ancienneté de la réservation, en fonction d'une grille à concevoir en concertation avec l'Office des Transports de la Corse.

Les passagers bénéficiant du tarif « résidents » devront être assimilés aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.

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. 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 venait à disparaître et après que cette disparition ait été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue serait annulée dans les mêmes délais, après que cette annulation ait été notifiée au transporteur.

L'ensemble de ces 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 : centre de réservation, agences de voyages, système Internet, comptoirs 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 par support papier et support dématérialisée faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxe et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.

Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptées, 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 (WCHR, WCHS, WCHC) ont accès à bord au sens de la réglementation IATA. A cette fin, la mise en œuvre de civières agréées 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.

Les transporteurs accorderont gratuitement une franchise de 20 kilos de bagages par passager. Tout kilo excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à 3 €.

Le transporteur peut conclure un accord Interline IATA concernant, pour chaque liaison, au moins un transporteur exploitant vers des destinations du territoire national, des services aériens à partir de l'aéroport de Paris-Orly régissant la tarification et le suivi des bagages, les modalités d'application pourront être précisées dans le cadre des protocoles d'accord périodiques prévus entre le transporteur et l'Office des Transports de la Corse.

2.3. En termes de continuité de service

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

Conformément aux dispositions de l'article 4, paragraphe 1, point c), du règlement (CEE) n° 2408/92 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 que le premier jour d'une saison aéronautique IATA d'hiver et avec un préavis minimal de six mois.

2.4. En termes de conditions d'exploitation des services.

Tout transporteur communautaire souhaitant exploiter l'une ou l'autre des lignes soumises aux obligations de service public susmentionnées, devra fournir 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 ...) 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 les transports du fret et/ou du courrier, pour la vente et le système de réservation, ainsi que pour l'accueil des passagers UM et à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera en outre les prestations offertes à bord et les accords inter compagnies permettant d'éventuelles 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.

e) Conditions sociales :

Conformément aux dispositions du Code du Travail (Article L. 1224-1), le transporteur devra faire connaître les conditions sociales qu'il mettra en œuvre à l'égard des personnels en place.

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 compétence de la Collectivité Territoriale de Corse.

Exploitation de services aériens réguliers

Appel d'offres lancé par la France au titre de l'article 4, paragraphe 1, point d) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil pour l'exploitation de services aériens réguliers reliant la Corse à Paris-Orly, Marseille et Nice

(.....)

1. Introduction :

Conformément à la décision de la Collectivité territoriale de Corse du 19 juin 2008, la France, a, au titre de l'article 4, paragraphe 1, point a) du règlement (CEE) n° 2408/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant l'accès des transporteurs aériens communautaires aux liaisons aériennes intracommunautaires, révisé, à compter du 26 octobre 2008, les obligations de service public imposées sur certains services aériens réguliers exploités à partir de la Corse. Les normes requises par ces nouvelles obligations de service public ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* n°

Des appels d'offres sont lancés indépendamment sur chacune des liaisons suivantes :

- Ajaccio - Paris-Orly,
- Ajaccio - Marseille,
- Ajaccio - Nice,
- Bastia - Paris-Orly,
- Bastia - Marseille,
- Bastia - Nice,
- Calvi - Paris-Orly,
- Calvi - Marseille,
- Calvi - Nice,
- Figari - Paris-Orly,
- Figari - Marseille,
- Figari - Nice.

Pour chacune des liaisons mentionnées ci-dessus, dans la mesure où aucun transporteur n'aura commencé ou ne sera sur le point de commencer, au 26 septembre 2008, des services aériens réguliers, conformément aux obligations de service public imposées et sans demander de compensation financière, la France a décidé, dans le cadre de la procédure prévue par l'article, 4 paragraphe 1, point d) du règlement (CEE) n° 2408/92, de limiter l'accès à chacune de ces liaisons à un seul transporteur et de concéder, après appels d'offres, le droit d'exploiter ces services aériens à compter du 26 octobre 2008.

Les soumissionnaires pourront présenter des offres impliquant la desserte de plusieurs des liaisons mentionnées ci-dessus, notamment si cette démarche a pour effet de diminuer la compensation globale requise.

Les soumissionnaires devront toutefois faire clairement apparaître, pour chaque liaison, le montant de la compensation requise, modulé éventuellement en fonction des différentes hypothèses de sélection de leurs offres (pour le cas où une partie seulement des liaisons pour lesquelles ils ont présenté une offre serait sélectionnée).

2. Objet de chacun des appels d'offres :

Pour chacune des liaisons mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus, fournir, à compter du 26 octobre 2008, des services aériens réguliers en conformité avec les obligations de service public imposées telles qu'elles ont été publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* n° C.....

3. Participation aux appels d'offres :

La participation est ouverte à tous les transporteurs aériens communautaires titulaires d'une licence d'exploitation en cours de validité délivrée en vertu du règlement (CEE) n° 2407/92 du Conseil, du 23 juillet 1992, concernant les licences des transporteurs aériens.

4. Procédure d'appel d'offres :

Chacun des appels d'offres est soumis aux dispositions des points d), e), f), g), h) et i) du paragraphe 1 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92.

5. Dossier d'appel d'offres :

Le dossier complet d'appel d'offres, comprenant le modèle de convention de délégation de service public et le règlement particulier de l'appel d'offres, peut être obtenu gratuitement auprès de : Office des Transports de la Corse, 19 Avenue Georges Pompidou, Quartier Saint-Joseph, BP 501, F-20186 Ajaccio Cedex ; email : evelyne.mariani@otc-corse.fr.

6. Compensation financière :

Les offres présentées par les soumissionnaires feront explicitement mention de la somme requise à titre de compensation pour l'exploitation de chaque liaison, à compter du 26 octobre 2008 et jusqu'à la veille du début de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012, avec trois décomptes portant sur les périodes de douze mois suivantes : du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2008/2009 soit le 26 octobre 2008 à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2009/2010, du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2009/2010 à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011, du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011 à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012.

Le montant exact de la compensation finalement accordée sera déterminé, pour chacune des périodes de douze mois «ex-post», sur justificatifs, en fonction des dépenses et recettes effectivement engendrées par le service, dans la limite du montant figurant dans l'offre, ce dernier ne pouvant excéder, sur chaque liaison, le résultat d'un calcul sur la base d'un montant unitaire maximum par passager payant de :

- 27 euros pour les liaisons entre Paris-Orly et les aéroports corses,
- 25,5 euros pour les liaisons entre Marseille et Ajaccio et Bastia,
- 48,5 euros pour les liaisons entre Nice et Ajaccio, Bastia et Figari,
- 53,5 euros pour les liaisons entre Marseille et Calvi et Figari,
- 68,5 euros pour les liaisons entre Nice et Calvi.

7. Tarifs :

Les offres présentées par les soumissionnaires préciseront les tarifs prévus qui doivent être conformes aux obligations de service public publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* du

8. Durée et modification du contrat :

Le contrat débutera à compter du 26 octobre 2008. Il prendra fin, au plus tard, la veille du début de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012. L'exécution du contrat fera l'objet d'un examen annuel, en concertation avec le transporteur, au cours des deux mois suivant la date anniversaire du début d'exploitation.

Le contrat ne pourra être modifié que dans le respect des obligations de service public publiées au *Journal officiel de l'Union européenne* no..... Toute modification du contrat sera consignée dans un avenant.

9. Non-respect du contrat :

Le transporteur est responsable de la bonne exécution des obligations résultant du contrat.

En cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat, pour des raisons autres que la force majeure, à savoir des circonstances étrangères au transporteur, anormales et imprévisibles que le transporteur n'a pas pu éviter malgré toutes les diligences déployées, le contrat pourra être résilié sans préavis par l'Office des Transports de la Corse.

L'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat pourra donner lieu au versement de dommages et intérêts au titre du préjudice subi par la communauté insulaire. Son appréciation relèvera des juridictions compétentes.

Nonobstant un éventuel recours en dommages et intérêts, toute interruption ou mauvaise exécution des services donnera lieu à une révision du montant de la compensation financière au prorata des capacités manquantes.

10. Présentation des offres :

Les offres doivent être déposées contre récépissé, avant 17.00 (heure locale), à l'adresse suivante : Office des Transports de la Corse, 19 avenue Georges Pompidou, Quartier Saint-Joseph, F-20000 Ajaccio, au plus tard dans un délai d'un mois suivant la date de la publication du présent avis d'appels d'offres au *Journal officiel de l'Union européenne*.

11. Validité de l'appel d'offres :

La validité de chaque appel d'offres est, conformément au libellé de la première phrase du point d) du paragraphe 1 de l'article 4 du règlement (CEE) n° 2408/92, soumise à la condition qu'aucun transporteur aérien communautaire ne présente, 26 septembre 2008 (compte tenu de l'existence d'un délai raisonnable d'un mois), un programme d'exploitation de la liaison en question à compter du 26 octobre 2008 en conformité avec les obligations de service public imposées sans recevoir aucune compensation financière et sans exiger que l'accès à cette liaison ne soit restreint à un seul transporteur.

Nota bene : Des recours devant le tribunal administratif de Bastia peuvent être engagés dans un délai de deux mois à l'encontre des actes relatifs à l'appel d'offres, y compris les décisions de rejet des offres ainsi que les conventions de délégation de service public. Des actions en référé précontractuel peuvent également être engagées devant ce tribunal depuis le début de la procédure de passation des conventions jusqu'à leur signature. Des renseignements concernant l'introduction de ces recours peuvent être obtenus auprès du tribunal administratif de Bastia, Villa Montepiano, 20407 Bastia Cedex, tél + 33 4.95.32.88.66, fax + 33 4.95.32.38.55

DESSERTE AERIENNE DE SERVICE PUBLIC DE LA CORSE

A COMPTEUR DU 26 OCTOBRE 2008

**REGLEMENT PARTICULIER
D'APPELS D'OFFRES**

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DES APPELS D'OFFRES

ARTICLE 2 - DEFINITION DES PRESTATIONS

ARTICLE 3 - DELAI ET MODALITES POUR LA
PRESENTATION DES OFFRES

ARTICLE 4 - CONDITIONS DE L'APPEL D'OFFRES

ARTICLE 5 - CAUTION BANCAIRE

ARTICLE 6 - CONTENU DES OFFRES

ARTICLE 7 - CRITERE DE CHOIX

ARTICLE 8 LANGUE(S) UTILISEE(S) POUR LA
REDACTION DES OFFRES

ARTICLE 9 - RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

ARTICLE PREMIER - OBJET DES APPELS D'OFFRES

Passation de conventions de délégation de service public ayant pour objet la desserte aérienne en exclusivité de la Corse à partir des aéroports de Marseille, Nice et Paris-Orly. Ces conventions portent sur la fourniture de services aériens réguliers à compter du 26 octobre 2008 - pour une durée de trois ans, et s'achèveront le dernier jour de la saison aéronautique IATA d'été 2011, conformément à la communication du J.O.U.E. du

Les liaisons considérées sont :

- AJACCIO / MARSEILLE
- AJACCIO / NICE
- AJACCIO / PARIS-ORLY
- BASTIA / MARSEILLE
- BASTIA / NICE
- BASTIA / PARIS-ORLY
- CALVI / MARSEILLE
- CALVI / NICE
- CALVI / PARIS-ORLY
- FIGARI / MARSEILLE
- FIGARI / NICE
- FIGARI / PARIS-ORLY

Les soumissionnaires pourront présenter des offres impliquant la desserte de plusieurs des liaisons au départ des aéroports de la Corse faisant l'objet chacune d'un appel d'offres publié le même jour au Journal Officiel de l'Union Européenne, notamment si cette démarche a pour effet de diminuer la compensation globale requise. Les soumissionnaires devront toutefois faire clairement apparaître, pour chaque liaison, le montant de la compensation requise, modulé éventuellement en fonction des différentes hypothèses de sélection de leurs offres (pour le cas où une partie seulement des liaisons pour lesquelles ils ont présenté une offre serait sélectionnée).

Dans le cas où, pour l'exploitation de la ou des liaisons faisant l'objet de l'appel d'offres, le soumissionnaire a conclu un accord commercial avec un autre transporteur aérien communautaire, le soumissionnaire reste seul responsable du respect des obligations découlant de la ou des conventions de délégation de service public. En conséquence, le soumissionnaire doit présenter, à l'appui de son ou de ses offres, tous éléments permettant de s'assurer qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour satisfaire l'ensemble des dispositions de la ou des conventions de délégation de service public.

ARTICLE 2 - DEFINITION DES PRESTATIONS

Les prestations et leurs modalités d'exécution doivent être conformes aux obligations de service public en vigueur, à partir du 26 octobre 2008, qui ont fait l'objet d'une publication au J.O.U.E. du

ARTICLE 3 - DELAI ET MODALITES POUR LA PRESENTATION DE L'OFFRE

Les offres doivent être déposées contre récépissé avant le....., 17 heures (heure locale), à l'adresse suivante :

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
19 avenue Georges Pompidou, Quartier Saint Joseph, BP 501
20186 AJACCIO CEDEX (FRANCE).

Les dossiers qui parviennent après le délai fixé à l'alinéa précédent ainsi que ceux figurant dans une enveloppe non cachetée ne sont pas retenus et sont renvoyés à leur auteur.

Aucune offre régulière ne peut être retirée, complétée ou modifiée.

ARTICLE 4 - CONDITIONS DES APPELS D'OFFRES

Les présents appels d'offres sont lancés conformément aux dispositions de l'article 4.1, point d, du règlement C.E.E. n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 (J.O.C.E. du 24 août 1992) et des dispositions législatives du code général des collectivités territoriales relatives aux délégations de service public (livre IV, titre 1^{er}, chapitre 1^{er}).

ARTICLE 5 - CAUTION BANCAIRE

Une caution bancaire devra être fournie par une banque établie dans l'Union Européenne, de ratio à long terme « Standard and Poors A + » (ou équivalent).

Cette caution sera levée pour tout candidat non retenu dès la décision de l'Assemblée de Corse.

Elle servira à garantir la bonne exécution du contrat pendant toute la durée de celui-ci pour le candidat retenu et ne sera levée que lors de l'arrêt définitif des comptes.

Les montants de cette caution (en millions d'euros) figurent dans le tableau qui suit :

	Ajaccio	Bastia	Calvi	Figari
Marseille	1,5	1,5	0,20	0,35
Nice	1	1	0,15	0,25
Paris-Orly	4,5	3,5	0,8	1

M€

ARTICLE 6 - CONTENU DES OFFRES

Les offres doivent être présentées sous double enveloppe cachetée.

Une enveloppe intérieure cachetée portant la mention :
"Enveloppe intérieure".

L'enveloppe comprendra :

A/ Une description détaillée de la manière dont le transporteur entend assurer les services :

I- Les éléments suivants, qui devront obligatoirement figurer dans l'offre, devront permettre de démontrer que le transporteur respecte les obligations de service public publiées ainsi que leur bonne exécution.

I-1 Programmes d'exploitation :

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

I-2 Politique tarifaire :

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

I-3 Conditions commerciales d'exploitation :

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour le transport du fret et/ou du courrier, pour la vente et le système de réservation ainsi que pour l'accueil des passagers UM et à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public

I-4 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.

I-5 Conditions sociales d'exploitation :

Le transporteur pourra indiquer les moyens mis en œuvre en Corse, notamment les personnels. Conformément aux dispositions du Code du travail (article L. 1224-1), le candidat devra faire connaître, le cas échéant, les conditions sociales qu'il mettra en œuvre à l'égard des personnels du précédent délégataire, notamment en termes de reprise de ceux-ci.

II- A l'appui de son offre, le transporteur est invité à fournir toute information complémentaire qu'il jugera utile, en particulier sur les thèmes suivants :

II-1 Conditions commerciales d'exploitation :

Prestations offertes à bord - Accords inter compagnies permettant d'éventuelles correspondances, indifféremment sur le réseau national et international.

II-2 Moyens mis en œuvre :

Niveau d'équipement des avions - Localisation des centres de maintenance et d'exploitation.

Le transporteur pourra indiquer les moyens mis en œuvre en Corse, notamment les personnels (il fera connaître, le cas échéant, ses intentions concernant les personnels actuellement affectés aux liaisons).

B/ Les offres de prix :

Il sera exigé :

- **Le compte d'exploitation prévisionnel détaillé couvrant les périodes d'exploitation suivantes :**

↳ **du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2008/2009, soit le 26 octobre 2008, à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2009/2010,**

↳ **du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2009/2010, à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011,**

↳ **du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011, à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012,**

Ce compte comportera notamment :

- les prévisions de trafic ;
 - les hypothèses et les références prises en compte pour établir ces prévisions devront nécessairement être communiquées ;
 - une comptabilité analytique prévisionnelle indiquant la décomposition des postes de coûts et de recettes. Pour chaque poste de coût seront fournies des données à l'heure de vol, à la rotation et à l'année pour chaque type d'appareil utilisé. Pour les recettes, seront distinguées les recettes passagers et les recettes de fret ;
 - le résultat prévisionnel d'exploitation.
- **L'indication du montant de la compensation financière maximale** demandé par le soumissionnaire pour assurer le service proposé, cumul pour la période de référence et décompte pour chacune des trois périodes de douze mois. Cette compensation ne devra être calculée que sur la base des obligations de service public. Tout service supplémentaire proposé par le transporteur demeurera intégralement à sa charge.

C/ La ou les conventions de délégation de service public datées et signées (suivant le modèle annexé) valant acte d'engagement ainsi que la caution bancaire mentionnée ci-dessus.

L'enveloppe extérieure cachetée contient l'enveloppe intérieure définie précédemment et porte les indications suivantes :

A N'OUVRIR QUE PAR LE DESTINATAIRE

Réponse à l'appel d'offres du n° du

OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE
19 avenue Georges Pompidou, Quartier Saint Joseph, BP 501
20186 AJACCIO CEDEX(FRANCE)

Cette enveloppe extérieure contiendra les renseignements généraux relatifs au transporteur. Ceci concerne notamment :

- la licence d'exploitation de transporteur aérien,
- un document délivré par l'autorité compétente de l'état membre concerné attestant que la société soumissionnaire est en règle vis-à-vis de ses obligations sociales et fiscales,

- la situation financière, bilan et compte de résultat des trois dernières années,
- la description de la flotte du transporteur, type d'appareils et âge moyen, avec l'indication du nombre d'exemplaires présents dans la flotte de la compagnie,
- localisation des bases d'intervention et d'exploitation,
- dispositions pour assurer la ponctualité et la régularité des vols (avions et équipages de remplacement),
- l'expérience de l'exploitation des lignes régulières, en particulier l'indication des taux de ponctualité et des taux d'annulation des vols programmés,
- l'organisation de la maintenance dans les différentes escales ;
- tout document permettant d'examiner les garanties professionnelles et financières du soumissionnaire, son respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue de l'article L. 323-1 du code du travail et son aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

En matière commerciale d'exploitation :

- la description du réseau de vente, système informatique,
- la description du service bagages, traitement des litiges bagages, etc.,
- les accords généraux inter compagnies.

ARTICLE 7 - CRITERES DE CHOIX

Le choix des compagnies contractantes sera effectué par la Collectivité Territoriale de Corse parmi les candidats respectant les obligations de service public, ayant fourni les documents demandés dans le présent règlement et offrant des garanties professionnelles et financières pour que soient assurées la continuité et la qualité du service public.

Pour l'attribution du contrat, la Collectivité Territoriale de Corse se déterminera en fonction de la manière dont le transporteur entend assurer le service public selon les prescriptions des obligations de service public et/ou de l'engagement financier qu'elle sera amenée à prendre.

ARTICLE 8 - LANGUE UTILISEE POUR LA REDACTION DES OFFRES

La langue utilisée pour la rédaction des offres est obligatoirement le français. Elle seule fait foi. Les soumissionnaires peuvent également joindre à la version en langue française une version rédigée dans une autre langue officielle de l'Union Européenne.

ARTICLE 9 - RENSEIGNEMENTS COMPLEMENTAIRES

Pour obtenir tout renseignement complémentaire qui leur serait nécessaire au cours de l'élaboration leur offre, les concurrents peuvent s'adresser à :

Monsieur Yves CARSALADE

Madame Evelyne MARIANI : evelyne.mariani@otc-corse.fr

à l'Office des Transports de la Corse : Tél. +33 4 95 23 71 30 - Fax +33 4 95 20 16 31

CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

(APPEL D'OFFRES JOUE N° DU2008.)

Etablie en application du règlement (C.E.E.) n° 2408/92 du Conseil du 23 juillet 1992 concernant l'accès des transporteurs communautaires aux liaisons aériennes intra-communautaires (J.O.C.E. du 24 août 1992) du Code Général des Collectivités Territoriales, première partie, livre IV.

SOMMAIRE

ARTICLE 1 - OBJET DE LA CONVENTION

ARTICLE 2 - ENGAGEMENT DU TITULAIRE

ARTICLE 3 - ETABLISSEMENT DES PROGRAMMES ET DES TARIFS

ARTICLE 4 - DISPOSITIONS FINANCIERES

ARTICLE 5 - DUREE, MODIFICATION ET RESILIATION DE LA CONVENTION

ARTICLE 6 - NON-RESPECT DU CONTRAT DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 7 - NON-RESPECT DU CONTRAT EN MATIERE DE FREQUENCES ET DE
CAPACITES

ARTICLE 8 - NON-RESPECT DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC EN
MATIERE DE TARIFS

ARTICLE 9 - MODALITES D'APPLICATION DES PENALITES

ARTICLE 10 - LITIGES

Entre :

la Collectivité Territoriale de Corse représentée par le Président du Conseil Exécutif de Corse, _____, et l'Office des Transports de la Corse représenté par son Président,

d'une part,

et :

le transporteur aérien désigné sous le vocable de « titulaire » ou « transporteur »,

d'autre part.

Il a été convenu ce qui suit :

ARTICLE 1 – OBJET DE LA CONVENTION

La présente convention de délégation de service public a pour objet la fourniture de services aériens réguliers, à compter du 26 octobre 2008, conformément à la communication publiée dans le J.O.U.E _____, daté du _____, annonçant l'imposition d'obligations de service public.

La ligne considérée ou le groupe de lignes considéré est * :

* à compléter par le soumissionnaire.

ARTICLE 2 - ENGAGEMENTS DU TITULAIRE

Les droits et obligations de la délégation de service public sont constitués par ordre de priorité :

- les obligations de service public publiées au J.O.U.E., le
- les modalités définies dans la présente convention ;
- le contenu des offres définissant les dispositions financières, les conditions d'exécution des services et l'ensemble des dispositions tarifaires présentées.

Il est fait obligation au titulaire :

- de prendre toutes dispositions, tant lors de l'émission de billets à tarif réduit, que lors des formalités d'enregistrement et d'embarquement, pour s'assurer que les conditions d'éligibilité des usagers à ce dispositif sont parfaitement respectées ;
- de tenir à disposition de l'Office des Transports de la Corse les titres de transport durant une période de cinq ans.

Le transporteur s'engage sur les compensations financières maximales de référence qu'il a présentées à l'appui de son offre pour chaque ligne ou groupe de lignes et pour les trois périodes considérées (*préciser les montants*) :

- du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2008 /2009, soit le 26 octobre 2008, à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2009/2010 ;
- du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2009/2010, à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011 ;
- du premier jour de la saison aéronautique d'hiver 2010/2011, à la veille de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012.

Accord commercial : dans le cas où, pour l'exploitation de la ou des lignes faisant l'objet de l'appel d'offres, le titulaire a conclu un accord commercial avec un autre transporteur aérien communautaire, le titulaire reste seul responsable du respect des obligations découlant de la convention de délégation de service public. En conséquence, le soumissionnaire retenu doit présenter tous les éléments permettant de s'assurer qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour satisfaire l'ensemble des dispositions de la convention de délégation de service public.

ARTICLE 3 - ETABLISSEMENT DES PROGRAMMES ET TARIFS

Dans un délai d'un mois précédent chaque période aéronautique, les programmes d'exploitation prévus, en application des protocoles d'accord prescrits par les obligations de service public, seront communiqués à l'O.T.C. et transmis à la Direction Générale de l'Aviation Civile pour approbation.

La grille tarifaire précise sera également communiquée dans les mêmes conditions.

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère au titulaire, des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes constatées de façon régulière et continue pendant au moins trois mois, le tarif maximum pourra être augmenté au prorata de la hausse constatée. Le tarif maximum ainsi modifié sera notifié au titulaire et applicable dans un délai adapté aux circonstances.

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

ARTICLE 4 - DISPOSITIONS FINANCIERES

Le montant de la compensation financière effectivement accordée au transporteur est déterminé à la fin de chaque période de douze mois, ex post, en fonction des dépenses et des recettes effectivement engendrées par le service (hors charges découlant d'incidents exceptionnels d'exploitation), dans la limite des montants résultant dans l'article 2. Elle s'entend T.T.C. Une rémunération du transporteur ne dépassant pas 3 % du total des coûts d'exploitation (hors charges découlant des locations ou affrètements) pourra cependant être prise en compte.

Les paiements sont effectués sous la forme d'avances et de soldes.

Pour chacune des trois périodes de douze mois, le délégataire transmet à l'Office des Transports de la Corse un rapport d'exécution ainsi que les comptes d'exploitation des lignes déléguées. Conformément aux dispositions de l'article L 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, ce rapport retrace la totalité des opérations et fournit une analyse de la qualité du service.

Il comporte une annexe permettant à l'autorité délégante d'apprécier les conditions d'exécution du service public comportant notamment la liste des vols effectués avec le type d'appareils ainsi que la liste exhaustive et la nature des perturbations et interruptions de service.

Le solde positif (ou négatif) fera l'objet d'une régularisation après la production des comptes d'exploitation à la fin de chacune des trois périodes de douze mois. Le titulaire s'engage à fournir tout document comptable, et en particulier les résultats d'exploitation sur des lignes similaires qui pourraient lui être demandés.

ARTICLE 5 - DUREE ET MODIFICATION DE LA CONVENTION

Sous réserve de la clause de résiliation prévue à l'article 6, la convention est valable à compter du 26 octobre 2008 et prendra fin, au plus tard, la veille de la saison aéronautique d'hiver 2011/2012.

La présente convention ne pourra être modifiée que dans le respect des obligations de service public publiées au J.O.U.E. du . Toute modification de la convention sera consignée dans un avenant.

ARTICLE 6 - NON-RESPECT DU CONTRAT DISPOSITIONS GENERALES

Le transporteur est responsable de la bonne exécution des obligations résultant du contrat et notamment du respect des obligations de service public, tout particulièrement en termes de capacités offertes et de tarifs.

En cas d'inexécution ou de la mauvaise exécution du contrat, pour des raisons autres que la force majeure, à savoir des circonstances étrangères au transporteur, anormales et imprévisibles, que le transporteur n'a pu éviter malgré toutes les diligences déployées, le contrat pourra être résilié, sans préavis, par la Collectivité Territoriale de Corse.

L'inexécution ou la mauvaise exécution du contrat pourra donner lieu au versement de dommages et intérêts au titre du préjudice subi par la communauté insulaire. Son appréciation relèvera de l'Office des Transports de la Corse et, en cas de désaccord, des juridictions compétentes.

Nonobstant un éventuel recours en dommages et intérêts, tout manquement aux obligations de service public, notamment en termes de capacités offertes, de perturbation ou d'interruption des services et en termes de tarifs donnera lieu à une réfaction du montant de la compensation financière.

ARTICLE 7 - NON-RESPECT DU CONTRAT EN MATIERE DE FREQUENCES ET DE CAPACITES

En cas d'insuffisances de capacités offertes par rapport à celles prévues aux OSP, conformément au principe de service fait, la réfaction portera sur la compensation financière maximale de référence au prorata des capacités manquantes.

En outre, sauf cas de force majeure, toute insuffisance de capacités offertes par rapport à celles prévues aux OSP donnera lieu à une réfaction du montant de la compensation financière, résultant de l'article 4, égale au produit par 30 € des capacités manquantes. Toutefois, lorsque l'insuffisance de capacités portera sur une perturbation ou une interruption des services ayant pour résultat de réduire la capacité ou d'annuler l'un au moins des vols permettant de remplir une condition d'amplitude à destination, la réfaction sur la compensation financière résultant de l'article 4 sera égale au produit par 30 € du double de la plus grande des insuffisances de capacités de chacun des deux vols en cause.

ARTICLE 8 - NON-RESPECT DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC EN MATIERE DE TARIFS

En matière de tarifs, le transporteur s'engage à ce que les dispositions tarifaires spécifiques aux lignes Paris - Corse, notamment les plus favorables aux usagers du service public des catégories prévues aux OSP, soient portées à la connaissance des candidats au voyage par tous moyens appropriés et, plus spécialement, par les moyens suivants :

1. la grille des tarifs applicables aux et les catégories d'usagers prévues aux OSP pour en bénéficier sans limitation ni contrainte particulière devront figurer de façon parfaitement lisible et intelligible dans les documents imprimés par le transporteur et mis à la disposition des usagers à ses guichets aussi bien que dans les agences de voyages par lesquelles il commercialise ses vols ;
2. les services téléphoniques de réservation et de vente à distance du transporteur devront, lorsqu'ils sont interrogés par tout candidat au voyage en provenance de la Corse ou inversement, préciser les dispositions tarifaires spécifiques aux lignes considérées, notamment les plus favorables prévues dans les OSP, ainsi que les catégories auxquelles elles s'appliquent ;
3. les instruments de réservation et de vente aux guichets du transporteur ou à ceux des agences de voyages commercialisant les vols considérés et plus spécialement 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 applicables spécifiques sur les vols faisant l'objet de la délégation de service public ainsi que les catégories auxquelles ces tarifs s'appliquent conformément aux OSP.

L'Office des Transports de la Corse est chargé de la mise en oeuvre des contrôles permettant de s'assurer que les candidats au voyage bénéficient bien des tarifs les plus favorables prévus dans les OSP. Le transporteur fera en sorte que l'Office des Transports ou toute personne mandatée par lui puisse avoir accès aux instruments de contrôle, notamment aux écrans des guichets et des agences visualisant les informations à partir desquelles les billets sont émis.

Tout manquement du transporteur à ses obligations en matière tarifaire pourra faire l'objet de sanctions financières, sans préjudice des dispositions de l'article 6 de la présente convention relative à la résiliation du contrat.

Dans le cas où il serait constaté de façon incontestable qu'un usager n'aurait pas bénéficié du tarif auquel il est en droit de prétendre conformément aux OSP, le transporteur pourra se voir infliger par l'Office des Transports une pénalité de 500 € par cas constaté imputable au transporteur. L'utilisateur sera, en outre, en droit d'exiger le remboursement de la différence entre le tarif exigible et le tarif réellement acquitté.

Dans l'hypothèse où le contrôle exercé par l'Office des Transports permettrait d'établir que les dispositions énumérées aux paragraphes 1, 2 et 3 de l'article 8 mises à la charge du transporteur pour faire en sorte que, en toutes circonstances, les usagers puissent avoir accès aux tarifs auxquels ils ont droit, n'ont pas été respectées, le transporteur pourra se voir infliger, par l'Office des Transports de la Corse, une pénalité égale à 100.000 €. Une telle pénalité pourra être renouvelée de mois en mois, chaque fois que le manquement caractérisé aux stipulations du contrat aura été constaté et établi. Il est cependant précisé que l'infraction constatée et la pénalité dont elle est assortie devront être notifiées par l'Office des Transports et que cette notification sera accompagnée d'une mise en demeure de bien vouloir remédier sans délai au dysfonctionnement qui en est à l'origine par lettre recommandée avec accusé de réception.

ARTICLE 9 - MODALITES D'APPLICATION DES PENALITES

Les réfections ou pénalités prévues aux articles 7 et 8 exerceront leurs effets sur les avances mensuelles faisant suite à leur fait générateur et feront l'objet d'une régularisation à l'occasion de la mise en œuvre du solde annuel prévu à l'article 4.

ARTICLE 10 - LITIGES

D'un commun accord, les parties conviennent de rechercher un règlement à l'amiable pour tous les litiges pouvant naître de l'interprétation ou de l'exécution de la présente convention.

En dernier ressort, tout litige subsistant entre les parties pourra être porté devant le tribunal administratif compétent, en l'espèce celui de Bastia.

Fait à Ajaccio, le

Pour l'Office des Transports
de la Corse,

M.....
Président de l'Office des
Transports de la Corse

Pour la Collectivité Territoriale
de Corse,

M.....
Président du Conseil
Exécutif de Corse

Pour la compagnie,

M.....