

## ASSEMBLEE DE CORSE

---

### DELIBERATION N° 11/163 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE PORTANT SUR LA REVISION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSÉES SUR LES SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE PARIS (ORLY), MARSEILLE ET NICE, D'UNE PART, ET AJACCIO, BASTIA, CALVI ET FIGARI, D'AUTRE PART ET A L'ADOPTION DU PRINCIPE DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE LA DESSERTE AERIEENNE DE SERVICE PUBLIC DE LA CORSE

---

SEANCE DU 28 JUILLET 2011

L'An deux mille onze et le vingt-huit juillet, l'Assemblée de Corse, régulièrement convoquée s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances, sous la présidence de M. Dominique BUCCHINI, Président de l'Assemblée de Corse.

#### **ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.**

ANGELINI Jean-Christophe, BARTOLI Marie-France, BASTELICA Etienne, BEDU-PASQUALAGGI Diane, BENEDETTI Paul-Félix, BIANCARELLI Viviane, BIANCUCCI Jean, BUCCHINI Dominique, CASALTA Laetitia, CASTELLANI Michel, CASTELLANI Pascaline, CASTELLI Yannick, CHAUBON Pierre, COLONNA Christine, DONSIMONI-CALENDINI Simone, FEDERICI Balthazar, FERRI-PISANI Rosy, GIACOMETTI Josepha, GIOVANNINI Fabienne, GRIMALDI Stéphanie, GUERRINI Christine, HOUEMER Marie-Paule, LACAVE Mattea, LUCCIONI Jean-Baptiste, LUCIANI Xavier, MARTELLI Benoîte, MOSCONI François, NATALI Anne-Marie, NICOLAI Marc-Antoine, NIELLINI Annonciade, NIVAGGIONI Nadine, ORSINI Antoine, ORSUCCI Jean-Charles, PANUNZI Jean-Jacques, de ROCCA SERRA Camille, SANTINI Ange, SANTONI-BRUNELLI Marie-Antoinette, SCIARETTI Véronique, SIMEONI Gilles, SIMONPIETRI Agnès, SINDALI Antoine, STEFANI Michel, SUZZONI Etienne, TALAMONI Jean-Guy, TATTI François, VALENTINI Marie-Hélène, VANNI Hyacinthe

Ne prennent pas part à la discussion et au vote : M. François MOSCONI (Président du Conseil de Surveillance de la Compagnie Air Corsica) et Mme Marie-Antoinette SANTONI-BRUNELLI (salariée de la Compagnie Air Corsica)

#### **ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :**

Mme FEDI Marie-Jeanne à M. BUCCHINI Dominique  
M. FRANCISCI Marcel à M. PANUNZI Jean-Jacques  
Mme RISTERUCCI Josette à M. STEFANI Michel  
Mme RUGGERI Nathalie à Mme BEDU-PASQUALAGGI Diane.

#### **L'ASSEMBLEE DE CORSE**

**VU** le règlement (CE) n°1008/2008 du 28 septembre 2008 établissant les règles communes pour l'exploitation de services aériens réguliers dans la communauté,

- VU** le Code Général des Collectivités Territoriales et notamment ses articles L. 1411-1 à L. 1411-18, L. 4422-15, L. 4424-18, L. 4424-19, L. 4424-20,
- VU** les projets d'avis OSP Haute-Corse et Corse-du-Sud,
- VU** l'avis de la Commission Consultative des Services Publics Locaux en date du 21 juillet 2011,
- VU** l'avis du Comité Technique Paritaire en date du 27 juillet 2011,
- VU** le rapport de présentation annexé établi conformément à l'article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales,
- SUR** rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Economique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,

**CONSIDERANT** qu'il est nécessaire d'adopter de nouvelles obligations de service public sur les services aériens réguliers entre Paris (Orly), Marseille et Nice, d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, d'autre part, pour mieux répondre aux besoins du développement économique et social de la Corse tout en optimisant leur coût pour la Collectivité Territoriale ;

**CONSIDERANT** que les conventions de délégation de service public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse arrivant à échéance fin mars 2012, il est nécessaire d'adopter le principe du maintien de la délégation de service public pour l'exploitation de ces liaisons aériennes en l'absence de l'exploitation de l'une ou plusieurs d'entre elles par un transporteur conformément aux nouvelles obligations de service public et sans compensation à la date du 28 février 2012 ;

## **APRES EN AVOIR DELIBERE**

### **ARTICLE PREMIER :**

**APPROUVE** les nouvelles obligations de service public sur les liaisons aériennes entre Paris (Orly), Marseille et Nice, d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, d'autre part, telles qu'elles sont annexées à la présente délibération.

### **ARTICLE 2 :**

**APPROUVE** le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes susmentionnées conformément aux nouvelles obligations de service public ainsi que les caractéristiques principales des conventions à conclure telles que décrites dans le rapport de présentation annexé à la présente délibération, qui seront précisées et détaillées dans le dossier de consultation remis aux candidats.

**ARTICLE 3 :**

**AUTORISE** le Président ou son représentant, Conseiller Exécutif et Président de l'Office des Transports de la Corse, à engager et à conduire la procédure de consultation telle que prévue aux articles L. 1411-1 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales et à désigner la ou les compagnies pour l'exploitation des liaisons susmentionnées sous réserve de l'approbation finale de ce choix et des contrats négociés par l'Assemblée de Corse.

**ARTICLE 4 :**

La présente délibération fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Collectivité territoriale de Corse.

AJACCIO, le 28 juillet 2011

Le Président de l'Assemblée de Corse,

Dominique BUCCHINI

**ANNEXES**

## **RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

### **OBJET : REVISION DES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSEES SUR LES SERVICES AERIENS REGULIERS ENTRE PARIS (ORLY), MARSEILLE ET NICE, D'UNE PART, ET AJACCIO, BASTIA, CALVI ET FIGARI, D'AUTRE PART ET A L'ADOPTION DU PRINCIPE DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC POUR L'EXPLOITATION DE LA DESSERTE AÉRIENNE DE SERVICE PUBLIC DE LA CORSE**

Le présent rapport du Président du Conseil Exécutif de Corse a pour objet de proposer la révision des obligations de service public sur les services aériens réguliers entre la Corse et Paris (Orly), Marseille, Nice. Il reprend l'essentiel des informations contenues dans le rapport exigé par l'article L. 1411-4 du Code Général des Collectivités Territoriales.

#### **I - L'ORGANISATION ACTUELLE DE LA DESSERTE AERIENNE**

##### **1.1 - Le dispositif contractuel existant**

La desserte aérienne de la Corse fait l'objet de deux conventions de délégation de service public distinctes qui prennent fin la veille de la saison aéronautique IATA d'été 2012 :

- Une convention de délégation de service public relative aux liaisons dites « bord à bord » (Marseille/Ajaccio- Bastia-Calvi-Figari et Nice/Ajaccio-Bastia-Calvi-Figari) conclue entre la Collectivité Territoriale de Corse (CTC), l'Office des Transports de la Corse (OTC) et la compagnie Air Corsica, ex-CCM ;
- Une convention de délégation de service public relative aux liaisons entre Paris et la Corse (Paris Orly/Ajaccio-Bastia-Calvi-Figari) conclue avec le groupement Air France/Air Corsica ;

Les droits et obligations des parties sont organisés par trois documents selon l'ordre de priorité suivante :

- Les Obligations de Service Public (OSP) publiées au JOUE du 28 octobre 2008 ;
- Les conventions de délégations susvisées ;
- Les offres des délégataires.

Les engagements des délégataires tels qu'ils résultent des conventions portent principalement sur :

- Le respect des OSP par liaison portant principalement sur des fréquences minimales, des capacités offertes minimales et des tarifs maximum ;
- La communication à l'OTC, un mois avant chaque période aéronautique, d'un programme d'exploitation et d'une grille tarifaire ;
- La transmission d'un rapport mensuel d'activité succinct fournissant pour chaque liaison la liste des vols effectués avec le type d'appareil, les capacités offertes, le nombre total de passagers transportés ainsi que la liste et la nature des incidents d'exploitation ;

- La transmission d'un rapport annuel d'exécution ainsi que des comptes d'exploitation des lignes déléguées retraçant la totalité des opérations et fournissant une analyse de la qualité du service ;
- La conservation et la tenue à disposition de l'OTC des titres de transport durant une période de 5 ans à compter de leur commercialisation ;

En contrepartie, l'OTC s'engage sur le versement de la compensation financière maximale fixée « *toutes lignes confondues* » par la convention pour chaque exercice sous la forme d'avances mensuelles et de solde.

Les conventions prévoient un dispositif de sanctions du non-respect des clauses et des OSP dans les conditions suivantes :

- Application de pénalités en cas de non-respect des fréquences et des capacités ; en cas de non respect des tarifs et non information des usagers sur la grille des tarifs applicables ;
- Résiliation des conventions par la CTC « *en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat* » pour des raisons autres que la force majeure.

Ces conventions actuelles présentent des carences notamment sur les points suivants :

- Les modalités de modification ou de révision du contrat et notamment de la compensation ne sont pas prévues bien qu'il s'agisse d'une clause obligatoire selon l'article 17.3b) du règlement (CE) n°1008/2008. Il est seulement stipulé qu'en cas de hausse ou de baisse anormale, imprévisible et étrangère au titulaire, des éléments de coûts affectant l'exploitation constatées de façon régulière et continue pendant au moins trois mois les tarifs maximums pourront être augmentés ou diminués au prorata de la hausse ou baisse constatée ;
- Les modalités de paiement des avances et du solde de la compensation ne sont pas non plus suffisamment définies (délais, justificatifs, répartition entre les membres du groupement...) ;
- Le contenu des rapports mensuel et annuel du titulaire à l'OTC n'est pas précisément déterminé ; il est seulement fait référence pour le rapport annuel à l'article L. 1411-3 du CGCT ;
- Les conventions ne prévoient pas non plus de sanctions en cas de non communication par le titulaire des rapports et informations dus par lui à l'autorité délégante.

## **1.2- Les éléments financiers**

### 1) Les données contractuelles

Les grands équilibres prévisionnels des conventions de délégation de service public sont repris dans le tableau suivant :

<i>En M€</i>	Convention Bord à Bord			Convention Paris			Total		
	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2009/2010	2010/2011	2011/2012	2009/2010	2010/2011	2011/2012
<b>Recettes</b>	57,0	58,3	59,7	95,9	97,7	99,5	152,9	156,0	159,2
<b>Charges</b>	90,6	92,3	93,9	125,1	127,8	130,6	215,7	220,1	224,5
<b>Déficit d'exploitation</b>	- 33,6	- 34	- 34,3	- 29,2	- 30,1	- 31,1	- 62,8	- 64,1	- 65,4
<b>Compensation max</b>	33	33,5	34	29,5	30	30,5	62,5	63,5	64,5

Les données prévisionnelles prises lignes par lignes font apparaître un déséquilibre économique des conventions. Cependant l'offre initiale des délégataires précisait que le regroupement des liaisons en deux lots (Paris et Bord à Bord) permettait des synergies et par là même une diminution des compensations maximales demandées à la collectivité.

## 2) L'exécution des contrats

La première année d'exécution sur le plan financier a été marquée par les éléments suivants :

- Les opérateurs ont sollicité le niveau maximal de compensation prévues par les contrats ;
- Les résultats net après compensations s'établissent à - 13,8 M€ pour la convention « Paris » et - 0,8 M€ pour la convention « Bord à Bord ».

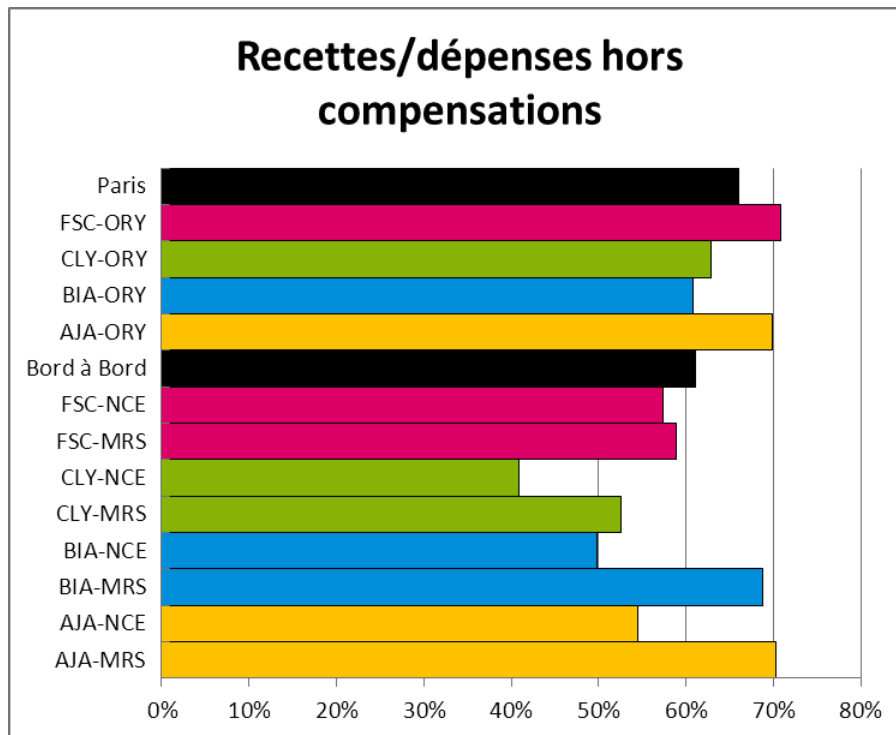
Il est à noter que seule l'année 2009-2010 est actuellement disponible d'où la volonté de l'Office des transports de renforcer dans la prochaine DSP les mesures de contrôle et de contrainte.

Les tableaux ci-après présentent synthétiquement les données financières de la saison IATA 2009/2010 :

<i>En M€</i>	Convention Bord à Bord	Convention Paris
<b>Recettes</b>	53,05	84,29
<b>Charges</b>	86,06	127,64
<b>Résultat d'exploitation</b>	- 33,81	- 43,34
<b>Compensation OTC</b>	33,00	29,5
<b>Résultat net</b>	- 0,81	- 13,84

Source : Rapport annuel 2009/2010

Le graphique ci-après présente, par liaison, le taux de couverture des charges par les recettes d'exploitant avant compensation :



### 1.3- Les éléments techniques

Sur le plan technique, la première année d'exécution a été marquée par les éléments suivants :

- Les exigences des OSP ont globalement été respectées par les opérateurs ;
- Les trafics constatés ont été conformes aux prévisions contractuelles ;
- Le prix du coupon moyen a été significativement inférieur aux prévisions contractuelles.

Les tableaux suivants synthétisent les principales données techniques :

#### Convention Paris :

	AJA/ORY	BIA/ORY	CLY/ORY	FSC/ORY	Total
<b>Rotations</b>	1 664	1 486	532	567	4 249
<b>Capacités offertes</b>	598 885	529 571	178 826	194 027	1 501 309
<b>Passagers</b>	438 525	349 036	123 389	144 514	1 055 464
<b>Taux de remplissage</b>	73,2 %	65,9 %	69 %	74,5 %	70,3 %
<b>Prix du coupon moyen</b>	78,32 €	73,83 €	77,05 €	84,38 €	77,51 €



## Convention Bord à Bord

	AJA/ MRS	AJA/ NCE	BIA/ MRS	BIA/ NCE	CLY/ MRS	CLY/ NCE	FSC/ MRS	FSC/ NCE	Total
<b>Rotations</b>	1 354	1 272	1 324	1 189	658	490	985	531	7 803
<b>Capacités offertes</b>	378 955	178 934	371 273	167 318	92 502	68 820	138 649	74 340	1 470 591
<b>Passagers</b>	262 664	115 414	248 873	101 274	54 312	30 149	92 586	43 952	949 224
<b>Taux de remplissage</b>	69,3%	64,5%	67%	60,5%	58,7%	43,9%	66,8%	59,1%	64,5%
<b>Prix du coupon moyen</b>	54,73€	50,96€	54,94€	49,10€	55,28 €	52,57 €	59,02 €	59,94 €	54,35€

## II - LA JUSTIFICATION DU MAINTIEN DES OSP ET DE LA DSP

Le fondement de l'existence d'obligations de service public pour la desserte aérienne de la Corse consiste en la mise en œuvre du principe de continuité de territoriale.

En effet, la situation insulaire de la Corse nécessite la mise en place d'une desserte aérienne très régulière sur l'ensemble de l'année et économiquement accessible pour pallier, notamment, aux handicaps suivants :

- Les inégalités en matière d'accès aux soins, à l'éducation, de maintien des relations familiales ;
- Les contraintes de développement économique et d'aménagement du territoire corse ;
- L'acheminement des marchandises/envois postaux.

Depuis la publication des précédentes OSP en octobre 2008, aucune compagnie n'a manifesté son intention d'assurer les liaisons, objet des présentes OSP, avec des niveaux de services (capacités offertes, fréquences, amplitude horaires, tarification...) cohérents avec les besoins de la Corse.

En conséquence de la carence d'initiative privée, il est proposé de maintenir le principe des OSP tout en en révisant le contenu.

Les propositions de révision des OSP sur les aspects capacités offertes, fréquences et amplitudes horaires ont été construites afin d'améliorer l'adéquation de l'offre et de la demande et, par-là, l'efficacité économique du dispositif. L'étude s'est basée sur :

- Des statistiques de trafic constaté ;
- Des projections de trafic sur la durée du futur cycle contractuel ;
- Des besoins exprimés par les acteurs économiques et du transport aérien du territoire corse.

Il en résulte les propositions de capacités suivantes :

Paris - Ajaccio	Régulière				Supplémentaires				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par jour	840	1 450	2 150						
Sièges offerts par semaine									
Siège offerts sur la période					22 000	40 000	50 000		
Places offertes	123 480	213 150	150 500	487 130	22 000	40 000	50 000	112 000	599 130

Paris - Bastia	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par jour	840	1 200	1 750						
Sièges offerts par semaine							2 900		
Siège offerts sur la période					20 000	36 000	13 000		
Places offertes	123 480	176 400	122 500	422 380	20 000	36 000	42 000	98 000	520 380

Paris - Calvi	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	1 400	3 900	5 200				2 400		
Siège offerts sur la période					4 000	20 000	10 000		
Places offertes	29 400	81 900	52 000	163 300	4 000	20 000	34 000	58 000	221 300

Paris - Figari	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	1 400	3 900	5 200						
Siège offerts sur la période					4 000	20 000	34 000		
Places offertes	29 400	81 900	52 000	163 300	4 000	20 000	34 000	58 000	221 300

Marseille - Ajaccio	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	5 250	6 850	6 850						
Siège offerts sur la période					6 300	12 000	17 000		
Places offertes	110 250	143 850	68 500	322 600	6 300	12 000	17 000	35 300	357 900

Marseille - Bastia	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	5 250	6 850	6 850						
Siège offerts sur la période					6 300	10 000	17 000		
Places offertes	110 250	143 850	68 500	322 600	6 300	10 000	17 000	33 300	355 900

Marseille - Calvi	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	950	1 960	2 050						
Siège offerts sur la période					4 000	1 500	6 000		
Places offertes	19 950	41 160	20 500	81 610	4 000	1 500	6 000	11 500	93 110

Marseille - Figari	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	1 500	2 900	3 000						
Siège offerts sur la période					3 000	7 000	10 000		
Places offertes	31 500	60 900	30 000	122 400	3 000	7 000	10 000	20 000	142 400

Nice - Ajaccio	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	2 550	3 100	3 100						
Siège offerts sur la période					1 600	4 000	10 000		
Places offertes	53 550	65 100	31 000	149 650	1 600	4 000	10 000	15 600	165 250

Nice - Bastia	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	2 550	2 950	2 950						
Siège offerts sur la période					1 600	3 200	5 000		
Places offertes	53 550	61 950	29 500	145 000	1 600	3 200	5 000	9 800	154 800

Nice - Calvi	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	600	1 000	1 600						
Siège offerts sur la période					1 050	2 300	2 500		
Places offertes	12 600	21 000	16 000	49 600	1 050	2 300	2 500	5 850	55 450

Nice - Figari	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	600	1 000	2 000						
Siège offerts sur la période					1 050	3 560	9 000		
Places offertes	12 600	21 000	20 000	53 600	1 050	3 560	9 000	13 610	67 210

En ce qui concerne la tarification, les orientations proposées pour les prochaines OSP visent à :

- Concentrer les contraintes sur la tarification à destination des résidents corses pour revenir davantage au principe de la continuité territoriale qui fonde l'existence des OSP ;
- Assouplir les obligations sur les autres catégories de passagers afin d'optimiser les recettes tarifaires et donc de minimiser les compensations de la collectivité.

En conséquence, il est proposé de :

- Limiter le tarif plafond pour les passagers résidant en Corse ;
- Elargir la durée de séjour hors de Corse permettant de bénéficier du tarif résident ;
- Elargir l'éligibilité au tarif résident aux personnes effectuant un trajet (aller ou retour) en avion et l'autre en bateau (logique d'intermodalité tarifaire) ;
- Déplafonner les pleins tarifs et les laisser à l'initiative de la politique commerciale des attributaires des contrats.

Dès lors que le choix est fait de maintenir des obligations de service public sur les liaisons aériennes Corse-Continent, le recours à une ou plusieurs conventions de délégation de service public pour confier l'exploitation des liaisons à un ou plusieurs transporteur(s) avec octroi de compensations s'impose.

En effet, l'article 17 du règlement (CE) n° 1008/2008 fait obligation aux Etats membres lorsqu'ils concèdent l'exploitation d'une liaison sous OSP à un transporteur de recourir à un appel d'offres pour l'attribution du contrat.

Or, en droit interne, les conventions par lesquelles l'exploitation de ces lignes sous OSP sera confiée à un transporteur avec compensation financière doivent être regardées comme remplissant les critères de la délégation de service public tels que rappelés par l'article L. 1411-1 du CGCT à savoir :

- L'existence d'une mission de service public relevant de la responsabilité de l'autorité délégante confiée à un tiers. A ce titre, les critères de la mission de service public tels que fixés par la jurisprudence (CE Sect. 22 février 2007, *Association du personnel relevant des Etablissements pour inadaptés*, req. n° 264541) sont présents : caractère d'intérêt général de l'activité, définition d'obligations de service public, soutien financier et contrôle du respect de ces obligations traduisant la volonté de la collectivité d'ériger l'activité en mission de service public.
- La rémunération du délégataire substantiellement liée aux résultats d'exploitation du service. Cela implique le transfert d'une partie significative du risque d'exploitation au cocontractant (CE, 7 novembre 2008, Département de la Vendée, n° 291794, AJDA 2008, p.2454, note Richer). L'économie des conventions de délégation de service public relatives à la desserte aérienne de la Corse répond à ce critère dès lors que la part de la rémunération du transporteur provenant des recettes perçues sur les usagers est prépondérante et que, du fait du plafonnement du montant de la compensation versée au transporteur, l'éventuel déficit d'exploitation après compensation est à la charge du transporteur.

Le recours à un marché public de services pour l'exploitation des lignes aériennes sous OSP n'est donc pas une alternative envisageable au regard de l'économie sur laquelle sont construites les conventions relatives à la desserte aérienne de la Corse et qu'il convient de conforter en minimisant au maximum le montant de la compensation dans les recettes du transporteur.

Enfin, le recours à une gestion en régie simple ou personnalisée (établissement public) semble peu pertinent au regard de la nature même de l'activité en cause, de sa technicité, des investissements lourds qu'une reprise en régie impliquerait, des moyens humains et des compétences et savoir-faire techniques qui devraient être mis en place ainsi que des risques techniques, financiers et juridiques qui s'y attachent.

### **III - LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

#### **3.1 - Le périmètre des délégations de service public**

Le schéma d'organisation privilégié induit la conclusion d'*a minima* deux délégations de service public :

- une délégation de service public regroupant les liaisons entre les aéroports du nord de l'île et le continent ;

- une délégation de service public regroupant les liaisons entre les aéroports du sud de l'île et du continent.

Les intérêts de cette organisation sont multiples :

- Respect des attentes des parties prenantes : il apparaît en effet des positions différentes entre, d'une part, les aéroports du nord de l'île qui souhaitent conserver un dispositif très prescriptif à l'image de celui existant actuellement, et, d'autre part, les aéroports du sud de l'île qui recherchent davantage de flexibilité opérationnelle ;
- Cohérence de gestion : ce schéma permet de mettre en œuvre des sous-ensembles cohérents relativement aux modalités de gestion de la desserte.
- Mutualisation des moyens et optimisation des coûts : à l'instar des précédentes conventions, le regroupement des liaisons permettra aux transporteurs de présenter des synergies et de mieux maîtriser les risques commerciaux. Il devrait en résulter des économies de charges et une réduction de la rémunération des risques qui entraîneraient une diminution de la compensation demandée à la collectivité par rapport à une situation liaison par liaison.

### **3.2 - Les caractéristiques communes aux futures conventions de délégation de service public**

Compte tenu des constats de l'état des lieux des conventions de délégation de service public actuelles, il est proposé d'y apporter les modifications suivantes :

#### 1) Dispositifs de suivi et de contrôle

- Définition précise du contenu, de la périodicité et du format des informations qui doivent être remises par les délégataires à la collectivité ;
- Intégration d'un droit de contrôle et d'audit très élargi ;
- Sanctions de la non-communication ou du retard de communication ou de la communication partielle des informations ;

#### 2) Dispositif de sanctions :

- Clarification des dispositifs de sanction en cas de non respect du contrat dans leurs modalités d'application (pénalités, résiliation aux frais et risques, indemnisation) ;
- Fixation de niveaux de pénalités incitatifs ;

#### 3) Mécanismes de révision et de modification du contrat :

- Evolution des tarifs et de la compensation suivant une indexation mécanique représentative de l'évolution théorique des charges de l'exploitant ;
- Cadrage et limitation des clauses de révision des conditions économiques du contrat ;

- Clause de sauvegarde en cas de force majeure ;

#### 4) Gouvernance :

- Validation par l'autorité organisatrice des programmes aéronautiques proposés annuellement par les opérateurs conformément aux OSP ;
- Mise en place d'instances de concertation dans la définition et le suivi du service permettant notamment de gérer la répartition des surcapacités pour répondre au mieux à la demande ;

#### 5) Tarifs :

- Limitation des obligations de service public au tarif résident ;

#### 6) Modalités de paiement de la compensation :

- Clarification des conditions et modalités de versement de la compensation financière (avance, acomptes, justificatifs, délais, intérêts moratoires) ;

#### 7) Durée du contrat :

- Fixation à 4 ans de la durée des conventions conformément au règlement (CE) n° 1008/2008 ;

#### 8) Garanties

- Garantie de la bonne exécution des obligations de service public (caution bancaire ou garantie à première demande) ;

#### 9) Annexes

- Intégration dans les annexes des OSP, des conditions d'exécution du service, de l'offre du délégataire ;
- Annexe sur la définition des perturbations pouvant intervenir dans l'exécution des services et de leurs conséquences ;

### **3.3 – La mutualisation des vols supplémentaires**

Le dispositif contractuel relatif aux liaisons entre les aéroports du Sud de l'île et le Continent d'une part, et entre les aéroports du Nord de l'île et le Continent d'autre part, doit permettre, dans un cadre départemental, une mutualisation des capacités supplémentaires dans le but d'ajuster au mieux l'offre à la demande et d'optimiser l'économie générale de la délégation.

Cette mutualisation sera encadrée par le contrat qui doit prévoir ses modalités de mise en œuvre, en concertation avec l'OTC. A ce titre, la convention précisera :

- Le volume de capacités concernées par la mutualisation ;
- Le processus de répartition des capacités ;
- Le mécanisme de régularisation financière.

### 3.4 - Le calendrier prévisionnel de la procédure

Deux procédures sont envisageables :

En premier lieu, la procédure prévue par l'article L. 1411-1 du CGCT prévoyant, dans un premier temps, une remise de candidature par tout opérateur intéressé sur la base des éléments d'information contenus dans l'avis de publicité puis, dans un second temps, une remise des offres par les candidats sélectionnés au terme de la première étape sur la base du dossier de consultation qui leur aura été remis.

Cette procédure implique de prévoir un double délai de remise des candidatures, qui ne peut être inférieur à un mois conformément à l'article R. 1411-1 du CGCT, et de remise des offres laissé à la libre appréciation de l'autorité délégante mais qui doit être raisonnable au regard de la complexité de l'offre à élaborer. En l'espèce, un délai d'au minimum deux mois est imposé par le règlement (CE) n° 1008/2008.

Elle ne permet pas pour autant une limitation des candidats admis à déposer une offre comme dans une procédure d'appel d'offres restreint en matière de marchés publics. En matière de délégation de service public, le principe est en effet que tous les candidats disposant des garanties professionnelles et financières suffisantes sont admis à déposer une offre (CE 30 juin 1999, SMITOM, rec. 230).

Elle a l'avantage en revanche de ne pas avoir à transmettre à tout candidat qui en ferait la demande le dossier de consultation mais seulement à ceux dont la candidature aurait été sélectionnée. Cela limite la diffusion de ces informations aux seuls candidats sélectionnés. Cela donne également plus de temps pour l'élaboration de ces éléments.

En second lieu, conformément à l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 15 décembre 2006 (req n° 298618), il est possible pour une collectivité, à l'instar de la procédure d'appel d'offres ouvert en matière de marchés publics, de demander aux candidats de déposer en même temps leur candidature et leur offre.

Cela se traduit alors par le dépôt par chaque candidat d'une double enveloppe contenant sa candidature et son offre. La commission *ad hoc* ouvre les premières enveloppes et élimine les candidatures qui ne présentent pas les garanties professionnelles et financières suffisantes. Elle ouvre ensuite les secondes enveloppes contenant les offres des seuls candidats dont la candidature a été admise et donne son avis après examen.

Cette procédure a l'avantage de fusionner les délais de remise des candidatures et des offres et de faire ainsi gagner du temps. En effet, il est possible d'envisager un délai global pour la remise des candidatures et des offres de deux mois minimum pour respecter le règlement (CE) n° 1008/2008.

Elle a l'inconvénient de devoir mettre à la disposition de tous les candidats qui en font la demande le dossier de consultation avant même que leur candidature n'ait été examinée et cela dès la publication de l'avis.

Cela implique que le dossier de consultation soit disponible dès la parution de l'avis de publicité.

En conclusion, la procédure « ouverte » apparaît devoir être privilégiée car elle est correspond davantage à la procédure d'appel d'offres prévue par l'article 17 du règlement (CE) n° 1008/2008 qui ne prévoit qu'une phase de remise des offres et qu'elle permet d'optimiser la gestion de la procédure en termes de délais.

En conclusion, je vous propose d'approuver le projet de délibération et vous prie de bien vouloir en délibérer.



**COLLECTIVITÉ TERRITORIALE DE CORSE**

**OFFICE DES TRANSPORTS DE LA CORSE**

**RAPPORT DE L'ARTICLE L. 1411- 4 DU CODE GENERAL DES COLLECTIVITES  
TERRITORIALES SUR LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES  
DE LA DELEGATION DE SERVICE PUBLIC POUR LA DESSERTE AERIENNE  
DE LA CORSE**

Projet de rapport

Juin 2011

**SOMMAIRE**

I - L'ORGANISATION ACTUELLE DE LA DESSERTE AERIENNE .....	5
<b>1.1 - Le dispositif contractuel existant</b> .....	5
<b>1.2 - Les éléments financiers</b> .....	6
<b>1.3 - Les éléments techniques</b> .....	8
II - LA JUSTIFICATION DU MAINTIEN DES OSP ET DE LA DSP .....	9
III - LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC.....	12
<b>3.1 - Le périmètre des délégations de service public</b> .....	12
<b>3.2 - Les caractéristiques communes aux futures conventions de délégation de service public</b> .....	13
<b>3.3 - Les caractéristiques spécifiques de la convention « aéroports Corse-du- Sud »</b> .....	14
<b>3.4 - Le calendrier prévisionnel de la procédure</b> .....	15

## I - L'ORGANISATION ACTUELLE DE LA DESSERTE AERIENNE

### 1.4- Le dispositif contractuel existant

La desserte aérienne de la Corse fait l'objet de deux conventions de délégation de service public distinctes qui prennent fin la veille de la saison aéronautique IATA d'été 2012 :

- Une convention de délégation de service public relative aux liaisons dites « bord à bord » (Marseille/Ajaccio- Bastia-Calvi-Figari et Nice/Ajaccio-Bastia-Calvi-Figari) conclue entre la Collectivité Territoriale de Corse (CTC), l'Office des Transports de la Corse (OTC) et la compagnie Air Corsica, ex-CCM ;
- Une convention de délégation de service public relative aux liaisons entre Paris et la Corse (Paris Orly/Ajaccio-Bastia-Calvi-Figari) conclue avec le groupement Air France/Air Corsica ;

Les droits et obligations des parties sont organisés par trois documents selon l'ordre de priorité suivante :

- Les Obligations de Service Public (OSP) publiées au JOUE du 28/10/2008 ;
- Les conventions de délégations susvisées ;
- Les offres des délégataires.

Les engagements des délégataires tels qu'ils résultent des conventions portent principalement sur :

- Le respect des OSP par liaison portant principalement sur des fréquences minimales, des capacités offertes minimales et des tarifs maximum ;
- La communication à l'OTC, un mois avant chaque période aéronautique, d'un programme d'exploitation et d'une grille tarifaire ;
- La transmission d'un rapport mensuel d'activité succinct fournissant pour chaque liaison la liste des vols effectués avec le type d'appareil, les capacités offertes, le nombre total de passagers transportés ainsi que la liste et la nature des incidents d'exploitation ;
- La transmission d'un rapport annuel d'exécution ainsi que des comptes d'exploitation des lignes déléguées retraçant la totalité des opérations et fournissant une analyse de la qualité du service ;
- La conservation et la tenue à disposition de l'OTC des titres de transport durant une période de 5 ans à compter de leur commercialisation ;

En contrepartie, l'OTC s'engage sur le versement de la compensation financière maximale fixée « *toutes lignes confondues* » par la convention pour chaque exercice sous la forme d'avances mensuelles et de solde.

Les conventions prévoient un dispositif de sanctions du non-respect des clauses et des OSP dans les conditions suivantes :

- Application de pénalités en cas de non-respect des fréquences et des capacités ; en cas de non respect des tarifs et non information des usagers sur la grille des tarifs applicables ;

- Résiliation des conventions par la CTC « *en cas d'inexécution ou de mauvaise exécution du contrat* » pour des raisons autres que la force majeure.

Ces conventions actuelles présentent des carences notamment sur les points suivants :

- Les modalités de modification ou de révision du contrat et notamment de la compensation ne sont pas prévues bien qu'il s'agisse d'une clause obligatoire selon l'article 17.3b) du règlement (CE) n° 1008/2008. Il est seulement stipulé qu'en cas de hausse ou de baisse anormale, imprévisible et étrangère au titulaire, des éléments de coûts affectant l'exploitation constatées de façon régulière et continue pendant au moins trois mois les tarifs maximums pourront être augmentés ou diminués au prorata de la hausse ou baisse constatée ;
- Les modalités de paiement des avances et du solde de la compensation ne sont pas non plus suffisamment définies (délais, justificatifs, répartition entre les membres du groupement...);
- Le contenu des rapports mensuel et annuel du titulaire à l'OTC n'est pas précisément déterminé ; il est seulement fait référence pour le rapport annuel à l'article L. 1411-3 du CGCT ;
- Les conventions ne prévoient pas non plus de sanctions en cas de non communication par le titulaire des rapports et informations dus par lui à l'autorité déléguante.

### **1.5– Les éléments financiers**

#### 3) Les données contractuelles

Les grands équilibres prévisionnels des conventions de délégation de service public sont repris dans le tableau suivant :

<i>En M€</i>	Convention Bord à Bord			Convention Paris			Total		
	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012	2009/ 2010	2010/ 2011	2011/ 2012
<b>Recettes</b>	57,0	58,3	59,7	95,9	97,7	99,5	152,9	156,0	159,2
<b>Charges</b>	90,6	92,3	93,9	125,1	127,8	130,6	215,7	220,1	224,5
<b>Déficit d'exploitation</b>	- 33,6	- 34	- 34,3	- 29,2	- 30,1	- 31,1	- 62,8	- 64,1	- 65,4
<b>Compensation max</b>	33	33,5	34	29,5	30	30,5	62,5	63,5	64,5

Les données prévisionnelles prises lignes par lignes font apparaître un déséquilibre économique des conventions. Cependant l'offre initiale des délégataires précisait que le regroupement des liaisons en deux lots (Paris et Bord à Bord) permettait des synergies et par là même une diminution des compensations maximales demandées à la collectivité.

#### 4) L'exécution des contrats

La première année d'exécution sur le plan financier a été marquée par les éléments suivants :

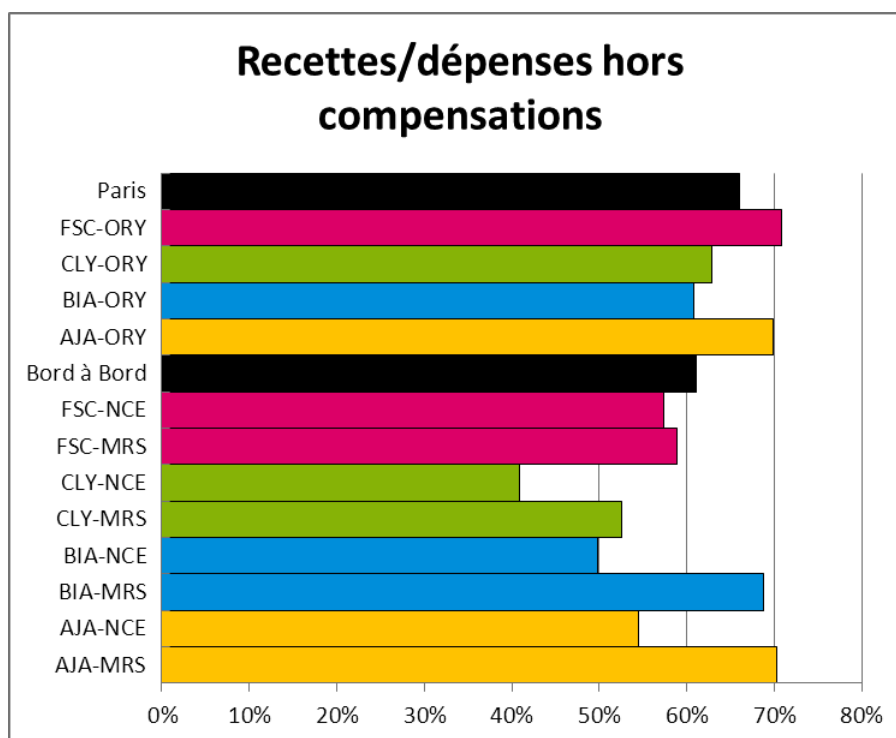
- Les opérateurs ont sollicité le niveau maximal de compensation prévues par les contrats ;
- Les résultats net après compensations s'établissent à - 13,8 M€ pour la convention « Paris » et - 0,8 M€ pour la convention « Bord à Bord ».

Les tableaux ci-après présentent synthétiquement les données financières de la saison IATA 2009/2010 :

<i>En M€</i>	Convention Bord à Bord	Convention Paris
<b>Recettes</b>	53,05	84,29
<b>Charges</b>	86,06	127,64
<b>Résultat d'exploitation</b>	- 33,81	- 43,34
<b>Compensation OTC</b>	33,00	29,5
<b>Résultat net</b>	- 0,81	- 13,84

Source : Rapport annuel 2009/2010

Le graphique ci-après présente, par liaison, le taux de couverture des charges par les recettes d'exploitant avant compensation :



### 1.6- Les éléments techniques

Sur le plan technique, la première année d'exécution a été marquée par les éléments suivants :

- Les exigences des OSP ont globalement été respectées par les opérateurs ;
- Les trafics constatés ont été conformes aux prévisions contractuelles ;
- Le prix du coupon moyen a été significativement inférieur aux prévisions contractuelles.

Les tableaux suivants synthétisent les principales données techniques :

Convention Paris :

	AJA/ORY	BIA/ORY	CLY/ORY	FSC/ORY	Total
<b>Rotations</b>	1 664	1 486	532	567	4 249
<b>Capacités offertes</b>	598 885	529 571	178 826	194 027	1 501 309
<b>Passagers</b>	438 525	349 036	123 389	144 514	1 055 464
<b>Taux de remplissage</b>	73,2 %	65,9 %	69 %	74,5 %	70,3 %
<b>Prix du coupon moyen</b>	78,32 €	73,83 €	77,05 €	84,38 €	77,51 €

Convention Bord à Bord

	AJA/ MRS	AJA/ NCE	BIA/M RS	BIA/N CE	CLY/ MRS	CLY/ NCE	FSC/ MRS	FSC/ NCE	Total
<b>Rotations</b>	1 354	1 272	1 324	1 189	658	490	985	531	7 803
<b>Capacités offertes</b>	378 955	178 934	371 273	167 318	92 502	68 820	138 649	74 340	1 470 591
<b>Passagers</b>	262 664	115 414	248 873	101 274	54 312	30 149	92 586	43 952	949 224
<b>Taux de remplissage</b>	69,3%	64,5%	67%	60,5%	58,7%	43,9%	66,8%	59,1%	64,5%
<b>Prix du coupon moyen</b>	54,73 €	50,96 €	54,94 €	49,10 €	55,28 €	52,57 €	59,02 €	59,94 €	54,35€

**II - LA JUSTIFICATION DU MAINTIEN DES OSP ET DE LA DSP**

Le fondement de l'existence d'obligations de service public pour la desserte aérienne de la Corse consiste en la mise en œuvre du principe de continuité de territoriale.

En effet, la situation insulaire de la Corse nécessite la mise en place d'une desserte aérienne très régulière sur l'ensemble de l'année et économiquement accessible pour pallier, notamment, aux handicaps suivants :

- Les inégalités en matière d'accès aux soins, à l'éducation, de maintien des relations familiales ;
- Les contraintes de développement économique et d'aménagement du territoire corse ;
- L'acheminement des marchandises/envois postaux.

Depuis la publication des précédentes OSP en octobre 2008, aucune compagnie n'a manifesté son intention d'assurer les liaisons, objet des présentes OSP, avec des niveaux de services (capacités offertes, fréquences, amplitude horaires, tarification...) cohérents avec les besoins de la Corse.

En conséquence de la carence d'initiative privée, il est proposé de maintenir le principe des OSP tout en en révisant le contenu.

Les propositions de révision des OSP sur les aspects capacités offertes, fréquences et amplitudes horaires ont été construites afin d'améliorer l'adéquation de l'offre et de la demande et, par-là, l'efficacité économique du dispositif. L'étude s'est basée sur :

- Des statistiques de trafic constaté ;
- Des projections de trafic sur la durée du futur cycle contractuel ;
- Des besoins exprimés par les acteurs économiques et du transport aérien du territoire corse.

Il en résulte les propositions de capacités suivantes :

Paris - Ajaccio	Régulière				Supplémentaires				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par jour	840	1 450	2 150						
Sièges offerts par semaine									
Siège offerts sur la période					22 000	40 000	50 000		
Places offertes	123 480	213 150	150 500	487 130	22 000	40 000	50 000	112 000	599 130

Paris - Bastia	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par jour	840	1 200	1 750						
Sièges offerts par semaine							2 900		
Siège offerts sur la période					20 000	36 000	13 000		
Places offertes	123 480	176 400	122 500	422 380	20 000	36 000	42 000	98 000	520 380

Paris - Calvi	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	1 400	3 900	5 200				2 400		
Siège offerts sur la période					4 000	20 000	10 000		
Places offertes	29 400	81 900	52 000	163 300	4 000	20 000	34 000	58 000	221 300

Paris - Figari	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	1 400	3 900	5 200						
Siège offerts sur la période					4 000	20 000	34 000		
Places offertes	29 400	81 900	52 000	163 300	4 000	20 000	34 000	58 000	221 300

Marseille - Ajaccio	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	5 250	6 850	6 850						
Siège offerts sur la période					6 300	12 000	17 000		
Places offertes	110 250	143 850	68 500	322 600	6 300	12 000	17 000	35 300	357 900

Marseille - Bastia	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	5 250	6 850	6 850						
Siège offerts sur la période					6 300	10 000	17 000		
Places offertes	110 250	143 850	68 500	322 600	6 300	10 000	17 000	33 300	355 900

Marseille - Calvi	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	950	1 960	2 050						
Siège offerts sur la période					4 000	1 500	6 000		
Places offertes	19 950	41 160	20 500	81 610	4 000	1 500	6 000	11 500	93 110

Marseille - Figari	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	1 500	2 900	3 000						
Siège offerts sur la période					3 000	7 000	10 000		
Places offertes	31 500	60 900	30 000	122 400	3 000	7 000	10 000	20 000	142 400



Nice - Ajaccio	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	2 550	3 100	3 100						
Siège offerts sur la période					1 600	4 000	10 000		
Places offertes	53 550	65 100	31 000	149 650	1 600	4 000	10 000	15 600	165 250

Nice - Bastia	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	2 550	2 950	2 950						
Siège offerts sur la période					1 600	3 200	5 000		
Places offertes	53 550	61 950	29 500	145 000	1 600	3 200	5 000	9 800	154 800

Nice - Calvi	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	600	1 000	1 600						
Siège offerts sur la période					1 050	2 300	2 500		
Places offertes	12 600	21 000	16 000	49 600	1 050	2 300	2 500	5 850	55 450

Nice - Figari	Capacité Régulière				Capacité Supplémentaire				Total
	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	IATA hiver	IATA été - 10 semaines	10 semaines juillet août	Sous-Total	
Nombre de semaine	21	21	10	52	21	21	10	52	
Sièges offerts par semaine	600	1 000	2 000						
Siège offerts sur la période					1 050	3 560	9 000		
Places offertes	12 600	21 000	20 000	53 600	1 050	3 560	9 000	13 610	67 210

Le détail des analyses figure dans le rapport joint en annexe.

En ce qui concerne la tarification, les orientations proposées pour les prochaines OSP visent à :

- Concentrer les contraintes sur la tarification à destination des résidents corses pour revenir davantage au principe de la continuité territoriale qui fonde l'existence des OSP ;
- Assouplir les obligations sur les autres catégories de passagers afin d'optimiser les recettes tarifaires et donc de minimiser les compensations de la collectivité.

En conséquence, il est proposé de :

- Limiter le tarif plafond pour les passagers résidant en Corse ;
- Elargir la durée de séjour hors de Corse permettant de bénéficier du tarif résident ;
- Elargir l'éligibilité au tarif résident aux personnes effectuant un trajet (aller ou retour) en avion et l'autre en bateau (logique d'intermodalité tarifaire) ;
- Déplafonner les pleins tarifs et les laisser à l'initiative de la politique commerciale des attributaires des contrats.

Dès lors que le choix est fait de maintenir (i) des obligations de service public sur les liaisons aériennes Corse-Continent, (ii) le recours à une ou plusieurs conventions de délégation de service public pour confier l'exploitation des liaisons à un ou plusieurs transporteur(s) avec octroi de compensations s'impose.

En effet, l'article 17 du règlement (CE) n° 1008/2008 fait obligation aux Etats membres lorsqu'ils concèdent l'exploitation d'une liaison sous OSP à un transporteur de recourir à un appel d'offres pour l'attribution du contrat.

Or, en droit interne, les conventions par lesquelles l'exploitation de ces lignes sous OSP sera confiée à un transporteur avec compensation financière doivent être regardées comme remplissant les critères de la délégation de service public tels que rappelés par l'article L. 1411-1 du CGCT à savoir :

- L'existence d'une mission de service public relevant de la responsabilité de l'autorité délégante confiée à un tiers. A ce titre, les critères de la mission de service public tels que fixés par la jurisprudence (CE Sect. 22 février 2007, *Association du personnel relevant des Etablissements pour inadaptés*, req. n° 264541) sont présents : caractère d'intérêt général de l'activité, définition d'obligations de service public, soutien financier et contrôle du respect de ces obligations traduisant la volonté de la collectivité d'ériger l'activité en mission de service public.
- La rémunération du délégataire substantiellement liée aux résultats d'exploitation du service. Cela implique le transfert d'une partie significative du risque d'exploitation au cocontractant (CE, 7 novembre 2008, Département de la Vendée, n° 291794, AJDA 2008, p. 2454, note Richer). L'économie des conventions de délégation de service public relatives à la desserte aérienne de la Corse répond à ce critère dès lors que la part de la rémunération du transporteur provenant des recettes perçues sur les usagers est prépondérante et que, du fait du plafonnement du montant de la compensation versée au transporteur, l'éventuel déficit d'exploitation après compensation est à la charge du transporteur.

Le recours à un marché public de services pour l'exploitation des lignes aériennes sous OSP n'est donc pas une alternative envisageable au regard de l'économie sur laquelle sont construites les conventions relatives à la desserte aérienne de la Corse et qu'il convient de conforter en minimisant au maximum le montant de la compensation dans les recettes du transporteur.

Enfin, le recours à une gestion en régie simple ou personnalisée (établissement public) semble peu pertinent au regard de la nature même de l'activité en cause, de sa technicité, des investissements lourds qu'une reprise en régie impliquerait, des moyens humains et des compétences et savoir-faire techniques qui devraient être mis en place ainsi que des risques techniques, financiers et juridiques qui s'y attachent.

### **III - LES CARACTERISTIQUES PRINCIPALES DES CONVENTIONS DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC**

#### **3.1 - Le périmètre des délégations de service public**

Le schéma d'organisation privilégié induit la conclusion d'au minima deux délégations de service public :

- une délégation de service public regroupant les liaisons entre les aéroports du nord de l'île et le continent ;

- une délégation de service public regroupant les liaisons entre les aéroports du sud de l'île et du continent.

Les intérêts de cette organisation sont multiples :

- Respect des attentes des parties prenantes : il apparaît en effet des positions différentes entre, d'une part, les aéroports du nord de l'île qui souhaitent conserver un dispositif très prescriptif à l'image de celui existant actuellement, et, d'autre part, les aéroports du sud de l'île qui recherchent davantage de flexibilité opérationnelle ;
- Cohérence de gestion : ce schéma permet de mettre en œuvre des sous-ensembles cohérents relativement aux modalités de gestion de la desserte.
- Mutualisation des moyens et optimisation des coûts : à l'instar des précédentes conventions, le regroupement des liaisons permettra aux transporteurs de présenter des synergies et de mieux maîtriser les risques commerciaux. Il devrait en résulter des économies de charges et une réduction de la rémunération des risques qui entraîneraient une diminution de la compensation demandée à la collectivité par rapport à une situation liaison par liaison.

### **3.2 - Les caractéristiques communes aux futures conventions de délégation de service public**

Compte tenu des constats de l'état des lieux des conventions de délégation de service public actuelles, il est proposé d'y apporter les modifications suivantes :

#### 10) Dispositifs de suivi et de contrôle

- Définition précise du contenu, de la périodicité et du format des informations qui doivent être remises par les délégataires à la collectivité ;
- Intégration d'un droit de contrôle et d'audit très élargi ;
- Sanctions de la non-communication ou du retard de communication ou de la communication partielle des informations ;

#### 11) Dispositif de sanctions :

- Clarification des dispositifs de sanction en cas de non respect du contrat dans leurs modalités d'application (pénalités, résiliation aux frais et risques, indemnisation) ;
- Fixation de niveaux de pénalités incitatifs ;

#### 12) Mécanismes de révision et de modification du contrat :

- Evolution des tarifs et de la compensation suivant une indexation mécanique représentative de l'évolution théorique des charges de l'exploitant ;
- Cadrage et limitation des clauses de révision des conditions économiques du contrat ;

- Clause de sauvegarde en cas de force majeure ;

#### 13)Gouvernance :

- Validation par l'autorité organisatrice des programmes aéronautiques proposés annuellement par les opérateurs conformément aux OSP ;
- Mise en place d'instances de concertation dans la définition et le suivi du service permettant notamment de gérer la répartition des surcapacités pour répondre au mieux à la demande ;

#### 14)Tarifs :

- Limitation des obligations de service public au tarif résident ;

#### 15)Modalités de paiement de la compensation :

- Clarification des conditions et modalités de versement de la compensation financière (avance, acomptes, justificatifs, délais, intérêts moratoires) ;

#### 16)Durée du contrat :

- Fixation à 4 ans de la durée des conventions conformément au règlement (CE) n°1008/2008 ;

#### 17)Garanties

- Garantie de la bonne exécution des obligations de service public (caution bancaire ou garantie à première demande) ;

#### 18)Annexes

- Intégration dans les annexes des OSP, des conditions d'exécution du service, de l'offre du délégataire ;
- Annexe sur la définition des perturbations pouvant intervenir dans l'exécution des services et de leurs conséquences ;

### **3.3 - Les caractéristiques spécifiques de la convention « Corse-du-Sud »**

Le dispositif contractuel relatif aux liaisons entre les aéroports du Sud de l'île et le Continent doit permettre une mutualisation des capacités supplémentaires dans le but d'ajuster au mieux l'offre à la demande et d'optimiser l'économie générale de la délégation.

Cette mutualisation sera encadrée par le contrat qui doit prévoir ses modalités de mise en œuvre, en concertation avec l'OTC. A ce titre, la convention précisera :

- Le volume de capacités concernées par la mutualisation ;
- Le processus de répartition des capacités ;
- Le mécanisme de régularisation financière.

### 3.4 - Le calendrier prévisionnel de la procédure

Deux procédures sont envisageables :

En premier lieu, la procédure prévue par l'article L. 1411-1 du CGCT prévoyant, dans un premier temps, une remise de candidature par tout opérateur intéressé sur la base des éléments d'information contenus dans l'avis de publicité puis, dans un second temps, une remise des offres par les candidats sélectionnés au terme de la première étape sur la base du dossier de consultation qui leur aura été remis.

Cette procédure implique de prévoir un double délai de remise des candidatures, qui ne peut être inférieur à un mois conformément à l'article R. 1411-1 du CGCT, et de remise des offres laissé à la libre appréciation de l'autorité délégante mais qui doit être raisonnable au regard de la complexité de l'offre à élaborer. En l'espèce, un délai d'au minimum deux mois est imposé par le règlement (CE) n° 1008/2008.

Elle ne permet pas pour autant une limitation des candidats admis à déposer une offre comme dans une procédure d'appel d'offres restreint en matière de marchés publics. En matière de délégation de service public, le principe est en effet que tous les candidats disposant des garanties professionnelles et financières suffisantes sont admis à déposer une offre (CE 30 juin 1999, SMITOM, rec. 230).

Elle a l'avantage en revanche de ne pas avoir à transmettre à tout candidat qui en ferait la demande le dossier de consultation mais seulement à ceux dont la candidature aurait été sélectionnée. Cela limite la diffusion de ces informations aux seuls candidats sélectionnés. Cela donne également plus de temps pour l'élaboration de ces éléments.

En second lieu, conformément à l'arrêt du Conseil d'Etat en date du 15 décembre 2006 (req n° 298618), il est possible pour une collectivité, à l'instar de la procédure d'appel d'offres ouvert en matière de marchés publics, de demander aux candidats de déposer en même temps leur candidature et leur offre.

Cela se traduit alors par le dépôt par chaque candidat d'une double enveloppe contenant sa candidature et son offre. La commission *ad hoc* ouvre les premières enveloppes et élimine les candidatures qui ne présentent pas les garanties professionnelles et financières suffisantes. Elle ouvre ensuite les secondes enveloppes contenant les offres des seuls candidats dont la candidature a été admise et donne son avis après examen.

Cette procédure a l'avantage de fusionner les délais de remise des candidatures et des offres et de faire ainsi gagner du temps. En effet, il est possible d'envisager un délai global pour la remise des candidatures et des offres de deux mois minimum pour respecter le règlement (CE) n° 1008/2008.

Elle a l'inconvénient de devoir mettre à la disposition de tous les candidats qui en font la demande le dossier de consultation avant même que leur candidature n'ait été examinée et cela dès la publication de l'avis.

Cela implique que le dossier de consultation soit disponible dès la parution de l'avis de publicité.

En conclusion, la procédure « ouverte » apparaît devoir être privilégiée car elle est correspond davantage à la procédure d'appel d'offres prévue par l'article 17 du règlement (CE) n°1008/2008 qui ne prévoit qu'une phase de remise des offres et qu'elle permet d'optimiser la gestion de la procédure en termes de délais.

#### **4 - Liste des annexes**

Annexes 1.1 et 1.2 : Projet de texte en vue de la publication des OSP au JOUE

Annexe 2 : Rapport d'étude sur l'adaptation des caractéristiques techniques des OSP

Annexe 3 : Calendrier de la procédure

**Projet d'avis OSP**  
**Liaisons Haute-Corse**

INFORMATIONS PROVENANT DES ETATS MEMBRES

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

1. La France, au titre de l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, conformément à la décision de la Collectivité territoriale de Corse du 28 juillet 2011, a décidé de réviser, à compter du 25 mars 2012, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Bastia et Calvi, d'une part, et Paris (Orly), Marseille et Nice, d'autre part, publiées au journal officiel de l'Union européenne C 273 du 28 octobre 2008.

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

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

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

**a) Entre Paris (Orly) et Bastia :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) 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 (3) 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 capacités offertes qui doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre, pour le transport des passagers, aux conditions suivantes :
  - i) la capacité minimale de base est décomposée de la façon suivante :

- en saison IATA hiver, au minimum 840 sièges par jour ;
  - pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum 1 750 sièges par jour ;
  - de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, 1 200 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).

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 20 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, par semaine, 2 900 sièges auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 13 000 sièges sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août - rentrée des classes ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 36 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

**b) Entre Paris (Orly) et Calvi :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) Pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, au minimum un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer au minimum 100 personnes dans chaque sens ;
  - 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 capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :
  - i) La capacité hebdomadaire minimale de base est décomposée de la façon suivante :
    - pendant la saison IATA hiver, au minimum 1 400 sièges par semaine,
    - pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum 5 200 sièges par semaine,



- de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, 2 500 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 les 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.

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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 4 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, par semaine, 2 400 sièges par semaine auxquels s'ajouteront selon des vols adaptés au calendrier de chaque année 10 000 sièges sur la période pour faciliter les migrations de début juillet, mi-juillet, fin juillet-début août, mi-août et fin août – rentrée des classes ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 20 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

### **c) Entre Marseille et Bastia :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) 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 8 heures à Bastia et 11 heures à Marseille ainsi qu'en milieu de journée ;
  - ii) au minimum trois (3) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.
- 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 de 140 places ;

- ii) Des capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :
  - sur la saison IATA hiver, 5 250 sièges par semaine, dont 750 sièges par jour le samedi et le dimanche ;
  - pendant dix semaines de fin juin à début septembre, au minimum 6 850 sièges par semaine ;
  - de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées, 6 850 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 (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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :
  - pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 6 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
  - pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 17 000 sièges sur la période ;
  - pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 10 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

**d) Entre Marseille et Calvi :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) Pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, un (1) aller et retour par jour au minimum, 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 (2) allers et retours par jour, le samedi, le dimanche et les jours fériés ;
  - iii) Au minimum deux (2) 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 en 7 heures et 10 heures en fonction des contraintes d'ouverture de l'aéroport de 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 la saison IATA hiver, la capacité de base est de 950 sièges par semaine ;
  - pendant dix semaines de fin juin à début septembre, la capacité de base est de 2 050 sièges par semaine ;
  - de fin mars à fin octobre, en dehors des semaines précitées, la capacité de base est portée à 1 960 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 (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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :
- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 4 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
  - pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 6 000 sièges sur la période ;
  - pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 1 500 sièges sur la période.
- Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente trois mois au moins avant les dates de vols concernés.

**e) Entre Nice et Bastia :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) Au minimum trois (3) 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 (1) 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 ;
  - iii) Au minimum trois allers et retours les jours fériés, hors les samedis et dimanches fériés.
- 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 sièges
  - ii) Les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :
    - pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 2 550 sièges par semaine ;
    - pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 2 950 sièges par semaine ;

- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 2 950 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 (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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 1 600 sièges sur la période ;
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 5 000 sièges sur la période ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 3 200 sièges sur la période.

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

**f) Entre Nice et Calvi :**

- La fréquence est d'au minimum un (1) aller et retour par jour.

- Les capacités offertes doivent 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) :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 600 sièges par semaine ;
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 1 600 sièges par semaine ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 1 000 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 (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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 1 050 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 2 500 sièges sur la période ;
- pendant le reste de 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 minimales doivent être mises à la vente trois mois au moins avant les dates de vols concernés.

## **g) Pour l'ensemble des liaisons**

Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports de la Corse. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports de la Corse.

## **2.2. En termes de tarifs**

Les tarifs 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.

### **a) Tarifs « résident »**

- Les passagers « résidents » sont les passagers répondant aux conditions cumulatives suivantes :
  - i) Disposant de leur résidence principale en Corse ;
  - ii) Effectuant l'aller et/ou le retour à partir de ou vers 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 120 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.
- Les passagers « résidents » doivent bénéficier toute l'année, sur tous les vols, sans restriction de capacité :
  - i) sur les liaisons Paris (Orly) - Bastia et Paris (Orly) - Calvi, d'un tarif égal au maximum à 78 EUR par trajet ;
  - ii) sur les liaisons Marseille - Bastia et Marseille - Calvi, d'un tarif égal au maximum à 48 EUR par trajet ;
  - iii) sur les liaisons Nice - Bastia et Nice - Calvi, d'un tarif égal au maximum à 45 EUR par trajet.

Ces tarifs maximaux seront révisés annuellement par l'Office des transports de la Corse suivant une formule d'indexation représentative de l'évolution des coûts d'exploitation des liaisons aériennes.

Sans préjudice de l'application de ce mécanisme d'indexation mécanique, 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 vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation aura été notifiée au transporteur.

- Les passagers « résident » devront être assimilés sans limite aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.

## **b) Commercialisation**

- L'ensemble des tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes : centres de réservation, agences de voyages, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée sur support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxes et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.
- Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptés, sans quota, les passagers suivants :
  - i) les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire,
  - ii) les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WCHR, WCH, 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 23 kilogrammes de bagages par passager. Cette franchise sera portée à 30 kilogrammes pour les étudiants. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à un 1 EUR.
- Le transporteur peut conclure un accord interlignes IATA concernant, pour chaque liaison, au moins un transporteur exploitant vers des destinations du territoire national des services aériens à partir des aéroports de Paris (Orly), 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.
- 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.

## **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 de vols prévus dans le programme d'exploitation avant les vols supplémentaires.

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

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

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

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

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

##### **a) Programmes d'exploitation**

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

##### **b) Politique tarifaire**

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

##### **c) Conditions commerciales d'exploitation**

Le transporteur indiquera les dispositions envisagées pour les transports du fret et/ou du courrier, pour la vente et le système de réservation ainsi que pour l'accueil des enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera en outre les prestations offertes à bord et les accords interlignes 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.

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

### 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.

### 3. Informations

Toute demande de document ou d'informations complémentaires se rapportant aux obligations de services public mentionnées dans le présent avis doit être adressée, par courrier postal avec accusé de réception, auprès de :

Office des transports de la Corse  
19, avenue Georges Pompidou  
Quartier Saint-Joseph  
BP 501  
F- 20189 Ajaccio Cedex 02  
Email : [evelyne.mariani@otc-corse.fr](mailto:evelyne.mariani@otc-corse.fr); [francis.pian@otc-corse.fr](mailto:francis.pian@otc-corse.fr)  
Tél : 04 95 23 71 30  
Fax : 04 95 20 16 31

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



**Projet d'avis OSP**  
**Liaisons Corse-du-Sud**

INFORMATIONS PROVENANT DES ETATS MEMBRES

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

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

4. La France, au titre de l'article 16, paragraphe 1, du règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, conformément à la décision de la Collectivité territoriale de Corse du 28 juillet 2011, a décidé de réviser, à compter du 25 mars 2012, les obligations de service public imposées sur les services aériens réguliers exploités entre Ajaccio et Figari, d'une part, et Paris (Orly), Marseille et Nice, d'autre part, publiées au journal officiel de l'Union européenne C 273 du 28 octobre 2008.

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

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

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

**e) Entre Paris (Orly) et Ajaccio :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) 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 (3) 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 capacités offertes qui doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :
  - iv) La capacité minimale de base est décomposée de la façon suivante :
    - 840 sièges par jour en saison IATA hiver,

- au minimum 2 150 sièges par jour pendant dix semaines de fin juin à début septembre,
- 1 450 sièges par jour de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées ;

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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 22 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, 50 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 40 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

**f) Entre Paris (Orly) et Figari :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) Pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, au minimum d'un (1) aller et retour par jour, permettant d'acheminer dans chaque sens au minimum 100 personnes ;
  - ii) au cours de la saison aéronautique IATA d'été, de deux (2) allers et retours 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 capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :
  - iii) La capacité hebdomadaire minimale de base est décomposée de la façon suivante :
    - 1 400 sièges par semaine en saison IATA hiver ;
    - au minimum 5 200 sièges par semaine pendant dix semaines de fin juin à début septembre ;
    - 3 900 sièges par semaine de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées.

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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 4 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;

- pendant dix semaines de fin juin à début septembre, 34 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période,
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 20 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

#### **g) Entre Marseille et Ajaccio:**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) du lundi au vendredi sauf les jours fériés, trois (3) allers et retours par jour au minimum ; 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 (3) allers et retours par jour, régulièrement répartis dans la journée, le samedi, le dimanche et les jours fériés.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :
  - iii) les capacités hebdomadaires minimales suivantes doivent être offertes et figurer dans les horaires publiés (somme des capacités dans les deux sens) :
    - 5 250 sièges par semaine en saison IATA hiver, dont 750 sièges par jour le samedi et le dimanche ;
    - au minimum 6 850 sièges par semaine pendant dix semaines de fin juin à début septembre ;
    - 6 850 sièges par semaine de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées.

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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 6 300 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 17 000 sièges sur la période ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées : 12 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

#### **h) Entre Marseille et Figari :**

- Les fréquences sont les suivantes :

- i) Au minimum deux (2) allers et retours par jour, 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 trois (3) allers et retours pendant la saison aéronautique IATA d'été.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :
- iii) La capacité minimale de base est décomposée de la façon suivante :
    - 1 500 sièges par semaine en saison IATA hiver ;
    - au minimum 3 000 sièges par semaine pendant dix semaines de fin juin à début septembre ;
    - 2 900 sièges par semaine de fin mars à fin octobre, en dehors des dix semaines précitées.
  - iv) 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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :
    - pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 3 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
    - pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 10 000 sièges sur la période ;
    - pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 7 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.
- Ces capacités supplémentaires minimales doivent être mises à la vente trois mois au moins avant les dates de vols concernés.

**e) Entre Nice et Ajaccio :**

- Les fréquences sont les suivantes :
  - i) Au minimum trois (3) 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 (6) allers et retours au total du samedi au dimanche ;
  - iii) Au minimum trois (3) allers et retours les jours fériés, hors les samedis et dimanches fériés.
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

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

- 2 550 sièges par semaine en saison IATA hiver ;
- 3 100 sièges par semaine pendant les dix semaines de fin juin à début septembre ;
- 3 100 sièges par semaine pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées.

v) 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). Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 1 600 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 10 000 sièges sur la période ;
- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 4 000 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

#### **h) Entre Nice et Figari :**

- La fréquence est au minimum d'un (1) aller et retour par jour ;
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et/ou du courrier et répondre pour le transport des passagers aux conditions suivantes :

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

- 600 sièges par semaine en saison IATA hiver ;
- 2 000 sièges par semaine pendant les dix semaines de fin juin à début septembre ;
- 1 000 sièges par semaine pendant la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées.
- 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).

Ces capacités supplémentaires minimales sont les suivantes :

- pendant la saison aéronautique IATA d'hiver, 1 050 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période ;
- pendant dix semaines d'été de fin juin à début septembre, 9 000 sièges sur la période ;

- pendant le reste de la saison aéronautique IATA d'été, en dehors des dix semaines précitées, 3 560 sièges à affecter aux pointes de trafic de la période.

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

### **i) Pour l'ensemble des liaisons**

Les horaires comme la répartition dans le calendrier des différentes capacités feront l'objet d'un protocole d'accord explicite et préalable à l'occasion de chaque saison aéronautique IATA avec l'Office des transports de la Corse. Pour ce faire et préalablement à la mise au point du protocole d'accord ci-dessus, le transporteur fournira ses propositions de programme selon le modèle informatique indiqué par l'Office des transports de la Corse. A défaut d'accord, la décision finale appartiendra à l'Office des transports.

## **5.2. En termes de tarifs**

Les tarifs 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.

### **c) Tarifs « résident »**

- Les passagers « résidents » sont les passagers répondant aux conditions cumulatives suivantes :
  - iii) Disposant de leur résidence principale en Corse ;
  - iv) Effectuant l'aller et/ou le retour à partir de ou vers 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 120 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.
- Les passagers « résidents » doivent bénéficier toute l'année, sur tous les vols, sans restriction de capacité :
  - iv) sur les liaisons Paris (Orly) - Ajaccio et Paris (Orly) - Figari, d'un tarif égal au maximum à 78 EUR par trajet ;
  - v) sur les liaisons Marseille - Ajaccio et Marseille - Figari, d'un tarif égal au maximum à 48 EUR par trajet ;
  - vi) sur les liaisons Nice - Ajaccio et Nice - Figari, d'un tarif égal au maximum à 45 EUR par trajet.

Ces tarifs maximaux seront révisés annuellement par l'Office des transports de la Corse suivant une formule d'indexation représentative de l'évolution des coûts d'exploitation des liaisons aériennes.

Sans préjudice de l'application de ce mécanisme d'indexation mécanique, 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 vient à disparaître et après que cette disparition aura été constatée dans les mêmes conditions, notamment de durée, la modification tarifaire intervenue sera annulée dans les mêmes délais après que cette annulation aura été notifiée au transporteur.

- Les passagers « résident » devront être assimilés sans limite aux passagers payant le plein tarif pour les conditions d'accès à bord.

#### **d) Commercialisation**

- L'ensemble des tarifs devront être accessibles et commercialisés de manière permanente et pour la totalité des tarifs proposés aux passagers sur au moins un système international de réservation ainsi que selon chacune des modalités suivantes : centres de réservation, agences de voyages, système internet, comptoirs d'aéroport. Chacun de ces modes de commercialisation doit s'accompagner de la mise à disposition pour l'utilisateur d'une information claire et précise diffusée sur support papier et support dématérialisé faisant mention des conditions tarifaires en vigueur, exprimées en montants hors taxes et toutes taxes comprises indiquant l'existence de frais de distribution selon le mode retenu.
- Les transporteurs devront prendre des dispositions suffisantes afin que soient acceptés, sans quota, les passagers suivants :
  - iii) les enfants non accompagnés (UM) au sens de la réglementation IATA, dès l'âge de 4 ans, sans surcharge tarifaire,
  - iv) les passagers à mobilité réduite ou souffrant d'un handicap reconnu (WCHR, WCH, 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 23 kilogrammes de bagages par passager. Cette franchise sera portée à 30 kilogrammes pour les étudiants. Tout kilogramme excédentaire par passager ne pourra donner lieu à un paiement sous quelque forme que ce soit supérieur à un 1 EUR.
- Le transporteur peut conclure un accord interlignes IATA concernant, pour chaque liaison, au moins un transporteur exploitant vers des destinations du territoire national des services aériens à partir des aéroports de Paris (Orly), 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.
- 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.

### **5.3. 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 de vols prévus dans le programme d'exploitation avant les vols supplémentaires.

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

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

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

### **5.4. En termes de conditions d'exploitation des services**

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

#### **f) Programmes d'exploitation**

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

#### **g) Politique tarifaire**

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

#### **h) 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 enfants non accompagnés (UM) et des passagers à mobilité réduite selon les prescriptions des obligations de service public. Il précisera en outre les prestations offertes à bord et les accords interlignes permettant d'éventuelles correspondances indifféremment sur le réseau national et international.

#### **i) Conditions techniques d'exploitation**

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



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

#### **j) 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.

### **6. Informations**

Toute demande de document ou d'informations complémentaires se rapportant aux obligations de services public mentionnées dans le présent avis doit être adressée, par courrier postal avec accusé de réception, auprès de :

Office des transports de la Corse  
19, avenue Georges Pompidou  
Quartier Saint-Joseph  
BP 501  
F- 20189 Ajaccio Cedex 02  
Email : [evelyne.mariani@otc-corse.fr](mailto:evelyne.mariani@otc-corse.fr); [francis.pian@otc-corse.fr](mailto:francis.pian@otc-corse.fr)  
Tél : 04 95 23 71 30  
Fax : 04 95 20 16 31

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

**Calendrier de la procédure de renouvellement des DSP pour l'exploitation de la desserte aérienne de la Corse**

<b>Date</b>	<b>Action</b>	<b>Commentaires</b>
Fin juin 2011	OTC : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapport de présentation et de justification des obligations de service public (OSP) ;</li> <li>- Avis OSP version JOUE ;</li> <li>- AAPC version JOUE ;</li> <li>- Rapport sur le principe de la DSP ;</li> </ul>	
Juillet 2011	Avis CCSPL	Art. L.1411-4 du CGCT
Semaine 30 28-29 juillet 2011	Délibération de l'Assemblée de Corse approuvant les nouvelles OSP, le principe de la DSP et autorisant le lancement de l'appel d'offres	
Début août 2011	DGAC : transmission à la Commission européenne (CE) des nouvelles OSP et du texte intégral des appels d'offres	Art. 16.4 et 17.4 du règlement 1008/2008
Fin août 2011	Publication par la CE des avis de modification des OSP et des AAPC au JOUE	Art. 16.4 et 17.4 du règlement 1008/2008
Fin août 2011	Publication par l'OTC des AAPC dans un JAL et une revue spécialisée et mise en ligne du dossier d'appel d'offres	Art. R.1411-1 du CGCT  Conformément à la jurisprudence « Corsica Ferries » (CE 15 décembre 2006, n°298618) qui admet la possibilité d'une procédure « ouverte » en matière de délégation de service public, les candidats déposeront simultanément dans deux enveloppes séparées leurs candidatures et leurs offres. Cette procédure ouverte apparaît davantage en concordance avec la procédure

		d'appel d'offres prévue par l'article 17 du règlement CE n°1008/2008
17 octobre 2011	Date limite de remise des candidatures et des offres	2 mois minimum à compter à compter de la publication de l'AAPC au JOUE (art. 17.4 du règlement 1008/2008)
17 octobre 2011	Commission DSP sur l'ouverture des candidatures	
19 octobre 2011	Commission DSP sur le choix des candidats admis à déposer une offre et ouverture des plis contenant les offres	Délai de 2 jours minimum imposé par l'article 8 du décret n°97-638 pour compléter le dossier de candidature
Mi- novembre 2011	Rapport d'analyse des offres	
Fin novembre 2011	Avis commission DSP sur les candidats avec lesquels la négociation peut être engagée	Art. L.1411-5 du CGCT
Mi-janvier 2012	Fin de la négociation avec le ou les candidats	
Fin janvier 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Choix des délégataires et finalisation des conventions ;</li> <li>- Transmission du rapport de présentation à l'Assemblée de Corse et des projets de convention</li> </ul>	
Mi-Février 2012	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Délibération de l'Assemblée de Corse approuvant le choix des délégataires et les projets de convention et autorisant leur signature ;</li> <li>- Transmission de la délibération et des projets de convention au contrôle de légalité</li> </ul>	Art. L.1411-7 du CGCT
Mi-février 2012	DGAC : Transmission à la CE des résultats de l'appel d'offres	Art. 17.9 du règlement 1008/2008

Début mars 2012	Signature des conventions de délégation de service public	
31 mars 2012	Début des services	