



**DELIBERATION N° 24/017 AC DE L'ASSEMBLEE DE CORSE
APPROUVANT LES DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION, À COMPTER DU 25 MARS 2024, DE SERVICES AÉRIENS
RÉGULIERS ENTRE LES QUATRE AÉROPORTS DE CORSE, AIACCIU, BASTIA,
FIGARI ET CALVI D'UNE PART, ET L'AÉROPORT DE PARIS ORLY D'AUTRE
PART, EN CONFORMITÉ AVEC LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC
IMPOSÉES PAR LA DÉLIBÉRATION N° 23/054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE CORSE
DU 27 AVRIL 2023**

**CHÌ APPROVA E DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU PÈ U SFRUTTAMENTU,
À CONTÀ DA U 25 DI MARZU DI U 2024, DI SERVIZII AERII REGULARI TRÀ I
QUATTURU AERUPORTI DI CORSICA, AIACCIU, BASTIA, FIGARI È CALVI DA
UNA PARTE, È L'AERUPORTU DI PARIGI-ORLY DA L'ALTRA PARTE, IN
CUNFURMITÀ CUN L'UBLIGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU IMPOSTE DA A
DELIBERAZIONE NU 23/054 AC DI L'ASSEMBLEA DI CORSICA DI U 27
D'APRILE DI U 2023**

SEANCE DU 29 FÉVRIER 2024

L'an deux mille vingt quatre, le vingt neuf février, l'Assemblée de Corse, convoquée le 16 février 2024, s'est réunie au nombre prescrit par la loi, dans le lieu habituel de ses séances sous la présidence de Mme Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Présidente de l'Assemblée de Corse.

ETAIENT PRESENTS : Mmes et MM.

Jean-Christophe ANGELINI, Jean-Baptiste ARENA, Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Valérie BOZZI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI-PAOLI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGO, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Julia TIBERI, Hervé VALDRIGHI

ETAIENT ABSENTS ET AVAIENT DONNE POUVOIR :

M. Jean-Félix ACQUAVIVA à M. Ghjuvan'Santu LE MAO
Mme Angèle CHIAPPINI à M. Georges MELA
M. Jean-Charles GIABICONI à M. Hervé VALDRIGHI
Mme Marie-Thérèse MARIOTTI à M. Jean-Martin MONDOLONI

M. Jean-Louis SEATELLI à Mme Marie-Anne PIERI

ETAIENT ABSENTS : Mmes et MM.

Danielle ANTONINI, Vanina BORROMEI, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Muriel FAGNI, Don Joseph LUCCIONI, Chantal PEDINIELLI, Paul QUASTANA, Jean-Michel SAVELLI, Hyacinthe VANNI

L'ASSEMBLEE DE CORSE

- VU** le règlement CE n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté,
- VU** la communication de la Commission européenne portant lignes directrices interprétatives relatives au Règlement CE n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil - Obligations de service public (OSP),
- VU** le Code général des collectivités territoriales, et notamment ses articles L. 4424-18 à L. 4424-20, L. 1410-1 à L. 1410-3, R. 1410-2, L. 1411-1 à L. 1411-19, R. 1411-1 à R. 1411-8 et L. 1413-1, et son titre II, livre IV, IV^{ème} partie, particulièrement ses articles L. 4422-15,
- VU** le Code des transports,
- VU** la Communication de la Commission européenne conformément à l'article 16, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, portant publication de la modification des obligations de service public relatives aux services aériens,
- VU** l'avis de la Commission consultative des services publics locaux se prononçant sur le principe du recours à une délégation de service public l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse,
- VU** les offres du groupement Air Corsica / Air France lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris-Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi – Paris-Orly) et n° 8 (liaison Figari – Paris-Orly), et les offres de la société Volotea pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris-Orly) et n° 4 (liaison Marseille -Paris-Orly),
- VU** l'avis de la Commission de délégation de service public du 24 octobre 2023 portant sur l'état des négociations,
- VU** la délibération n° 21/119 AC de l'Assemblée de Corse du 22 juillet 2021 approuvant le cadre général d'organisation et de déroulement des séances publiques de l'Assemblée de Corse, modifiée,
- VU** la délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 approuvant les nouvelles 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 adoptant le principe de délégation de service public pour l'exploitation de la desserte aérienne de service public de la Corse,

- VU** la délibération n° 23/185 AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2023 autorisant la prolongation des délégations de service public pour l'exploitation de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi d'une part, et l'aéroport de Paris-Orly d'autre part,
- VU** la délibération n° 23/186 AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2023 décidant du report de l'entrée en vigueur des nouvelles obligations de service public pour ce qui concerne l'exploitation des services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Ajaccio, Bastia, Figari et Calvi d'une part et l'aéroport de Paris Orly d'autre part, en conséquence de la prolongation jusqu'au 24 mars 2024 de ces conventions,
- VU** l'avis de la Commission de délégation de service public du 31 janvier 2024 portant sur les offres remises par les candidats,
- VU** le rapport du Président établi conformément aux dispositions de l'article L.1411-5 du Code général des collectivités territoriales, présentant le résultat des négociations et notamment (i) les motifs du choix du groupement Air Corsica/ Air France pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio – Paris-Orly), n° 4 (liaison Bastia – Paris-Orly), n° 7 (liaison Calvi – Paris-Orly) et n° 8 (liaison Figari – Paris-Orly),
- VU** les projets de contrats de délégation de service public des lots n° 1 (liaison Ajaccio – Paris-Orly), n° 4 (liaison Bastia – Paris-Orly), n° 7 (liaison Calvi – Paris-Orly) et n° 8 (liaison Figari – Paris-Orly) et leurs annexes,
- SUR** rapport du Président du Conseil exécutif de Corse,
- VU** l'avis n° 2024-04 du Conseil Economique, Social, Environnemental et Culturel de Corse, en date du 27 février 2024,
- VU** l'avis n° 2024-01 de l'Assemblea di a Giuventù, en date du 28 février 2024,
- SUR** rapport de la Commission du Développement Économique, du Numérique, de l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement,
- SUR** rapport de la Commission des Finances et de la Fiscalité,

APRES EN AVOIR DELIBERE

À l'unanimité,

CONSIDERANT que Mmes et MM. Danielle ANTONINI, Vanina BORROMEI, Marie-Hélène CASANOVA-SERVAS, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Muriel FAGNI, Don Joseph LUCCIONI, Chantal PEDINIELLI, Paul QUASTANA, Jean-Michel SAVELLI et Hyacinthe VANNI, membres du Conseil de Surveillance de la SAEML Compagnie Aérienne AIR CORSICA, se sont déportés de la procédure parlementaire,

Ont voté POUR (52) : Mmes et MM.

Jean-Félix ACQUAVIVA, Jean-Christophe ANGELINI, Jean-Baptiste ARENA,

Véronique ARRIGHI, Serena BATTESTINI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean BIANCUCCI, Didier BICCHIERAY, Jean-Marc BORRI, Valérie BOZZI, Marie-Claude BRANCA, Paul-Joseph CAITUCOLI, Françoise CAMPANA, Angèle CHIAPPINI, Vannina CHIARELLI-LUZI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Anna Maria COLOMBANI, Frédérique DENSARI, Santa DUVAL, Petru Antone FILIPPI, Lisa FRANCISCI-PAOLI, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Pierre GHIONGA, Jean-Charles GIABICONI, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Pierre GUIDONI, Xavier LACOMBE, Vanina LE BOMIN, Ghjuvan'Santu LE MAO, Jean-Jacques LUCCHINI, Saveriu LUCIANI, Sandra MARCHETTI, Marie-Thérèse MARIOTTI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Georges MELA, Jean-Martin MONDOLONI, Paula MOSCA, Nadine NIVAGGIONI, Jean-Paul PANZANI, Marie-Anne PIERI, Véronique PIETRI, Antoine POLI, Pierre POLI, Juliette PONZEVERA, Louis POZZO DI BORGIO, Anne-Laure SANTUCCI, Joseph SAVELLI, Jean-Louis SEATELLI, François SORBA, Charlotte TERRIGHI, Julia TIBERI, Hervé VALDRIGHI

ARTICLE PREMIER :

DECIDE de choisir le groupement Air Corsica / Air France pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris-Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris-Orly) et n° 8 (liaison Figari - Paris-Orly).

ARTICLE 2 :

APPROUVE les contrats de délégation de service public et leurs annexes tels que résultant du processus de négociation de la délégation du service public avec le groupement Air Corsica / Air France pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.

ARTICLE 3 :

AUTORISE le Président du Conseil exécutif de Corse à signer les contrats de délégation de service public et leurs annexes pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 et à procéder aux formalités subséquentes.

ARTICLE 4 :

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

Aiacciu, le 29 février 2024

La Présidente de l'Assemblée de Corse,



Marie-Antoinette MAUPERTUIS

ASSEMBLEE DE CORSE

1 ERE SESSION ORDINAIRE DE 2024

REUNION DES 29 FÉVRIER ET 1ER MARS 2024

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**DÉLÉGATIONS DE SERVICE PUBLIC POUR
L'EXPLOITATION, À COMPTER DU 25 MARS 2024, DE
SERVICES AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LES QUATRE
AÉROPORTS DE CORSE, AIACCIU, BASTIA, FIGARI ET
CALVI D'UNE PART, ET L'AÉROPORT DE PARIS ORLY
D'AUTRE PART, EN CONFORMITÉ AVEC LES
OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC IMPOSÉES PAR
DÉLIBÉRATION N° 23/054 AC DE L'ASSEMBLÉE DE
CORSE DU 27 AVRIL 2023**

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

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

Table des matières

<u>I. Organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le Continent et révision des obligations de service public.....</u>	<u>4</u>
I.1. <u>Organisation des dessertes aériennes jusqu'au 1^{er} janvier 2024.....</u>	<u>4</u>
I.2. <u>Réexamen des OSP.....</u>	<u>5</u>
I.3. <u>Révision des OSP.....</u>	<u>5</u>
<u>II. Déroulement de la procédure de délégation de service public.....</u>	<u>10</u>
II.1. <u>Cadre de la procédure.....</u>	<u>10</u>
II.2. <u>Caractéristiques de la procédure.....</u>	<u>10</u>
II.3. <u>Déroulement de la procédure.....</u>	<u>12</u>
<u>III. Analyse des offres finales pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.....</u>	<u>17</u>
III.1. <u>Lot n° 1 : Liaison Aiacciu - Paris Orly.....</u>	<u>20</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>20</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>21</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>22</u>
III.2. <u>Lot n° 4 : Liaison Bastia - Paris Orly.....</u>	<u>25</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>25</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>25</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>26</u>
III.3. <u>Lot n° 7 : Liaison Calvi - Paris Orly.....</u>	<u>31</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>31</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>31</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>31</u>
III.4. <u>Lot n° 8 : Liaison Figari - Paris Orly.....</u>	<u>34</u>
• <u>Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée.....</u>	<u>34</u>
• <u>Critère 2 - Analyse de la qualité du service.....</u>	<u>34</u>
• <u>Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre.....</u>	<u>35</u>
<u>IV. Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public pour les lots « Paris ».....</u>	<u>37</u>
IV.1. <u>Objet du service.....</u>	<u>37</u>
IV.2. <u>Délégataire.....</u>	<u>41</u>

<u>IV.3. Durée.....</u>	<u>42</u>
<u>IV.4. Conditions d'exploitation des aéronefs.....</u>	<u>42</u>
<u>IV.5. Dispositions financières.....</u>	<u>42</u>
<u>IV.6. Tarifs.....</u>	<u>44</u>
<u>IV.7. Intégration de nouveaux comités favorisant un meilleur contrôle de l'exécution du service et une meilleure coordination entre les parties.....</u>	<u>45</u>
<u>IV.8. Modifications des conventions.....</u>	<u>46</u>
<u>IV.9. Terme des conventions.....</u>	<u>46</u>
<u>IV.10. Sort des biens au terme des conventions.....</u>	<u>46</u>
<u>IV.11. Résiliation par la Collectivité de Corse.....</u>	<u>46</u>
<u>V. Annexes.....</u>	<u>48</u>

I. Organisation actuelle des dessertes aériennes entre la Corse et le Continent et révision des obligations de service public

I.1. Organisation des dessertes aériennes jusqu'au 1^{er} janvier 2024

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

- **d'une part**, une exploitation est réalisée dans le cadre d'obligations de service public donnant lieu à dix conventions de délégation de service public conclues par la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse (OTC), regroupant différents groupes de liaisons - réparties en dix lots - entre, d'une part, les quatre aéroports Corse (Bastia, Calvi, Aiacciu et Figari) et, d'autre part, les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice, à savoir :
 - une convention relative aux liaisons entre Aiacciu et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 1) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Aiacciu et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n° 2) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Aiacciu et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n° 3) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Bastia et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 4) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Bastia et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n° 5) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Bastia et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n° 6) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Calvi et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 7) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Figari et Paris Orly conclue avec un groupement composé des sociétés Air Corsica et Air France (lot n° 8) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Calvi et Marseille, d'une part, et Calvi et Nice, d'autre part conclue avec la société Air Corsica (lot n° 9) ;
 - une convention relative aux liaisons entre Figari et Marseille, d'une part, et Figari et Nice, d'autre part conclue avec la société Air Corsica (lot n° 10).

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

L'ensemble des lots « bord à bord » a fait l'objet d'une attribution à la compagnie Air Corsica pour une exploitation à compter du 1^{er} janvier 2024.

Les lots « Paris » ont fait l'objet d'une prolongation jusqu'au 24 mars 2024, suivant des considérations évoquées *infra*.

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

I.2. Réexamen des OSP

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

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

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

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

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

Aussi, le principe du maintien d'obligations de service public est apparu nécessaire.

Le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes entre Paris Orly, Marseille et Nice d'une part, et Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari, a été acté par l'Assemblée de Corse lors de sa séance plénière du 27 avril 2023.

I.3. Révision des OSP

Une instruction du dossier DSP Corse 2024-2027 anticipée et coordonnée avec l'aviation civile française (DGAC) et la Commission Européenne (CE)

Les premiers échanges initiés par la Collectivité auprès de la DGAC, qui les a relayés auprès de la Commission Européenne, ont permis de valider le principe de reconduction des liaisons OSP sur la prochaine période 2024-2027, sur les mêmes périmètres :

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

La Commission Européenne a entendu l'argument de la Collectivité sur la nécessité de disposer d'un tarif résident.

Cette convergence de vue est toutefois conditionnée par une très faible croissance du nombre total de sièges proposés chaque année sur les 12 lignes.

Pour améliorer la qualité des services aériens à l'attention de ses résidents, la Collectivité a envisagé le principe des « vases communicants », qui consiste à réduire la capacité des lignes vers Paris en période de pointe (trafic résident en baisse, trafic non-résident en hausse) pour augmenter les volumes de sièges offerts sur le reste de l'année. Cet aménagement va dans le sens de la position de la Commission Européenne.

Les évolutions envisagées par la Collectivité de Corse pour renforcer la qualité des services aériens de continuité territoriale sur la période 2024-2027.

Un volume d'offre globale en sièges en faible croissance, une distribution rééquilibrée entre le Cismonte et le Pumonti et une répartition par période visant à améliorer l'offre aérienne à destination des résidents corses.

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

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

Les évolutions de l'offre permettent :

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

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

Des tarifs résidents hors taxes et redevances figés sur la durée totale des conventions (2024-27)

23,5 € HT par trajet Corse de/vers Marseille ou Nice, soit 47 € HT
(soit 111,6 € TTC l'aller-retour Bastia-Marseille ou 109,4 € TTC l'aller-retour Bastia-Nice, avec le niveau de taxes applicable en date du 27 février 2023)

66 € HT par trajet Corse de/vers Paris-Orly, soit 132 € HT
(soit 215 € TTC l'aller-retour Bastia - Paris Orly, avec le niveau de taxes applicable en date du 27 février 2023)

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

Les chiffres clés des liaisons aériennes DSP Corse-continent

Plus de 2,1 millions de passagers empruntent annuellement les liaisons OSP corses : 1,16 million de passagers de/vers Paris, près d'un million (977 milliers) sur les dessertes de bord à bord.

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

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

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

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

Cette moyenne est à nuancer selon la destination des vols :

- Sur les 4 destinations Corse de/vers Paris-Orly, la part de voyageurs résidents est relativement faible : 17,5 %, dont 13 % en été et 30 % en hiver et représente environ 200 000 passagers à l'année longue
- Sur les destinations dites de « bord à bord » (des 4 aéroports corses de/vers Marseille et Nice), la part de voyageurs résidents est importante et majoritaire : plus de 51 %, dont plus de 45 % en été, 60 % en période hivernale et représente plus de 500 000 passagers annuels

Analyse comparative des OSP Corse avec celles de la Sardaigne : 8 sièges offerts par habitant corse et par an, contre 2 sièges offerts par habitant sarde et par an.

Cette comparaison illustre l'effort mené de longue date par la Collectivité de Corse pour assurer à ses administrés la jouissance de services aériens de continuité territoriale de qualité.

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

- elle propose un volume d'offre sous liaisons OSP d'un peu plus de 3 millions de sièges (aéroports d'Olbia, Cagliari et Alghero), soit 10 % de plus que pour la Corse : le ratio est proche de 8 sièges OSP/an/habitant corse et de seulement 2 sièges OSP/an/habitant sarde.
- En matière de fréquences, ce sont près de 22 000 étapes OSP opérées annuellement en Corse, moins de 17 000 en Sardaigne.

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

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

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

Liaisons Corse - Paris Orly

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

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

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

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

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

Ajacciu-Marseille : pas de changement ;

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

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

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

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

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

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

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

C'est dans ce contexte que, par délibération n° 23/054 AC en date du 27 avril 2023, l'Assemblée de Corse a approuvé :

- les nouvelles obligations de service public sur les services aériens réguliers entre, d'une part, les aéroports de Paris-Orly, Marseille et Nice et, d'autre part, les aéroports de Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari ; et
- le principe du recours à la délégation de service public pour l'exploitation des liaisons aériennes susmentionnées à compter du 1^{er} janvier 2024, conformément aux nouvelles obligations de service public, ainsi que les caractéristiques principales des conventions à conclure telles que décrites dans le rapport du Président du Conseil exécutif de Corse annexé à ladite délibération.

Sur ce fondement, la procédure de délégation de service public a pu être initiée, durant laquelle un lien régulier a été maintenu avec les services de la DGAC.

II. Déroulement de la procédure de délégation de service public

II.1. Cadre de la procédure

La Collectivité de Corse a lancé une procédure de consultation pour la désignation des titulaires des conventions de délégation de service public pour l'exploitation, à compter du 1^{er} janvier 2024, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse Aïacciu, Bastia, Figari et Calvi, d'une part, et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part, en conformité avec les obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023.

Le présent rapport présente :

- Les caractéristiques et le déroulement de la procédure ;
- L'analyse des offres finales s'agissant des lots « Paris » ;
- Les caractéristiques essentielles des conventions de délégation de service public pour les lots « Paris ».

II.2. Caractéristiques de la procédure

- Allotissement

La procédure de consultation porte sur les liaisons suivantes, faisant chacune l'objet d'un lot :

- Lot n° 1 : Aïacciu - Paris Orly
- Lot n° 2 : Aïacciu - Marseille
- Lot n° 3 : Aïacciu - Nice
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
- Lot n° 5 : Bastia - Marseille
- Lot n° 6 : Bastia - Nice
- Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
- Lot n° 8 : Figari - Paris Orly
- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice.
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice.

- Critères de jugement des offres

Conformément à l'article 9.2 du Règlement de la consultation, les offres des candidats sont analysées au regard des critères suivants, classés par ordre de priorité décroissante :

Critères et sous-critères	Éléments d'analyse par critère :
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Ce critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière proposée par le candidat au titre de l'exécution des obligations de service public sur la durée de la convention. Cette compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation et une composante au titre des charges de carburant.
Critère n° 2 : Qualité du	Adéquation du service et notamment des prix et conditions qui peuvent être proposées aux usagers, analysée au regard des sous-critères

service	suivants :
Sous-critère n° 1	<p>Adéquation des moyens de production propres (avions, équipage, navigabilité et maintenance en ligne) de l'opérateur pour répondre aux OSP appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants) - Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de sièges, âge et immatriculation éventuellement - Contrat d'affrètement le cas échéant - Navigabilité générale des aéronefs - Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses - Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs - Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses - Politique détaillée de maintenance en ligne - Politique en matière de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) : seront présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.
Sous-critère n° 2	<p>Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Garanties apportées en matière de mise à disposition des créneaux nécessaires par rapport au programme de vol proposé, étant précisé que les aéroports d'Orly et de Nice sont des aéroports dits Coordonnés et que l'aéroport de Figari est soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017 - Adéquation des horaires et la durée du séjour à destination pendant un voyage d'une journée - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ; - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la ponctualité
Sous-critère n° 3	<p>Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat - Canaux de distribution envisagées (a minima 1 GDS) - Accords commerciaux de type interlines et partages de codes proposés ; - Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés ; - Activités de vente et publicitaires et promotion des services ; - Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente) ; - Niveau des services à bord proposés ; - Niveau des services au sol spécifiques ; - Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI ; - Capacité de transport de fret spécifique (poches de sang,

	organes, prélèvements, cercueils, etc.).
Critère n° 3 Robustesse financière et juridique	<p>Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> ○ cohérence des données économiques par rapport aux données figurant dans le dossier de consultation ○ cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 3 du projet de convention) avec les hypothèses d'exploitation retenues par le candidat, qu'il aura explicitées dans le mémoire financier - Partage des risques proposés par le candidat dans le projet de convention.

II.3. Déroulement de la procédure

Un avis de concession a été publié :

- Au Journal Officiel de l'Union Européenne : Communication n° 2023/C 166/07, publiée le 11 mai 2023 ;
- Au Bulletin officiel des annonces des marchés publics : Avis n° 23-62860, annonce diffusée le 13 mai 2023.

Les date et heure limites de réception des candidatures et des offres ont été fixées au 13 juillet 2023 à 12h00.

Réception des plis :

- Pour les lots n° 1, 2, 4 et 5, la société Volotea S.L s'est portée candidate. Elle s'est présentée seule.

Candidat	Identification
Volotea S.L	Aeropuerto de Asturias, 33459 Santiago del Monte (Castrillon), Espagne Immatriculation : Registro Mercantil de Asturias, <i>tomo</i> 4282, <i>folio</i> 64, <i>inscripcion</i> 2a, AS-53816 MAIL : legal.affairs@volotea.com Tel : +34 673563283

La société Volotea a produit les documents dans les délais.

- Pour les lots n° 2,3,5,6,9 et 10, la Société anonyme d'économie mixte, Air Corsica s'est portée candidate. Elle s'est présentée seule.

Candidat	Identification
Air Corsica	Aéroport Napoléon-Bonaparte BP 505 20186 AJACCIO CEDEX 2 SIRET : 349 638 395 000 21

	Mail : doleca@aircorsica.com tel : 04.95.29.05.17
--	---

La société Air Corsica a produit les documents dans les délais.

- Pour les lots n° 1,4,7 et 8, la société Air Corsica, société anonyme d'économie mixte, s'est portée candidate en tant que mandataire du groupement. Elle s'est présentée avec un cotraitant : la société Air France.

Mandataire	Identification du mandataire
Air Corsica	Aéroport Napoléon-Bonaparte BP 505 20186 AJACCIO CEDEX 2 SIRET : 349 638 395 000 21 Mail : doleca@aircorsica.com tel : 04.95.29.05.17

Le groupement Air Corsica/ Air France a produit les documents dans les délais.

Recevabilité des candidatures :

En application de l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales, lors de la séance du 13 juillet 2023, la Commission de délégation de service public (CDSP) a examiné les candidatures au vu :

- Des garanties professionnelles et financières des candidats ;
- Du respect de l'obligation d'emploi des travailleurs handicapés prévue aux articles L. 5212-1 à L. 5212-4 du Code du travail.
- De l'aptitude à assurer la continuité du service public et l'égalité des usagers devant le service public.

La CDSP, ayant constaté que les pièces fournies par les candidats étaient complètes et conformes aux critères, a admis :

- Le candidat 1 (Volotea), qui a déposé une offre pour les lots 1, 2, 4 et 5
- Le candidat 2 (Air Corsica), qui a déposé une offre pour les lots 2, 3, 5, 6, 9 et 10
- Le candidat 3 (Groupement Air Corsica/ Air France), qui a déposé une offre pour les lots 1, 4, 7 et 8.

Ouverture des offres :

Lors de la séance du 13 juillet 2023, la CDSP a constaté que les offres remises par les candidats concernant l'ensemble des lots étaient complètes.

Analyse des offres initiales et admission aux négociations :

Au regard des critères de jugement des offres énoncés dans le règlement de la consultation, et après examen de l'ensemble des offres initiales, la CDSP a proposé d'engager les négociations avec les candidats, conformément à l'article L. 1411-5 du Code général des collectivités territoriales :

- Le candidat 1 (Volotea) pour les lots 1, 2, 4 et 5
- Le candidat 2 (Air Corsica) pour les lots 2, 3, 5, 6, 9 et 10
- Le candidat 3 (groupement Air Corsica/ Air France) pour les lots 1, 4, 7 et 8.

Déroulement des négociations :

L'Office des Transports de la Corse a engagé les négociations avec les trois candidats visés ci-dessus pour les 10 lots concernés par la procédure.

Dans les courriers invitant les candidats à des séances de négociation, il leur a également été formulé des questions afin de permettre à l'autorité délégante de se forger une idée plus précise sur certains aspects de leurs offres et de permettre aux candidats de les améliorer en vue des négociations.

L'objectif des négociations était pour la Collectivité de Corse d'arriver à un niveau de compensation financière acceptable et compatible avec le montant de dotation de continuité territoriale, ainsi qu'un niveau de qualité de service satisfaisant, tout en garantissant un partage des risques équilibré et en contribuant au développement économique et social du territoire insulaire.

Quatre tours de négociations ont été organisés jusqu'à remise des offres améliorées du 12 octobre 2023.

- ⇒ Le **Tour 1** a eu lieu les 5 et 6 septembre 2023.
- ⇒ Le **Tour 2** a eu lieu les 13 et 14 septembre 2023
- ⇒ Le **Tour 3** a eu lieu les 18 et 19 septembre 2023
- ⇒ Le **Tour 4** a eu lieu les 3 et 4 octobre 2023

A l'issue de ce 4^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de remettre leur offre améliorée pour le 12 octobre 2023 à 12h.

Or, la somme des demandes de compensation financière sollicitées par les candidats dans le cadre de leurs offres améliorées s'est révélée supérieure au montant de la dotation de continuité territoriale (DCT) disponible.

Pour rappel, la DCT est une dotation spécifique permettant de financer les dépenses résultant des modalités d'organisation des transports maritime et aérien définies par la collectivité de Corse.

D'un montant de 187 M€ (millions d'euros), la DCT est versée par l'Etat à la collectivité de Corse, qui la reverse ensuite à l'OTC. Suivant les dispositions de l'article L. 4424-20 du CGCT, l'OTC répartit les crédits de cette dotation entre les transports maritime et aérien.

La mise en œuvre des nouvelles conventions de transport maritime nécessite de mobiliser 106,6 M€ par an. Ce montant alloué aux délégations maritimes ne pouvant être modifié, **l'OTC disposait d'environ 80,4 M€ afin de compenser les obligations de service public liées à l'exécution des délégations aériennes ainsi que les frais de fonctionnement de l'OTC.**

Dans ces conditions, il n'était pas possible d'attribuer la totalité des lots.

En revanche, il paraissait possible de procéder à l'attribution de certains lots dans la limite du montant disponible de la DCT et de ne pas clore les négociations pour les autres lots tant que (i) les discussions avec l'État aboutissaient à un abondement supplémentaire de DCT et/ou (ii) les discussions avec les candidats conduisaient à une réduction de la compensation financière sollicitée.

Suivant des considérations exprimées dans le rapport du Président remis dans le cadre de l'attribution des lots « bord à bord », le choix a été fait de privilégier l'attribution des lots « bord à bord ».

Lors de sa séance du 24 octobre 2023, la CDSP, prenant acte de ce que les demandes de compensation étaient supérieures au montant de la DCT, a émis l'avis :

- d'attribuer les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10 à la Compagnie Air Corsica,
- de poursuivre les négociations pour les lots n° 1, 4, 7, 8 avec les candidats et ;
- de prolonger la durée des conventions de délégation de service public portant sur lesdits lots, objets du présent rapport.

Concernant les lots entre la Corse et Paris-Orly, les négociations n'ont donc pas été closes après la remise des offres améliorées du 12 octobre 2023.

Afin de permettre un temps de négociation suffisant à la Collectivité de Corse pour désigner les futurs délégataires des lots n° 1, 4, 7 et 8 et dans le but d'assurer la continuité du service aérien à compter du 1^{er} janvier 2024, la CDSP qui s'est réunie le 24 octobre 2023 a émis un avis favorable pour engager des discussions avec les délégataires sortants afin de prolonger les conventions de délégation de service public actuellement en vigueur.

Une nouvelle CDSP s'est réunie le 27 novembre 2023 laquelle a émis un avis favorable pour la prolongation de la durée de la convention de DSP actuellement en vigueur jusqu'au 24 mars 2024.

C'est dans ce contexte qu'il a été demandé par délibération du même jour de prolonger jusqu'au 24 mars 2024 les conventions de délégation de service public et leurs annexes relatives à l'exploitation des services aériens réguliers entre les 4 aéroports de Corse et l'aéroport de Paris-Orly (lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (liaison Figari - Paris Orly)).

En conséquence, l'entrée en vigueur des nouvelles obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 qui devaient être applicables dès le 1^{er} janvier 2024 à l'ensemble des services

aériens réguliers entre, d'une part, les 4 aéroports de Corse et, d'autre part, les aéroports de Paris (Orly), Marseille et Nice a dû être reportée s'agissant des lots concernés par la prolongation.

Ainsi, les nouvelles obligations de service public n'entrent en vigueur, pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (liaison Figari - Paris Orly) qu'à compter du 25 mars 2024, concomitamment à l'entrée en vigueur des nouvelles conventions de délégation de service public.

Les négociations se sont donc poursuivies entre les candidats pour l'attribution des lots « Paris » et l'OTC.

- 1 le **Tour 5** s'est tenu le 9 novembre 2023, présentant le calendrier prévisionnel pour les futures séances de négociation.
- 2 Le **Tour 6** a eu lieu le 5 décembre 2023

À l'issue de ce 6^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 12 décembre 2023 à 16h.

- 3 Le **Tour 7** a eu lieu le 10 janvier 2024

À l'issue de ce 7^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 17 janvier 2024 à 12h.

- ⇒ Le **Tour 7** a eu lieu le 10 janvier 2024

À l'issue de ce 7^{ème} tour de négociations, il a été demandé aux candidats de prendre en compte les demandes de la Collectivité de Corse formulées lors des séances de négociation avant le 17 janvier 2024 à 12h, dans le cadre de la remise d'une offre améliorée pouvant constituer une offre finale.

À la suite de la demande de l'autorité délégante, les candidats ont confirmé que les offres améliorées constituaient leurs offres finales.

III. Analyse des offres finales pour les lots n° 1, 4, 7 et 8

Il sera présenté pour les lots « Paris » (lots n° 1, 4, 7 et 8), l'analyse des offres finales présentant les résultats des négociations par critère de sélection.

Critères et sous-critères	Éléments d'analyse par critère
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Ce critère est analysé au regard du montant total de la compensation financière proposée par le candidat au titre de l'exécution des obligations de service public sur la durée de la convention. Cette compensation distingue une composante au titre des charges d'exploitation et une composante au titre des charges de carburant.
Critère n° 2 : Qualité du service	Adéquation du service et notamment des prix et conditions qui peuvent être proposées aux usagers, analysée au regard des sous-critères suivants :
Sous-critère n° 1	Adéquation des moyens de production propres (avions, équipage, navigabilité et maintenance en ligne) de l'opérateur pour répondre aux OSP appréciée au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Nombre, qualification et affectation des personnels (recrutements prévus le cas échéants) - Type(s) avion(s) utilisé(s) : nombre de sièges, âge et immatriculation éventuellement - Contrat d'affrètement le cas échéant - Navigabilité générale des aéronefs - Aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports Corses - Programme d'assurances applicable aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs - Formation des équipages à pouvoir utiliser les aéroports Corses - Politique détaillée de maintenance en ligne - Politique en matière de responsabilité sociale de l'entreprise (RSE) : seront présentées les actions et le niveau d'engagement du candidat ainsi que les moyens de les contrôler en matière de responsabilité sociétale des entreprises : performances éthiques, sociales et environnementales.
Sous-critère n° 2	Adéquation des engagements pris en matière de réalisation des vols, suivi et aspects correctifs, appréciée au regard des éléments suivants : <ul style="list-style-type: none"> - Garanties apportées en matière de mise à disposition des créneaux nécessaires par rapport au programme de vol proposé, étant précisé que les aéroports d'Orly et de Nice sont des aéroports dits Coordonnés et que l'aéroport de Figari est soumis au dispositif dit de « Facilitation d'horaires » en période estivale depuis 2017 - Adéquation des horaires et la durée du séjour à

	<p>destination pendant un voyage d'une journée</p> <ul style="list-style-type: none"> - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la régularité ; - Engagements et moyens mis en œuvre pour assurer la ponctualité
Sous-critère n° 3	<p>Adéquation de l'offre sur le plan commercial, appréciée au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic résident appréciés sur la durée du contrat - Objectifs de promotion de la ligne et de développement du trafic non-résident appréciés sur la durée du contrat - Canaux de distribution envisagés (a minima 1 GDS) - Accords commerciaux de type interlines et partages de codes proposés ; - Grilles tarifaires (tarif non-résident) proposés ; - Activités de vente et publicitaires et promotion des services ; - Services de relations avec la clientèle (vente et après-vente) ; - Niveau des services à bord proposés ; - Niveau des services au sol spécifiques ; - Commercialisation de fret y compris le transport de marchandises dangereuses au sens OACI ; - Capacité de transport de fret spécifique (poches de sang, organes, prélèvements, cercueils, etc.).
Critère n° 3 Robustesse financière et juridique	<p>Ce critère sera apprécié au regard des éléments suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Robustesse du modèle économique et financier : <ul style="list-style-type: none"> ○ cohérence des données économiques par rapport aux données figurant dans le dossier de consultation ○ cohérence des coûts et des recettes présentés dans le compte d'exploitation prévisionnel (annexe 3 du projet de convention) avec les hypothèses d'exploitation retenues par le candidat, qu'il aura explicitées dans le mémoire financier - Partage des risques proposés par le candidat dans le projet de convention.

Chaque offre est appréciée, selon les critères ci-dessus listés, sur la base de la légende suivante :

- ★ ★ ★ ★ ★ **Très satisfaisant** : le candidat présente des engagements au-delà des attentes.
- ★ ★ ★ ★ **Satisfaisant** : le candidat présente des engagements répondant parfaitement aux attentes.
- ★ ★ ★ **Correct** : le candidat présente des engagements répondant aux attentes.
- ★ ★ ★ **Peu satisfaisant**
- ★ ★ **Insuffisant**
- ★ **Très insuffisant**

Pour les besoins de la notation du critère n° 2 et du critère n° 3, qui correspond à la moyenne de la notation de leurs sous-critères, il a été appliqué l'arrondi à l'unité (étoile ★).

Sur la méthode de notation, le juge administratif admet que la notation ne doit pas être obligatoirement chiffrée (ont été admises des méthodes de notation au travers de flèches, lettres, couleurs etc.).

Sur la mise en œuvre de la méthode de notation, elle peut conduire à attribuer le contrat au candidat qui n'est pas arrivé en tête sur le critère hiérarchiquement le plus important (l'attributaire est le candidat qui répond globalement le mieux aux attentes de l'autorité délégante). Sur ce point, le juge administratif admet que la hiérarchisation peut conduire à attribuer la convention à l'opérateur dont l'offre est la moins satisfaisante pour le critère le plus important mais la plus satisfaisante pour les autres critères hiérarchiquement inférieurs.

S'agissant du critère n° 1 relatif au montant de compensation financière, l'offre initiale a été produite sur une période de DSP d'une durée de 4 années civiles, du 1^{er} janvier 2024 au 31 décembre 2027. Considérant la prolongation de l'actuelle DSP sur la période du 1^{er} janvier au 24 mars 2024, l'offre finale pour la future DSP couvre ainsi une période réduite de près de 3 mois sur l'année 2024, inchangée sur les 3 années suivantes (période révisée du 25 mars 2024 au 31 décembre 2027).

Si les valeurs globales des offres initiale et finale ne sont pas donc strictement comparables, l'ordre de grandeur des écarts sur la durée de la DSP demeure significatif et nécessite son analyse.

Parallèlement, les années 2025, 2026 et 2027 permettent une analyse comparative parfaitement homogène.

III.1. Lot 1 : Liaison Aiacciu - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 1 Aiacciu - Paris Orly dans leur offre finale présentent des écarts modérés, qui se sont sensiblement réduits par rapport à ceux présentés dans les offres initiales.

Evolution des montants sollicités de compensation financière entre les offres initiale et finale

Ils ont diversement évolué : le candidat Volotea a nettement révisé à la hausse sa sollicitation de compensation financière (+ 8,9 M€ soit + 14 %), quand le groupement Air Corsica - Air France l'a sensiblement révisée à la baisse (- 25,4 M€ soit - 23 %).

La compensation financière de l'offre finale des deux candidats est dégressive au fil des années (hors année 1 tronquée), avec pour Volotea un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de - 3,1 % (période 2025-2027), contre - 2,1 % pour le groupement Air Corsica - Air France.

Volotea propose la compensation financière la moins-disante en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP à hauteur de 19,7 millions d'euros (M€), tandis le groupement Air Corsica - Air France sollicite un niveau légèrement plus élevé, à hauteur de 22,3 M€.

Sur la totalité de la période DSP 2024-2027 : une compensation financière du groupement Air Corsica - Air France de 83,8 M€, supérieure de 9,9 M€ (+ 13,0 %) à celle de Volotea (73,9 M€).

Synthèse :

- **L'offre du candidat Volotea au titre de la compensation financière est satisfaisante.**

- **L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la compensation financière est correcte.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

I- Synthèse VOLOTEA (Candidat 1)

Points forts de l'offre
<p>Les points forts de l'offre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Compagnie pan-européenne ayant démontré sa capacité à mettre rapidement en œuvre des bases opérationnelles ➤ Offre proposant une politique marketing et tarifaire robuste et agressive, aussi bien pour les résidents que pour les non-résidents, conforme au positionnement low-cost du transporteur ➤ Engagements de qualité de service très élevé (95 % de ponctualité à 15 minutes)
Points faibles de l'offre
<p>Les points faibles de l'offre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Offre généralement standard, conforme aux normes de l'industrie, sans proposition de services supplémentaires à forte valeur ajoutée pour le client ➤ Avions « Mid-life », plus consommateurs de carburant et avec une empreinte environnementale plus importante
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Volotea au titre de la qualité de service est correcte.

II- Synthèse groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; ➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers (résidents et continentaux) s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ; ➤ Engagements en matière de régularité et de ponctualité des vols.
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Programme de vol pouvant être amélioré (chevauchements notamment)

Appréciation

- **L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est satisfaisante.**

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Au titre de la robustesse financière de l'offre :

Points forts de l'offre

- **Candidat N° 1 Volotea :**
 - Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses
 - Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 3,2 % entre 2025 et 2027
 - Structure de coût performante : Coût par vol inférieur au réel 2022 de - 27 %
- **Candidat N° 3 Air Corsica-Air France :**
 - Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents
 - Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 3,9 % entre 2025 et 2027
 - Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques
 - Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année.
 - Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS.

Points faibles de l'offre

- **Candidat N° 1 Volotea :**
 - Faible connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents
 - Fonds propres considérés comme positifs au regard de la réglementation comptable espagnole, qui permet d'exclure les pertes des années 2020-2021 liées au Covid de leur calcul jusqu'à fin 2024.
A cette date Volotea prévoit un renforcement de ses fonds propres par les actionnaires ou par une introduction en bourse.
La robustesse financière à partir de 2025 n'est pas encore acquise puisque liée à la réalisation du renforcement capitalistique.
- **Candidat N° 3 Air Corsica-Air France :**
 - Coûts unitaires par vol demeurant élevés, même si la hausse est limitée à + 2 % par rapport à 2022, avec un TCAM de + 2 % sur la période de la DSP

Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse financière est correcte. ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la robustesse financière est très satisfaisante.

Au titre de la robustesse juridique de l'offre :

Synthèse VOLOTEA

Points forts de l'offre du Candidat N° 1 Volotea
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat est revenu sur certaines de ses propositions de modification (cf. l'introduction d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général n'a pas été maintenue par le candidat) ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur le terme de la convention et sur la continuité du service notamment).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs : <ul style="list-style-type: none"> ○ Au terme de l'article 11, une attestation relative à la possibilité de transporter certaines marchandises doit être transmise mais aucune sanction n'est attachée à un éventuel défaut de transmission dans le délai requis ; ○ La pénalité pour absence aux réunions n'est applicable que si l'ensemble des représentants ne s'est pas présenté. ➤ Certaines clauses ont été modifiées dans un sens défavorable à l'autorité délégante : <ul style="list-style-type: none"> ○ La résiliation pour faute doit désormais être systématiquement précédée d'une mise en demeure préalable, même lorsque le manquement est irrémédiable ; ○ Le mécanisme d'information préalable de l'autorité délégante en cas de modification de l'actionnariat est réduit et les possibilités de résiliation qui en découlent sont plus contraignantes pour l'autorité délégante.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est correcte.

Synthèse AIR CORSICA - AIR FRANCE

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères :	Candidat Volotea	Groupement Air France - Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial : ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★

III.2. Lot n° 4 : Liaison Bastia - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Les montants de compensation financière sollicités par les deux candidats sur le lot n° 4 Bastia - Paris Orly dans leur offre finale présentent des écarts modérés, qui se sont sensiblement réduits par rapport à ceux présentés dans les offres initiales.

Evolution des montants sollicités de compensation financière entre les offres initiale et finale

Ils ont diversement évolué : le candidat Volotea a nettement révisé à la hausse sa sollicitation de compensation financière (+ 8,9 M€ soit + 12 %), quand le groupement Air Corsica - Air France l'a très sensiblement révisée à la baisse (- 45,2 M€ soit - 32 %).

La compensation financière de l'offre finale des deux candidats est dégressive au fil des années (hors année 1 tronquée), avec pour Volotea un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de - 2,2 % (période 2025-2027), contre - 3,7 % pour le groupement Air Corsica - Air France.

Volotea propose la compensation financière la moins-disante en moyenne annuelle sur les quatre années de la DSP à hauteur de 22,7 millions d'euros (M€), tandis que le groupement Air Corsica - Air France sollicite un niveau légèrement plus élevé, à hauteur de 25,6 M€.

Sur la totalité de la période DSP 2024-2027 : une compensation financière du groupement Air Corsica - Air France de 95,9 M€, supérieure de 10,6 M€ (+ 12,4 %) à celle de Volotea (85,3 M€).

Synthèse :

- **L'offre du candidat Volotea au titre de la compensation financière est satisfaisante.**
- **L'offre du candidat Air Corsica-Air France au titre de la compensation financière est correcte.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

I- Synthèse VOLOTEA (Candidat 1)

Points forts de l'offre
Les points forts de l'offre sont les suivants : <ul style="list-style-type: none">➤ Compagnie pan-européenne ayant démontré sa capacité à mettre rapidement en œuvre des bases opérationnelles➤ Offre proposant une politique marketing et tarifaire robuste et agressive, aussi bien pour les résidents que pour les non-résidents, conforme au positionnement low-cost

<p>du transporteur</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Engagements de qualité de service très élevé (95 % de ponctualité à 15 minutes)
Points faibles de l'offre
<p>Les points faibles de l'offre sont les suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Offre généralement standard, conforme aux normes de l'industrie, sans proposition de services supplémentaires à forte valeur ajoutée pour le client ➤ Avions « Mid-life », plus consommateurs de carburant et avec une empreinte environnementale plus importante
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Volotea au titre de la qualité de service est correcte.

II- Synthèse groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ; ➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ; ➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ; ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers (résidents et continentaux) s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ; ➤ Engagements en matière de régularité et de ponctualité des vols
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Programme de vol pouvant être amélioré (chevauchements notamment)
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est satisfaisante.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Candidat N° 1 Volotea : <ul style="list-style-type: none"> ○ Innovation commerciale avec des tarifs promotionnels à l'attention des résidents corses ○ Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 2,9 % entre 2025 et 2027 ○ Structure de coût performante : Coût par vol inférieur au réel 2022 de - 24 % ➤ Candidat N° 3 Air Corsica - Air France : <ul style="list-style-type: none"> ○ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents ○ Taux de croissance annuel moyen des recettes de + 4,9 % entre 2025 et 2027 ○ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ○ Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année. ○ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS.

Points faibles de l'offre

➤ **Candidat N° 1 Volotea :**

- Faible connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne, notamment sur la gestion des passagers résidents ;
- Fonds propres considérés comme positifs au regard de la réglementation comptable espagnole, qui permet d'exclure les pertes des années 2020-2021 liées au Covid de leur calcul jusqu'à fin 2024.

À cette date Volotea prévoit un renforcement de ses fonds propres par les actionnaires ou par une introduction en bourse.

La robustesse financière à partir de 2025 n'est pas encore acquise puisque liée à la réalisation du renforcement capitalistique.

➤ **Candidat N° 3 Air Corsica - Air France :**

- Coûts unitaires par vol demeurant élevés : + 6 % par rapport à 2022, avec un TCAM de près de + 2 % sur la période de la DSP

Appréciation

- **L'offre du candidat Volotea au titre de la robustesse financière est correcte.**
- **L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la robustesse financière est très satisfaisante.**

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Synthèse VOLOTEA

Points forts de l'offre du Candidat N° 1 Volotea
<ul style="list-style-type: none">➤ Le candidat est revenu sur certaines de ses propositions de modification (cf. l'introduction d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général n'a pas été maintenue par le candidat) ;➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur le terme de la convention et sur la continuité du service notamment).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none">➤ Certains mécanismes introduits n'apparaissent pas suffisamment coercitifs :<ul style="list-style-type: none">○ Au terme de l'article 11, une attestation relative à la possibilité de transporter certaines marchandises doit être transmise mais aucune sanction n'est attachée à un éventuel défaut de transmission dans le délai requis ;○ La pénalité pour absence aux réunions n'est applicable que si l'ensemble des représentants ne s'est pas présenté.➤ Certaines clauses ont été modifiées dans un sens défavorable à l'autorité délégante :<ul style="list-style-type: none">○ La résiliation pour faute doit désormais être systématiquement précédée d'une mise en demeure préalable, même lorsque le manquement est irrémédiable ;○ Le mécanisme d'information préalable de l'autorité délégante en cas de modification de l'actionnariat est réduit et les possibilités de résiliation qui en découlent sont plus contraignantes pour l'autorité délégante.
Appréciation
<ul style="list-style-type: none">➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est correcte.

Synthèse AIR CORSICA - AIR France

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de chaque offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères :	Candidat Volotea	Groupement Air France - Air Corsica
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial : ★ ★ ★ ★	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial : ★ ★ ★ ★ ★

Critère n° 3 : Robustesse financière juridique	et	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★ ★
---	-----------	---	---

III.3. Lot n° 7 : Liaison Calvi - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par le groupement Air Corsica-Air France sur le lot n° 7 Calvi - Paris Orly s'établit à 9,7 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle, avec un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de + 5,3 % (période 2025-2027).

Ce montant a été sensiblement réduit par rapport à l'offre initiale, de l'ordre de 2 M€ annuellement sur la période de 2025 à 2027.

- **L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est correcte.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none">➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;➤ Objectifs de développement du trafic des passagers s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques.
Points faibles de l'offre
NEANT
Appréciation
<ul style="list-style-type: none">➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est satisfaisante.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none">➤ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Calvi - Paris, notamment sur la gestion des passagers résidents.➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques➤ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS.➤ Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui

permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année.
Points faibles de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 0,5 % entre 2025 et 2027 ➤ Coûts élevés et en forte augmentation : + 24 % entre 2022 et 2025. ➤ Taux de croissance des charges élevé sans mesures pour compenser les effets de l'inflation : + 5,0 % entre l'année 2025 et l'année 2027
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la robustesse financière est correcte.

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères :	Groupement Air Corsica - Air France
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★

Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière juridique et	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★

III.4. Lot n° 8 : Liaison Figari - Paris Orly

- Critère 1 - Analyse du montant de la compensation sollicitée

Le montant de compensation financière sollicité par le groupement Air Corsica - Air France sur le lot n° 8 Figari - Paris Orly s'établit à 7,4 millions d'euros (M€) en moyenne annuelle, avec un TCAM ou taux de croissance annuel moyen de + 8,8 % (période 2025-2027).

Ce montant a été réduit par rapport à l'offre initiale, de l'ordre de 1,2 M€ annuellement sur la période de 2025 à 2027.

- **L'offre du candidat Air Corsica au titre de la compensation financière est correcte.**

- Critère 2 - Analyse de la qualité du service

Groupement AIR CORSICA - AIR FRANCE (Candidat 3)

Points forts de l'offre
<ul style="list-style-type: none">➤ Moyens techniques et humains adaptés aux besoins des services aériens ;➤ Qualité des services proposés à la clientèle (spécifique, à bord et au sol) supérieure à celle proposée par les autres compagnies aériennes en moyenne ;➤ Nombreux accords commerciaux et réseau national important ;➤ Objectifs de développement du trafic des passagers s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques
Points faibles de l'offre
NEANT
Appréciation
<ul style="list-style-type: none">➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la qualité de service est satisfaisante.

- Critère 3 - Analyse de la robustesse financière et juridique de l'offre

Analyse de la robustesse financière de l'offre :

Points forts de l'offre du candidat N° 3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Très bonne connaissance des spécificités de l'exploitation de la ligne Calvi - Paris, notamment sur la gestion des passagers résidents. ➤ Objectifs de développement du trafic des passagers continentaux s'appuyant sur des méthodes de commercialisation et des promotions spécifiques ➤ Introduction d'une contribution à la charge des passagers non-résidents pour les surcoûts liés à la loi climat et résilience et EU-ETS. ➤ Solidité financière d'Air Corsica et renforcée pour Air France grâce à des accords conclus en 2023 avec la société de gestion Apollo Global Management, qui permettront au groupe AF-KL de rétablir ses fonds propres selon les normes IFRS à un niveau positif d'ici à la fin de l'année.
Points faibles de l'offre du candidat N°3 Groupement Air Corsica - Air France
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Faible taux de croissance annuel moyen des recettes : + 1,2 % entre 2025 et 2027 ➤ Coûts élevés et en forte augmentation : + 26 % entre 2022 et 2025 ➤ Taux de croissance des charges élevé sans mesures pour compenser les effets de l'inflation : + 6,5 % entre l'année 2025 et l'année 2027
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat Air Corsica - Air France au titre de la robustesse financière est correcte.

Analyse de la robustesse juridique de l'offre

Points forts de l'offre du Candidat N° 3 Groupement Air France - Air Corsica
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Le candidat témoigne d'un effort de cohérence d'ensemble de la convention (précisions concernant les comités - renforcement des pénalités) ; ➤ Le partage des risques initialement établi est respecté ; ➤ Le candidat a généralement tenu compte des demandes de modification / suppression formulées par l'autorité délégante (cf. stipulation sur la pérennité du groupement notamment - suppression de l'insertion d'une indemnité en cas de résiliation pour motif d'intérêt général).
Points faibles de l'offre
<ul style="list-style-type: none"> ➤ Néant
Appréciation
<ul style="list-style-type: none"> ➤ L'offre du candidat au titre de la robustesse juridique est très satisfaisante.

Les tableaux ci-dessous constituent une synthèse globale des points saillants de l'offre avec une proposition d'appréciation.

Critères et sous-critères :	Groupement Air Corsica - Air France
Critère n° 1 : Montant de la compensation sollicitée	Au titre de la compensation financière : ★ ★ ★ ★
Critère n° 2 : Qualité du service	Au titre de la qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 1	Au titre de l'adéquation des moyens de production propres : ★ ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 2	Au titre de l'adéquation des engagements opérationnels : ★ ★ ★ ★ ★
Sous-critère n° 3	Au titre de l'adéquation de l'offre sur le plan commercial qualité de service : ★ ★ ★ ★ ★
Critère n° 3 : Robustesse financière et juridique	Au titre de la robustesse financière et juridique : ★ ★ ★ ★ ★

IV. Principales caractéristiques des conventions de délégation de service public pour les lots « Paris »

IV.1. Objet du service

Les quatre conventions de délégation de service public ont chacune pour objet de confier au Délégué (Transporteur) l'exploitation, à titre exclusif, à compter du 25 mars 2024 de services aériens réguliers entre les aéroports corses et l'aéroport de Paris Orly.

Ces services aériens confiés au Délégué sont conformes aux obligations de service public imposées par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023.

L'exploitation des services sera soumise au dépôt préalable d'un programme d'exploitation auprès des autorités aéronautiques françaises, dans les conditions prévues à l'article R. 330-8 du Code de l'aviation civile. Ce programme d'exploitation, comprenant notamment le détail des éventuels affrètements, franchises et partages de code, devra être déposé auprès des services de la direction générale de l'aviation civile au moins un mois avant le début de sa mise en œuvre.

Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Ajaccio et Paris Orly

Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Capacité de base

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

7 360 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver

et 7 080 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

- Capacités supplémentaires

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

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

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

Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Bastia et Paris Orly :

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

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

- Les horaires doivent permettre d'effectuer, du lundi au vendredi, un aller et retour dans la journée avec une amplitude d'au moins 11 heures à Paris et 7 heures à Bastia ;
- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges.

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

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

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

Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Calvi et Paris Orly

- Les fréquences sont les suivantes :

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

- Les services doivent être exploités au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges pendant la saison IATA Eté et 100 sièges pendant la saison IATA Hiver
- Les capacités offertes doivent permettre de transporter du fret et répondre, pour le transport de passagers, aux conditions suivantes :
 - Capacité de base
La capacité minimale de base est de (somme des capacités dans les deux sens) :
1 400 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver
et 2 000 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

De fin mars à fin octobre, la capacité minimale doit permettre l'acheminement au minimum de 140 passagers en fin d'après-midi dans les cas suivants :
 - Le vendredi dans les sens Paris-Calvi
 - Le dimanche, sauf quand le lundi est jour férié, dans le sens Calvi-Paris
 - Lors des séquences pour lesquelles un jour férié précède ou suit un samedi ou un dimanche, le jour précédent la séquence dans le sens Paris-Calvi et le dernier jour de la séquence dans le sens Calvi-Paris

- La veille d'un jour férié dans le sens Paris-Calvi, ainsi que ce jour férié dans le sens Calvi-Paris, lorsque ce jour est isolé en semaine du mardi au jeudi.

o Capacités supplémentaires

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

Ces capacités supplémentaires doivent inclure, pendant 20 semaines du 1^{er} mai au 15 septembre, au minimum un (1) aller et retour additionnel le lundi, vendredi, samedi et dimanche, au moyen d'appareils de type turboréacteur d'une capacité minimum de 140 sièges, soit 22 400 sièges

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

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

Lot n° 8 : Figari - Paris Orly

Rappel du cahier des charges OSP 2024-2027, en termes de nombre de fréquences minimales, d'horaires, de type d'appareils utilisés et de capacités offertes entre Figari et Paris Orly

- Les fréquences sont les suivantes :

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

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

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

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

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

- Capacité de base

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

1 560 sièges par semaine pendant la saison IATA Hiver
et 3 000 sièges par semaine pendant la saison IATA Eté

o Capacités supplémentaires

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

offertes.

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

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

IV.2. Déléguataire

La consultation portait sur douze liaisons aériennes faisant l'objet de la répartition suivante en dix lots :

- les 8 premiers lots (lots n° 1 à 8) portent sur une liaison par lot entre :
 - o les aéroports d'Ajaccio et Bastia d'une part et les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice d'autre part
 - o les aéroports de Calvi et Figari d'une part et Paris Orly d'autre part.

soit :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
 - Lot n° 2 : Ajaccio - Marseille
 - Lot n° 3 : Ajaccio - Nice
 - Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
 - Lot n° 5 : Bastia - Marseille
 - Lot n° 6 : Bastia - Nice
 - Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
 - Lot n° 8 : Figari - Paris Orly
- pour les 2 derniers lots (n° 9 et 10) à deux liaisons chacun, les liaisons ayant fait l'objet d'un regroupement pour des motifs d'efficacité opérationnelle :
 - o Calvi - Marseille et Calvi - Nice
 - o Figari - Marseille et Figari - Nice,

Soit :

- Lot n° 9 : Calvi - Marseille et Calvi - Nice
- Lot n° 10 : Figari - Marseille et Figari - Nice.

Les lots « bord à bord » ayant fait l'objet d'une attribution antérieure au présent rapport, seuls les lots « Paris » font l'objet d'une attribution.

Le Déléguataire est un candidat constitué en groupement (les sociétés Air France et Air Corsica), désigné pour les lots suivants :

- Lot n° 1 : Ajaccio - Paris Orly
- Lot n° 4 : Bastia - Paris Orly
- Lot n° 7 : Calvi - Paris Orly
- Lot n° 8 : Figari - Paris Orly

IV.3. Durée

Les conventions sont conclues pour une durée de quarante-cinq (45) mois et six (6) jours courant du 25 mars 2024 jusqu'au 31 décembre 2027, conformément aux dispositions de l'article 16 § 9 du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté.

La durée des conventions est divisée en périodes d'exploitation définies par année civile.

Elles pourront faire l'objet d'une prolongation jusqu'au 24 mars 2028 inclus, dans les conditions définies par les conventions.

IV.4. Conditions d'exploitation des aéronefs

Le Délégué ne peut utiliser que des aéronefs d'un type certifié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Le Délégué doit exploiter des aéronefs adaptés aux contraintes opérationnelles des aéroports corses et dont la navigabilité générale est garantie.

Les aéronefs affectés aux services aériens remplissent les conditions de qualité de service et de normes de sécurité.

Les aéronefs sont soit la propriété du Délégué, soit affrétés. Ils ne sont pas des biens de retour ou de reprise qui auraient vocation à être intégrés au patrimoine de la Collectivité de Corse.

IV.5. Dispositions financières

Les principales caractéristiques sont les suivantes :

- le Délégué exploite le service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la Collectivité de Corse d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation des services aériens
- le Délégué demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation, du service et du niveau des recettes qu'il génère. Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du service et en assume les charges.
- le Délégué perçoit des recettes sur les passagers, sans compensation en cas de chiffre d'affaires réalisé inférieur au prévisionnel
- la rémunération du Délégué est fixée selon un pourcentage des dépenses réelles HT (article 9 des conventions)
- l'OTC verse une compensation financière au Délégué en contrepartie des obligations de service public mises à sa charge. Celle-ci se décompose en une compensation financière d'exploitation et une compensation financière

carburant. Le Délégué s'engage sur un niveau maximal de compensation financière qu'il a présenté à l'appui de son offre finale, par période annuelle d'exploitation pour chaque ligne (4 périodes d'exploitation)

- l'OTC pourra récupérer toute surcompensation, avec un examen des comptes analytiques de chaque ligne
- Pénalités applicables en cas :
 - de capacités offertes inférieures aux capacités requises par les obligations de service public (réduction de la CFE de l'année calculée au prorata de la capacité non fournie sur la base d' $1/5^{\text{ème}}$ du montant de la CFE de l'année) ;
 - d'annulation, pour des raisons imputables au Délégué, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public (réduction de la CFE de l'année calculée au prorata des fréquences non assurées sur la base d' $1/5^{\text{ème}}$ du montant de la CFE de l'année) ;
 - de non application par le Délégué des tarifs résidents à un usager qui est en droit d'y prétendre conformément aux obligations de service public ou en cas de constat, par l'OTC de l'absence de mise en œuvre du tarif résident (réduction de la CFE mensuelle au prorata du nombre de jours calendaires, indépendamment du nombre d'usagers impactés par jour, pendant lesquels il a été constaté que le tarif résident n'était pas disponible sur la base d' $1/5^{\text{ème}}$ (un cinquième) du montant de la CFE de l'année) ;
 - de non-respect par le Délégué des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé ($1/5^{\text{ème}}$ du montant de la CFE de l'année) ;
 - de manquement aux obligations de ponctualité (réduction de la CFE pourra s'élever à 2 500 euros par point inférieur à 85 % et d'un montant de 5 000 euros par point inférieur à 80 % et d'un montant de 7 500 euros par point entre 75 et 70 %, dans la limite par conséquent de 75 000 euros par an) ;
 - de non-production par le Délégué dans le délai imparti des documents exigés au titre du contrat (réduction du montant de la CFE au titre de l'année égale à 20 000 euros par jour de retard) ;
 - d'interruption du service par le Délégué sans respecter le délai de préavis prévus par les obligations de service public ($1/5^{\text{ème}}$ de la compensation de l'année par mois de carence) ;
 - de retard dans la production du rapport annuel d'exécution par le Délégué (retenue de 12,5 %, de sorte que l'acompte relatif à la période en cours à ce moment sera réduit à 82,5 % au lieu de 95 % jusqu'à ce que le rapport soit produit) ;

- d'absence de représentants aux comités de suivi (1 000 euros par absence. Cette pénalité donne lieu à une réduction de l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité).

IV.6. Tarifs

a) Tarifs « résident »

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

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

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

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

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

En cas de hausse anormale, imprévisible et étrangère à la volonté des transporteurs des éléments de coûts affectant l'exploitation des liaisons aériennes, ces tarifs maximaux pourront être augmentés au prorata de la hausse constatée, en conformité avec le règlement du Parlement européen et

du Conseil n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 précité. Les tarifs maximums ainsi modifiés seront notifiés aux transporteurs exploitant les services et applicables dans un délai adapté aux circonstances.

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

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

IV.7. Intégration de nouveaux comités favorisant un meilleur contrôle de l'exécution du service et une meilleure coordination entre les parties

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

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

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

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

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

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

IV.8. Modifications des conventions

Les conventions pourront être modifiées en cas d'évènement extérieur au Délégué entraînant un bouleversement de leur économie des conventions, ou en cas de force majeure. Les Parties pourront réexaminer les conditions d'exécution des services, dans le but de rétablir l'économie des conventions.

Toute modification des conditions d'exécution des services donnera lieu à la conclusion d'un avenant qui sera soumis au vote de votre Assemblée.

Les conventions ne permettent plus à un membre du groupement d'en sortir en cours d'exécution. Les membres du groupement s'engagent donc à exécuter le service public délégué jusqu'au terme des conventions.

IV.9. Terme des conventions

À compter de la date d'échéance des conventions, les Parties disposeront d'un délai de douze mois (12) mois pour procéder à l'apurement définitif des comptes.

Dans l'hypothèse où de nouvelles conventions de délégation de service public seraient conclues à cette échéance, le Délégué devra prendre toutes les mesures permettant à son successeur d'assurer la continuité du service public, notamment en lui fournissant toutes informations nécessaires à une bonne transition.

Les Parties ont convenu d'une possible prolongation des conventions, pour une durée allant jusqu'au 24 mars 2028 maximum, notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession, à l'échéance des conventions.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme des conventions.

La prolongation est à l'initiative exclusive de l'autorité délégante et ne peut être refusée par le Délégué.

IV.10. Sort des biens au terme des conventions

Les aéronefs ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise.

IV.11. Résiliation par la Collectivité de Corse

La convention prévoit un droit de la Collectivité de Corse de résilier les conventions :

- soit pour un motif d'intérêt général. Dans un tel cas, le Délégué n'a pas de

droit à indemnisation car cette résiliation devra être précédée d'un préavis de 1 (un) an notifié au Délégué par tous moyens ;

- soit pour faute du Délégué. Cette résiliation est précédée d'une mise en demeure avec un délai de 15 jours laissé au Délégué pour formuler des observations, sauf dans l'hypothèse où le manquement constaté est irrémédiable.

Au regard de l'ensemble de ces éléments je vous propose :

- D'approuver les conventions de délégation de service public et leurs annexes pour les lots n° 1, 4, 7 et 8.
- D'attribuer les conventions de délégations de service public au groupement composé des sociétés Air France et Air Corsica pour les lots n° 1 (liaison Ajaccio - Paris Orly), n° 4 (liaison Bastia - Paris Orly), n° 7 (liaison Calvi - Paris Orly) et n° 8 (Liaison Figari - Paris Orly).

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

V. Annexes

Projets de conventions pour les lots n° 1, 4, 7 et 8 et leurs annexes

PROJET DE CONVENTION DE DELEGATION DE SERVICE PUBLIC

Lot n° [*] : Liaison [*]

Règlement (CE) n°1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté

Articles L. 1411-1 et suivants et L. 4424-16 et suivants du Code général des collectivités territoriales

Sommaire

Chapitre I - DISPOSITIONS GENERALES	6
Article 1. Objet de la Convention	6
Article 2. Durée de la Convention et définition des périodes d'exploitation	6
Article 3. Documents contractuels	7
Article 4. Identification des Parties	8
4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse.....	8
4.2 Identification et représentation du Délégué	8
Article 5. Définition du service	9
Article 6. Droits et obligations de l'Autorité Délégante	9
Article 7. Gestion du personnel	11
7.1 Droit social	11
7.2 Recours à un personnel qualifié	11
Article 8. Responsabilités	11
Article 9. Assurances	13
Article 10. Règlement des litiges	14
Chapitre II - EXPLOITATION DU SERVICE	15
Article 11. Conditions d'exploitation	15
Article 12. Etablissement des programmes	16
Article 13. Sécurité et sûreté des aéronefs	18
Article 14. Accessibilité	19
Article 15. Continuité du Service	19
15.1 Principe.....	19
15.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Délégué.....	19
15.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service	20
Article 16. Information des usagers	21
16.1 Principe.....	21
16.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique	21
Article 17. Politique commerciale	22
Article 18. Base de données	22
Chapitre III - DISPOSITIONS FINANCIERES	23
Article 19. Principes généraux	23
Article 20. Compte d'exploitation prévisionnel	25
Article 21. Annulation de réservations par les passagers résidents	26

Article 22.	Grille tarifaire	27
Article 23.	Compensation financière	30
23.1	Compensation Financière des charges d'Exploitation (CFE).....	33
23.2	Compensation Financière Carburant (CFC)	35
Article 24.	Modalités de facturation et de versement de la Compensation Financière	39
24.1	Modalités de facturation et de versement de la CFE.....	39
24.2	Modalités de facturation et de versement de la CFC	40
24.3	Dispositions générales	41
Chapitre IV -	CONTROLE DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION ET SANCTIONS	42
Article 25.	Contrôle de l'exécution de la Convention par l'OTC	42
Article 26.	Concertation et coordination entre les Parties	43
26.1	Comité de suivi environnemental, économique et juridique	43
26.2	Comité de suivi opérationnel	45
26.3	Comité de présentation et d'analyse des programmes	46
26.4	Comité d'analyse sur l'exécution de la Convention	47
Article 27.	Droit de contrôle sur pièces et sur place de l'Autorité délégate	48
Article 28.	Rapport annuel d'exécution	49
Article 29.	Etat statistique mensuel	50
Article 30.	Pénalités - Réduction du montant de la Compensation Financière	51
Chapitre V -	MODIFICATION ET FIN DE LA CONVENTION	55
Article 31.	Clause de rencontre	55
31.1	Réexamen des conditions d'exécution de la Convention	55
31.2	Rencontres spécifiques.....	56
Article 32.	Terme de la Convention	57
Article 33.	Résiliation pour motif d'intérêt général	57
Article 34.	Résiliation pour faute du Délégate	58
Article 35.	Liquidation ou redressement judiciaire du Délégate	59
Article 36.	Cession de la Convention	59
36.1	Cession de la Convention.....	59
36.2	Dispositions générales	61
Article 37.	Modification de l'actionariat du Délégate	61
Article 38.	Notification de la Convention	62

Entre

La Collectivité de Corse (ci-après, la « *Collectivité* »), représentée par le Président du Conseil exécutif de Corse, M. Gilles SIMEONI, et l'Office des Transports de la Corse (ci-après l' « *OTC* » ou « *l'Office des Transports de la Corse* »), représenté par sa Présidente, Mme Flora MATTEI dûment habilités à cet effet par délibération n° 24/017 AC de l'Assemblée de Corse du 29 février 2024.

D'une part,

La Collectivité de Corse et l'OTC sont désignés collectivement « *l'Autorité Délégante* ».

Et

La société Air Corsica, société anonyme d'économie mixte locale à Directoire et Conseil de Surveillance dont le siège social est sis à l'Aéroport Napoléon-Bonaparte, BP505 Ajaccio, 20186 Ajaccio Cedex 2, enregistrée au registre du commerce et des sociétés d'Ajaccio sous le numéro 349 638 395 et dont le capital social est de 15 015 520,00 euros, représentée par [*], en sa qualité de [*],

La Société Air France, société anonyme dont le siège social est situé 45, rue de Paris, 95747 Roissy-Charles de Gaulle Cedex, enregistrée au registre du commerce et des sociétés de Bobigny sous le numéro 420 495 178 et dont le capital est de 126 748 775 euros, représentée par [*], en sa qualité de [*],

Ayant constitué un groupement momentané d'entreprises ci-après, désignées individuellement le « *Membre du Groupement* » ou collectivement les « *Membres du Groupement* » ou le « *Déléataire* ». Air Corsica et Air France sont tenues conjointement et sans solidarité.

D'autre part,

L'Autorité Délégante et le Déléataire peuvent être individuellement désignés ci-après la « *Partie* » et collectivement désignés ci-après, les « *Parties* ».

Il a été convenu ce qui suit :

Préambule

La Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice de transport public aérien entre la Corse et le continent. Elle définit, sur la base du principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité, les modalités d'organisation des transports aériens entre l'île et le continent, en particulier en matière de dessertes et de tarifs.

La Collectivité de Corse, lorsqu'il existe un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, peut conclure un contrat de délégation de service public pour l'exploitation des services de transport aérien entre la Corse et le continent.

Dans ce cadre, la Collectivité de Corse avait conclu pour une durée de 45 mois et 7 jours dix conventions de délégation de service public ayant pour objet l'exploitation des dessertes aériennes de transport de passagers entre les aéroports de Corse et le continent, qui arrivaient initialement à échéance le 31 décembre 2023.

Cette démarche a conduit la Collectivité de Corse à constater l'existence d'un besoin de service public non satisfait par l'initiative privée, et à décider par délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 du lancement d'une procédure de mise en concurrence pour la passation de concessions alloties entre les 4 aéroports de Corse et les aéroports de Marseille, Nice et Paris Orly, pour une durée de 4 ans, afin de garantir la continuité territoriale entre la Corse et le continent français, du 1^{er} janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2027.

L'Assemblée de Corse a décidé de prolonger jusqu'au 24 mars 2024 les quatre conventions de délégation de service public relatives aux lignes Orly par délibération n° 23/185 AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2023. Concomitamment, l'Assemblée de Corse a reporté au 25 mars 2024 l'entrée en vigueur des nouvelles obligations de service public concernant les lignes entre la Corse et Orly, par délibération n° 23/186 AC de l'Assemblée de Corse du 21 décembre 2023. Ce report des obligations de service public a fait l'objet d'avis rectificatifs publiés au Journal officiel de l'Union Européenne le 22 décembre 2023

A l'issue de la procédure de mise en concurrence, a été retenu(e) en qualité de délégataire de service public en charge de l'exploitation de la liaison suivant délibération n° 24/017 AC de l'Assemblée de Corse du 29 février 2024.

C'est dans ce contexte que la Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse d'une part, et le Délégataire d'autre part, sont convenus de ce qui suit.

Chapitre I - DISPOSITIONS GENERALES

Article 1. Objet de la Convention

La présente Convention de délégation de service public (ci-après, la « *Convention* ») a pour objet de confier au Déléguataire l'exploitation, en exclusivité, à compter du 25 mars 2024, de services aériens réguliers sur la liaison [*] (ci-après, la « *Ligne* »).

Article 2. Durée de la Convention et définition des périodes d'exploitation

La présente Convention de délégation de service public est conclue pour une prise d'effet à compter du 25 mars 2024 et prend fin le 31 décembre 2027.

La durée de la Convention est divisée en périodes d'exploitation définies de la manière suivante :

- première période d'exploitation : du 25 mars 2024 au 31 décembre 2024 ;
- deuxième période d'exploitation : du 1^{er} janvier 2025 au 31 décembre 2025 ;
- troisième période d'exploitation : du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2026 ;
- quatrième période d'exploitation : du 1^{er} janvier 2027 au 31 décembre 2027.

En cas de résiliation de la Convention, le Déléguataire conserve la responsabilité des opérations effectuées jusqu'à l'échéance anticipée de la Convention.

Les Parties conviennent d'ores et déjà d'une prolongation possible de la Convention, pour une durée allant jusqu'au 24 mars 2028 maximum, notamment en l'absence d'attribution d'un nouveau contrat de concession à l'échéance de la présente convention.

Les conditions d'exécution, notamment financières, seront identiques à celles de la Convention sur la période considérée.

La mise en œuvre de cette faculté donnera lieu à une notification, laquelle doit intervenir au plus tard trois mois avant le terme de la Convention.

La prolongation sera à l'initiative exclusive de la Collectivité et ne pourra être refusée par le Déléguataire.

Article 3. Documents contractuels

Les pièces contractuelles comprennent la présente Convention et ses annexes.

Les pièces contractuelles doivent être interprétées sur la base des principes du droit des délégations de service public et des règles générales applicables aux contrats administratifs.

En cas de contradiction, les stipulations de la Convention prévalent sur celles des annexes.

Article 4. Identification des Parties

4.1 La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse

La Collectivité de Corse et l'Office des Transports de la Corse forment ensemble l'Autorité Délégante au sens de la Convention.

La Collectivité de Corse dispose des pouvoirs de contrôle, de direction, de modification, de sanction et de résiliation de la Convention.

L'Office des Transports de la Corse contrôle l'exécution de la Convention et est habilité par la Collectivité de Corse, à prononcer les sanctions prévues par la présente Convention à l'encontre du Délégué. Il verse au Délégué la compensation financière prévue à l'Article 23 de la présente Convention, conformément aux modalités prévues à l'article 24 de la présente Convention.

4.2 Identification et représentation du Délégué

Le Délégué communique à l'OTC dans les quinze jours de la notification de la Convention les coordonnées du ou (des) représentant(s) et d'un ou (des) suppléant(s) qui seront les interlocuteurs référents auprès de la Collectivité de Corse et de l'OTC.

Ce(s) représentant(s), ou son ou (ses) suppléant(s), doi(ven)t être présent(s) lors de toutes les réunions et comités prévus par la présente Convention.

En cas de changement de représentant, le Délégué en informe sans délai l'OTC par tout moyen approprié.

Article 5. Définition du service

Le service sur la liaison aérienne exploitée en application de la présente Convention (le « Service) doit être conforme aux obligations de service public publiées au Journal officiel de l'Union européenne le 11 mai 2023 sous la référence de l'avis 2023/C 166/07 et telles que modifiées par rectificatif du 22 décembre 2023 et au Journal officiel de la République française le xx sous la référence xx.

Ces obligations sont reproduites en Annexe 1 de la présente Convention.

Il est rappelé que toute exploitation de service aérien régulier sur le territoire français est soumise au dépôt préalable d'un programme d'exploitation auprès des autorités aéronautiques françaises, dans les conditions prévues à l'article R. 330-8 du Code de l'aviation civile. Ce programme d'exploitation, comprenant notamment le détail des éventuels affrètements, franchises et partages de code, doit être déposé auprès des services de la direction générale de l'aviation civile au moins un mois avant le début de sa mise en œuvre.

Article 6. Droits et obligations de l'Autorité Délégate

En application de l'article L. 4424-18 du Code général des collectivités territoriales, la Collectivité de Corse est l'autorité organisatrice du transport aérien entre l'île et toute destination de la France continentale.

Elle dispose des prérogatives suivantes, à savoir qu'elle :

- a) Définit la politique générale de transport public aérien incluant la consistance générale du Service et la tarification résident ;
- b) Arrête les modifications éventuelles du Service ;
- c) Contrôle ou fait procéder à des contrôles de la conformité, de la bonne exécution et de la qualité du Service confié au Délégateur ;
- d) Donne son approbation sur les conditions d'exécution du Service et les modalités d'évolution proposées par le Délégateur ;
- e) Procède, avec l'aide du Délégateur, à l'accréditation des passagers susceptibles de bénéficier du tarif résident (résidents ayant leur habitation principale et effective (déterminée au regard de la majeure partie de l'année écoulée) en Corse) et, à ce titre, exige de leur part les justificatifs nécessaires selon la procédure définie en Annexe 7.

Les transporteurs sont le point d'entrée pour la collecte des données des passagers et sont responsables des émissions et donc de la vérification que chaque passager est titulaire d'un numéro d'accréditation lors de l'émission d'un billet au tarif résident.

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

En outre, il verse au Délégateur une compensation financière destinée à compenser les coûts liés à l'exploitation des obligations de service public qui lui sont imposées, dans les conditions et modalités prévues aux articles 23 et 24 de la présente Convention.

Il contrôle que le montant de la Compensation Financière versée au Délégué au titre de la présente convention n'entraîne aucune surcompensation.

Il ordonne le reversement de toute surcompensation majorée d'intérêts de retard

Article 7. Gestion du personnel

7.1 Droit social

Le Délégué veille au respect de l'ensemble des règles de droit social applicables afin de garantir au mieux l'exécution du Service objet de la présente Convention. A ce titre, il est responsable de l'application des règles relatives à l'hygiène et la sécurité du travail concernant son personnel.

7.2 Recours à un personnel qualifié

Le Délégué affecte à l'exécution du Service du personnel qualifié et approprié aux besoins définis par la présente Convention et à leurs évolutions. Le personnel dispose des titres, certificats et qualifications exigés par la réglementation applicable.

Article 8. Responsabilités

Le Délégué est responsable des dommages qui, du fait ou à l'occasion de l'exécution de la présente Convention pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à la Collectivité de Corse ou l'OTC.

Le Délégué assume notamment les risques encourus à l'égard des usagers et répond des dommages résultant du non-respect des obligations mises à sa charge au titre de la présente Convention, de ses fautes, négligences, imprudences ou de celles des personnes dont il répond telles que ses préposés et des tiers à qui il a confié une partie de l'exécution de la présente Convention, dans les conditions prévues par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux relations avec le réclamant, c'est-à-dire la personne réclamant le paiement d'une indemnité en raison d'un dommage.

Lorsque les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables l'autorisent, le Délégué n'est admis à s'exonérer totalement ou partiellement des responsabilités qu'il encourt en application du présent article qu'autant qu'il apporte la preuve que les dommages résultent :

- Soit d'un cas de force majeure telle que définie à l'Article 31 de la présente Convention ;

- Soit du fait de la victime ;
- Soit de la faute exclusive de la Collectivité de Corse ou de l'OTC ;
- Soit de tout autre cas d'exonération ou de limitation de responsabilité expressément prévu par les conventions internationales, la législation européenne ou française applicables aux rapports avec le réclamant.

Article 9. Assurances

Le Délégué dispose et justifie pour chaque aéronef d'un certificat d'assurance ou toute autre garantie financière, avec ou sans franchise, conformément aux dispositions du règlement (CE) n° 785/2004 du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 *relatif aux exigences en matière d'assurance applicables aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs.*

Un certificat attestant que la garantie est en cours de validité se trouve à bord de l'aéronef.

Le Délégué renonce à tout recours au titre de la franchise éventuelle en cas de sinistre contre l'OTC ainsi que contre la Collectivité de Corse prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports aériens et non d'autorité gestionnaire des infrastructures aéroportuaires utilisées par le Délégué.

Le Délégué s'engage à demander à l'apérteur qui sera désigné et à réitérer cette demande à chaque renouvellement annuel de ses polices pendant l'exécution de la présente Convention, à ce que les co-assureurs renoncent à tout recours contre l'Office des Transports de la Corse ainsi que contre la Collectivité de Corse, prise en sa qualité d'autorité organisatrice des transports aériens et non d'autorité gestionnaire des infrastructures aéroportuaires utilisées par la compagnie.

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

Le Délégué justifie, sur demande écrite de l'OTC, dans un délai de dix (10) jours francs à compter de cette demande, du paiement régulier des primes afférentes aux polices souscrites et/ou du détail des garanties souscrites sous peine de pénalités.

Article 10. Règlement des litiges

Sauf stipulation contraire de la présente Convention, les Parties s'obligent à tenter de se concilier avant toute action contentieuse, en désignant d'un commun accord un tiers ayant pour mission d'aboutir à une conciliation. La charge financière de cette mission est partagée à parité entre les Parties.

La Partie la plus diligente propose à l'autre partie, par lettre recommandée avec avis de réception, le nom du tiers et le contenu de sa mission. L'autre Partie dispose de quinze (15) jours, à compter de la réception de la demande, pour formuler son accord ou son refus, le silence gardé valant refus. Faute pour les parties de s'entendre à l'expiration de ce délai, les Parties sont réputées renoncer à la tentative de conciliation.

L'avis rendu par le conciliateur ne lie pas les Parties.

Tous les litiges qui subsisteraient après cette tentative de conciliation relèvent de la compétence du Tribunal Administratif de Bastia.

Chapitre II - EXPLOITATION DU SERVICE

Article 11. Conditions d'exploitation

Le Délégué s'engage à exécuter le service sur la Ligne conformément à l'offre, qui figure en Annexe 2 de la présente Convention, sur la base de laquelle il a été retenu.

Toute évolution ou modification des conditions d'exploitation sous forme d'affrètement de longue durée, de partage de code ou de franchise devra faire, le cas échéant, l'objet de l'autorisation préalable de la direction générale de l'aviation civile (ci-après "DGAC").

Par ailleurs, toute modification des conditions d'exploitation qui serait autorisée conformément à la réglementation et à la jurisprudence applicable, devra faire l'objet d'une communication avec un délai de prévenance minimum de trois (3) mois, sauf circonstances exceptionnelles, puis d'une autorisation préalable de l'Office des Transports de la Corse (OTC) et d'un avenant à la présente Convention.

Le Délégué ne peut utiliser que des aéronefs d'un type certifié par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne. Sont exclus les aéronefs pour lesquels une dérogation temporaire est autorisée par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, en l'attente d'un accord formel, au titre du Règlement (UE) n° 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil.

Sauf cas exceptionnel, justifié par la nécessité d'assurer pour une courte durée la continuité du service et faisant l'objet d'une autorisation explicite de la direction du transport aérien de la direction générale de l'aviation civile, est prohibé le recours aux moyens d'un Délégué aérien non titulaire d'une licence d'exploitation délivrée par la France ou un autre État membre de l'Union européenne ou partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou à tout autre accord ayant la même portée en matière de transport aérien.

Le Délégué s'engage à répondre sans délai à toute demande de la direction générale de l'aviation civile concernant les événements qui doivent être pris en compte et rapportés à l'autorité de tutelle de l'aviation civile, au sens du Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n°996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n°1321/2007 et (CE) n°1330/2007.

Dans ses relations avec les autorités publiques ainsi qu'avec la clientèle avant, pendant et après le vol, le Délégué aérien doit utiliser la langue française.

Article 12. Etablissement des programmes

Pour chaque saison IATA, le Délégué notifie à l'OTC (i) à titre préalable, au moins 90 (quatre-vingt-dix) jours avant le début de la saison aéronautique concernée, l'offre de base, (ii) au moins 60 (soixante) jours avant le début de la saison aéronautique concernée, l'offre pour capacité excédentaire et (iii) au moins 45 (quarante-cinq) jours avant le début de sa mise en œuvre, pour validation par l'OTC, la liste des services aériens prévus dans le cadre de la présente Convention.

Le Délégué fournira ses propositions de programme prévisionnel selon un modèle défini par l'OTC et comportant les éléments suivants :

- début et fin de la période,
- le numéro de vol, les horaires,
- la fréquence,
- le type d'avion,
- le nombre de sièges offerts en précisant l'offre de capacités régulières (offre de base), supplémentaires et non OSP (capacités excédentaires par rapport aux OSP).

L'OTC aura 72 (soixante-douze) heures (ouvrées) pour, le cas échéant, refuser cette offre, expressément et par écrit et, autrement, l'offre de capacité excédentaire sera considérée comme irrévocablement acceptée.

Le Délégué pourra, à la demande de l'Autorité Délégante, et afin d'assurer la continuité territoriale et la qualité du service offert aux résidents corses, procéder à la publication des programmes de vol dans les systèmes de distribution au-delà de la période d'exécution de la présente Convention.

Article 13. Sécurité et sûreté des aéronefs

Le Délégataire maintient l'aéronef et ses équipements en conformité avec les règles générales d'entretien et d'exploitation destinées à assurer la sécurité et la sûreté à bord des aéronefs, l'habitabilité de ces derniers ainsi que la prévention des risques professionnels.

Les aéronefs doivent disposer de toutes les autorisations, titres et certificats imposés par la réglementation applicable.

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

Le Délégataire met en œuvre tous les moyens possibles et nécessaires pour faire face à tout incident ou accident impliquant ses équipements, biens, personnels ou sous-traitants dont il aurait la charge ou dont il aurait la garde afin de minimiser aux maximum les dommages qui pourraient être causés aux usagers, aux tiers, à l'environnement, à la Collectivité de Corse ou à l'OTC.

Article 14. Accessibilité

Les aéronefs affectés à l'exécution de la présente Convention, ainsi que les services réalisés par le Délégataire doivent respecter les normes d'accessibilité en faveur des personnes à mobilité réduite fixées par la réglementation applicable.

Les conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite sont décrites à l'Annexe 9 de la présente Convention.

Article 15. Continuité du Service

15.1 Principe

Le Délégataire met en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour assurer la continuité du Service, sans porter atteinte aux droits du personnel garantis par la réglementation applicable, afin de limiter les conséquences de la perturbation du Service sur les usagers.

Le Délégataire s'engage pendant toute la durée d'exécution de la Convention à affecter l'ensemble des moyens humains et matériels nécessaires à la parfaite exécution de ses obligations contractuelles.

15.2 Obligation de préavis en cas de grève du personnel du Déléгатaire

Toute cessation concertée du travail par le personnel du Déléгатaire est précédée d'un préavis défini par la réglementation en vigueur et adressé par une organisation syndicale représentative au Déléгатaire concerné : ce dernier en informe l'Autorité Déléгante et lui transmet dans les plus brefs délais ce préavis.

Comme prévu par la législation en vigueur, le préavis mentionne le champ géographique et l'heure du début, ainsi que la durée limitée ou non, de la grève envisagée.

Le Déléгатaire concerné devra justifier par tout moyen (notamment attestation sur l'honneur) de l'absence de transmission par les organisations syndicales du préavis visé au paragraphe précédent.

15.3 Obligation d'information de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service

Le Déléгатaire informe l'Autorité Déléгante de toute autre perturbation ayant un impact sur l'exécution du Service.

Le Déléгатaire informe l'Autorité Déléгante de cette perturbation dans un délai de vingt-quatre (24) heures à compter de la connaissance de la perturbation par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

Après chaque perturbation, le Déléгатaire lui communique sous huit (8) jours un bilan détaillé des perturbations et des éventuelles mesures mises en œuvre pour pallier l'impact de ces perturbations sur l'exécution de la présente Convention. Ces perturbations et mesures pourront être discutées lors du comité opérationnel. En pareille hypothèse, les Parties pourront également réunir le comité de suivi environnemental, économique et juridique visé à l'Article 26.1.

Article 16. Information des usagers

16.1 Principe

Il appartient au Délégué d'assurer la conception, la mise à jour, la production et la diffusion des supports d'information destinés aux usagers professionnels et particuliers à compter du 25 mars 2024.

Il est rappelé que le Service est notamment destiné à des passagers résidents en Corse voyageant pour des raisons médicales et qu'une attention particulière doit être accordée à leur information.

16.2 Mise à disposition d'une ligne téléphonique

Le Délégué met à disposition, auprès de sa clientèle à compter du 25 mars 2024, une permanence téléphonique fonctionnant au moins du lundi au samedi de 09h00 à 18h00.

L'accès à ce service doit se faire par un numéro non surtaxé (numéro local ou Numéro Vert).

Cette permanence a pour objet de répondre aux questions des clients relatives à la desserte, les horaires, les tarifs, ainsi que les conditions de circulation en situations normale et perturbée et les modifications éventuelles du Service.

Ce numéro de téléphone figure sur les supports d'information susvisés.

Article 17. Politique commerciale

Le Délégué met en œuvre des actions commerciales ayant pour objet de rendre attractif le Service pour les usagers et de limiter son coût.

Article 18. Base de données

Les données horaires, les tarifs du Délégué ainsi que toute autre information offerte au public sont de nature publique au regard des dispositions de l'article L. 321-1 du Code des relations entre le public et l'administration. Le Délégué garantit une liberté d'accès et d'utilisation de ces données.

Dans ce cadre et conformément à l'article 1^{er} de la loi n° 2016-1321 du 7 octobre 2016 pour une République numérique, le Déléguataire remet à l'Autorité Délégante dans les trente jours suivant sa demande, sous peine de pénalités, une copie des ressources numérisées et des données associées dans un standard ouvert et librement réutilisable, dans le respect du Règlement (EU) n° 2016/679 du Parlement européen et du Conseil relatif à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ses données, et abrogeant la directive 95/46/CE.

Cette transmission ne donne lieu à aucune redevance.

Ces informations peuvent être utilisées par l'Autorité Délégante ou tout prestataire externe que l'un d'eux aura désigné à des fins d'accomplissement des missions de service public.

Chapitre III - DISPOSITIONS FINANCIERES

Article 19. Principes généraux

Le Déléguataire exploite le Service à ses risques et périls, sous sa responsabilité. Il supporte un risque lié à l'exploitation de sorte que toute perte potentielle à sa charge ne doit pas être nominale ou négligeable. Il ne dispose d'aucune garantie de l'OTC ou de la Collectivité de Corse d'amortir les investissements ou les coûts qu'il a supportés, liés à l'exploitation du service.

Il demeure seul responsable de la gestion de ses charges comme du dynamisme d'exploitation, du service et du niveau des recettes qu'il génère (à l'exception du tarif résident dont le niveau est fixe sur toute la durée de la Convention, sauf circonstances exceptionnelles).

Il se rémunère par le biais des produits de l'exploitation du service et en assume les charges.

Conformément aux dispositions de l'article 17 § 8 du Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, l'OTC verse une Compensation Financière, telle que définie à l'article 23 de la Convention, au Déléguataire en contrepartie des obligations de service public mises à sa charge.

Cette Compensation Financière ne dépasse pas le montant nécessaire pour couvrir les coûts nets occasionnés par l'exécution de chaque obligation de service public, en tenant compte des recettes y relatives conservées par le Déléгатaire ainsi que d'un bénéfice raisonnable.

Cette Compensation Financière est également accordée dans le respect des dispositions des articles 107 à 109 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en matière d'aides d'Etat, telles qu'interprétées par la Cour de justice, ainsi que des règles contenues dans les instruments de la Commission européenne en matière d'aides d'Etat pour la prestation de services d'intérêt économique général (SIEG). La Compensation Financière est, en particulier, calculée selon les règles de l'Encadrement de l'Union européenne applicables aux aides d'Etat sous forme de compensations de service public.

Ces obligations de service public figurent en Annexe 1 de la Convention.

Le Déléгатaire s'engage financièrement vis-à-vis de l'OTC sur l'exploitation prévisionnelle qu'il a proposée. Le compte d'exploitation prévisionnel, établi sur la base du modèle établi par l'OTC, figure à l'Annexe 2 de la Convention.

L'estimation des charges et des recettes prévisionnelles repose sur des paramètres objectifs, transparents, plausibles et observables.

Le montant de Compensation Financière qui en découle est un montant maximum de compensation.

Article 20. Compte d'exploitation prévisionnel

L'équilibre économique de chaque Ligne est présenté dans un compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 2 de la Convention.

Ce compte d'exploitation prévisionnel détermine les prévisions d'exécution de la Convention, aux risques et périls du Déléгатaire.

Les montants sont exprimés en euros hors taxes hors TVA.

Article 21. Annulation de réservations par les passagers résidents

Les titres de transport bénéficiant du tarif résident sont remboursables et modifiables sans condition.

Toutefois, en vue d'éviter les réservations abusives de nature à mettre en péril les besoins liés à la continuité du service public, notamment en empêchant les résidents qui ont un besoin légitime et impératif de voyager du fait de l'impossibilité de réserver en raison de réservations antérieures par des passagers qui ne se présenteront pas, les Parties s'accordent sur le fait qu'un mécanisme sera établi, dans l'Annexe 6, afin de porter à la connaissance des passagers les informations suivantes :

- l'utilisation des coupons de vols dans un certain ordre est obligatoire (notamment pour les billets aller/retour) ;
- les passagers qui souhaitent annuler leur vol sont tenus d'informer au préalable le Délégué au moins deux (2) heures avant le départ du vol ; et
- à défaut d'information préalable au moins 2 heures avant le départ du vol, les passagers qui ne se présentent pas ou qui annuleraient ou modifieraient leur billet tardivement ne pourront se voir rembourser leur coupon non-utilisé et s'exposent au paiement d'un supplément sur le vol retour faute d'avoir utilisé les coupons dans leur ordre d'émission.

Article 22. Grille tarifaire

Les grilles tarifaires applicables sur la Ligne se composent de tarifs résidents, qui sont fixés par la Collectivité en Annexe 1, ainsi que de tarifs non-résidents. S'agissant de ces derniers, le Délégué mettra en place un mécanisme de prise en charge des surcoûts liés à la réglementation carbone et taxation du carburant par une contribution spécifique. Cette contribution est une composante du prix du billet hors taxe et doit apparaître de manière distincte. Les modalités de suivi, de contrôle et d'actualisation de cette contribution spécifique sont définies en Annexe 10.

Toute personne justifiant de son habitation principale et effective en Corse peut bénéficier du tarif résident, dans les conditions prévues par les OSP telles que publiées et figurant en Annexe 1 à la Convention.

Les tarifs, les surcharges et la contribution spécifique mentionnée ci-dessus appliqués aux passagers qui ne résident pas en Corse sont déterminés librement par le Délégué dans le respect de la délibération n° 23/054 AC de l'Assemblée de Corse du 27 avril 2023 portant modification du régime des obligations de service public de transport aérien, et en conformité avec l'Annexe 10.

Le Délégué s'engage à ce que les dispositions tarifaires applicables, notamment le tarif résident, soient portées à la connaissance des candidats au voyage par tous moyens appropriés notamment par les moyens suivants :

- 1) La grille des tarifs applicables à la Ligne et notamment le tarif résident prévu aux obligations de service public devront figurer de façon parfaitement lisible et intelligible dans les documents imprimables par le Délégué et mis à la disposition des usagers à ses guichets aussi bien que dans les agences de voyages par lesquelles il commercialise des vols ;
- 2) Les services téléphoniques de réservation et de vente à distance, ainsi que le site internet du Délégué devront, lorsqu'ils sont interrogés ou consultés par tout candidat au voyage en provenance ou à destination de [*], préciser les dispositions tarifaires spécifiques à la ligne considérée, notamment le tarif résident prévu dans les OSP, ainsi que les catégories auxquelles elles s'appliquent ;
- 3) Les instruments de réservation et de vente aux guichets du Délégué ou aux agences de voyage commercialisant les vols considérés et plus spécifiquement les écrans de visualisation du système informatisé de réservation utilisé devront faire apparaître, de façon parfaitement lisible, intelligible et non équivoque, les places disponibles, les classes de réservation et les tarifs spécifiques applicables sur les vols faisant l'objet de la présente Convention ainsi que les catégories auxquelles ces tarifs s'appliquent en application notamment des obligations de service public.

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

Article 23. Compensation financière

L'Autorité Délégante verse au Délégué une Compensation Financière en contrepartie des Obligations de Service Public qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité.

La compensation financière ("**Compensation Financière**" ou "**CF**") se décompose comme suit :

- Une composante au titre des charges d'exploitation fixes et variables (**CFE**), correspondant aux charges d'exploitation résultant de la réalisation du Service (hors charges de matière carburant), nettes des recettes générées par l'exploitation du Service et auxquelles s'ajoute la rémunération du Délégué.
- Une compensation au titre des frais de matière carburant (**CFC**) supportés par le Délégué pour assurer l'exécution du Service.

Le montant maximal de la Compensation Financière découlant du Compte d'Exploitation Prévisionnel est fixé par période annuelle d'exploitation comme suit :

- [*] € HT pour la première année d'exploitation,
- [*] € HT pour la deuxième année d'exploitation,
- [*] € HT pour la troisième année d'exploitation,
- [*] € HT pour la quatrième année d'exploitation.

Les montants de CFE et CFC accordés au Déléguataire sont déterminés chaque année, *ex post*, en fonction des charges et des recettes effectivement engendrées par le Service. Ces montants peuvent, pris individuellement, être inférieurs ou supérieurs à ceux découlant de l'Annexe 11 et des Comptes d'Exploitation Prévisionnels joints à l'Annexe 2, mais ne peuvent, au global, excéder le montant maximal de Compensation Financière mentionné ci-dessus.

Sur la base d'un décompte financier présenté par le Déléguataire à l'issue de chaque période d'exploitation, et notamment du compte analytique relatif à la Ligne présenté par le Déléguataire sur le modèle de l'Annexe 4, il est procédé par l'OTC à un examen financier annuel du montant de la Compensation Financière à verser au Déléguataire, celui-ci étant, le cas échéant, diminué des réductions appliquées conformément à l'Article 30 ci-dessous.

Cet examen annuel peut donner lieu à des contrôles sur pièces et sur place selon les modalités prévues par l'Article 27 de la Convention.

Le Déléguataire produit une attestation du commissaire aux comptes attestant que le compte analytique est conforme aux comptes analytiques globaux du Déléguataire pour la période déterminée.

La détermination du montant de Compensation Financière à verser au Déléguataire donne lieu à l'établissement d'un procès-verbal signé des Parties ou de leurs représentants.

En cas de déchéance ou de résiliation de la Convention avant son échéance prévue ou de risque substantiel d'interruption de la Convention, le montant de la compensation est recalculé au prorata de la durée réelle ou présumée d'exploitation, selon les modalités prévues aux paragraphes précédents.

Le Déléguataire est par ailleurs tenu, après détermination de la Compensation Financière qui lui est due sur la période d'exécution de son service, de rembourser, le cas échéant, les sommes indûment perçues à titre d'acompte.

23.1 Compensation Financière des charges d'Exploitation (CFE)

La CFE correspond à la différence entre, d'une part, les charges réelles hors taxes (TVA) d'exploitation du service comprenant une rémunération à hauteur de 0,1% du total des charges réelles d'exploitation (hors matière carburant) hors taxes (TVA), et, d'autre part, les recettes commerciales, hors taxes (TVA, taxes et redevances passagers), procurées par celui-ci.

23.2 Compensation Financière Carburant (CFC)

23.2.1 Le champ de la CFC

L'OTC verse au Délégué une compensation financière carburant (CFC) visant à compenser les charges portant sur la matière carburant JET qui sont supportées par le Délégué en raison des obligations de Service qui lui sont imposées en matière de desserte, fréquence, régularité, continuité, tarification et qualité selon les modalités fixées à l'Article 24.2.

Cette compensation n'a pas vocation à compenser les autres charges relatives au carburant, notamment d'avitaillement ou au titre de l'application des réglementations (ex: TIRUERT), qui font partie des charges d'exploitation.

23.2.2 La gestion des coûts compensés par la CFC

Afin de prévenir la volatilité des coûts de la matière carburant couverts par la CFC, le Délégué s'engage à optimiser, au plus tard à la fin de chaque année d'exploitation, les volumes prévisionnels de consommation carburant de la prochaine année d'exploitation, en respectant la saisonnalité détaillée des consommations.

Le Délégué s'engage à utiliser un mécanisme de double couverture carburant/devise, par le biais de SWAP couvrant la matière carburant et le taux de change dollars euros. La référence carburant retenue est le "*Jet Fuel-Cargoes High Cif North West Europe*" exprimée en euros par tonne métrique.

Chaque Membre du Groupement est responsable de sa stratégie de couverture carburant et disposera d'une liberté totale pour la mettre en place conformément aux paragraphes précédents. Ainsi, les choix des prestataires, du nombre, de la durée et du moment des couvertures conclues se feront notamment à la discrétion de chaque Membre du Groupement.

Le Délégué devra agir en toute transparence avec l'Autorité Délégante. Un bilan actualisé de la stratégie mise en œuvre par le Délégué et de ses impacts sera présenté lors des comités économiques, juridiques, et environnementaux prévus à l'article 26.1.

23.2.3 La détermination de la CFC

La CFC correspond aux coûts réels matière carburant supportés par le Délégué et tenant compte des débouclages effectifs des couvertures carburant.

Article 24. Modalités de facturation et de versement de la Compensation Financière

La Compensation Financière est prise en charge dans ses deux composantes par l'Office des Transports de la Corse.

La TVA n'est pas applicable aux compensations versées.

24.1 Modalités de facturation et de versement de la CFE

Les paiements correspondant à la CFE sont effectués sous forme d'acomptes et de solde, selon les modalités suivantes, pour chaque année complète d'exploitation :

- Un acompte est versé le dernier jour ouvré de chaque mois sur demande du Délégué. Il représente 1/12^{ième} de 95 % de la CFE prévisionnelle (correspondant au montant de la Compensation Financière prévisionnelle diminuée de la CFC prévisionnelle détaillée en Annexe 11). La demande du Délégué doit rappeler l'objet de son service, les références de la Convention en cours et détailler le calcul permettant de fixer la somme à payer au titre de chaque acompte.
- Le solde éventuellement dû et réclamé par le Délégué, représentant 5 % du montant prévisionnel de CFE, sera versé annuellement, après la signature du procès-verbal prévu à l'Article 0 ci-dessus, et au plus tard le 31 décembre de l'année qui suit la période d'exploitation concernée.

24.2 Modalités de facturation et de versement de la CFC

La compensation au titre des charges de carburant (CFC) est facturée par le Délégué suivant les modalités suivantes :

- Acomptes mensuels facturés en fin de mois correspondant au 1/12^{ième} du montant de CFC prévisionnelle découlant de l'Annexe 11 pour l'année considérée.

L'OTC procède au paiement des factures dans un délai de trente jours à compter de leur réception.

24.3 Dispositions générales

En application de l'article R. 2192-31 du Code de la commande publique, tout retard de paiement donne lieu au versement de plein droit, et sans autre formalité, d'intérêts moratoires correspondant au taux d'intérêt appliqué par la Banque Centrale Européenne à ses principales opérations de refinancement les plus récentes en vigueur au premier jour du semestre de l'année civile au cours duquel les intérêts moratoires ont commencé à courir majoré de 8 points de pourcentage.

Les demandes d'acompte et de solde ainsi que les documents justificatifs à produire à l'appui du paiement du solde devront être déposées sur la plateforme Chorus Pro et adressées par courriel à l'adresse suivante : contact@otc-corse.fr

Chapitre IV - CONTROLE DE L'EXECUTION DE LA CONVENTION ET SANCTIONS

Article 25. Contrôle de l'exécution de la Convention par l'OTC

Une revue spécifique des horaires proposés sera réalisée par l'OTC dans le cadre de la demande d'approbation du programme de vol de chaque saison IATA.

L'objectif de cette revue est de vérifier, avant le début de l'exécution des services, la conformité des horaires proposés par le Délégué vis-à-vis des exigences des OSP en termes d'horaires et de durée de séjour à destination.

Toutefois, pour les aéroports coordonnés dont l'obtention des créneaux horaires qui sont réservés dans le cadre de l'exécution de la DSP se fait conformément au Règlement européen (CEE) n° 95/93, toute différence en termes d'horaires et de durée de séjour à destination par rapport au cahier des charges ne pourra être imputée au Délégué, sauf en cas de négligence du Délégué en ce qui concerne ses propres créneaux horaires (non OSP).

A la fin de chaque année civile, et indépendamment de tout contrôle pouvant être réalisé à tout moment par l'OTC, notamment dans le cadre prévu à l'Article 28, la bonne exécution de la Convention et le respect des OSP seront contrôlés, sur la base notamment des documents fournis par le Délégué selon le modèle figurant en Annexe 4, devant être rempli selon la note explicative jointe à ce modèle.

L'ensemble des obligations du Délégué seront comparées aux exigences du cahier des charges des OSP en utilisant également les états statistiques mensuels communiqués par le Délégué incluant le cas échéant un rapprochement avec les données communiquées par les gestionnaires des aéroports concernés.

Article 26. Concertation et coordination entre les Parties

26.1 Comité de suivi environnemental, économique et juridique

Un comité de suivi environnemental, économique et juridique se réunit *a minima* tous les trois (3) mois afin de suivre la situation économique de la desserte aérienne objet de la Convention.

A la demande de la Collectivité de Corse ou de l'OTC, il peut être réuni en tant que de besoin.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;

- d'un représentant de la Collectivité de Corse ;
- des référents mentionnés à l'Article 4.2, d'un responsable financier du Délégué et ;
- de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué, et avec notification préalable au Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner les états statistiques mensuels ainsi que les CEP actualisés trimestriellement, qui doivent être produits par le Délégué à titre indicatif en tant qu'outils de travail. Les données transmises dans les CEP actualisés ne sont que prévisionnelles.

Le Délégué s'engage à se conformer aux modèles de transmission des données établis par l'OTC figurant en Annexes 5 et 8, lesquels peuvent être amenés à évoluer en cours d'exécution de la Convention

Ce dernier pourra également être amené à produire tout élément financier analytique - notamment tous les coûts associés aux impacts des réglementations carbone, carburant durable et taxation du carburant - et toute réponse écrite à une question posée par l'OTC ainsi que des projections financières sur l'impact de nouvelles réglementations en cours de préparation ou récemment adoptées.

Ce comité a également pour objet de traiter des questions liées :

- à l'impact des normes environnementales sur l'exécution de la Convention mais également des conséquences de l'entrée en vigueur de toutes nouvelles normes environnementales ;
- à l'impact de l'évolution de la réglementation en matière énergétique sur l'exécution de la Convention ;
- à l'analyse a posteriori de l'évolution des flux de passagers transportés, phénomènes de saturation, de la fermeture des vols à la vente et des enseignements qui pourraient en être tirés (modification des OSP, etc.) ;
- à l'analyse des engagements pris et à prendre au titre des couvertures carburant.

La convocation est transmise au Délégué trente (30) jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable sept (7) jours avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'0 de la présente Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la Collectivité de Corse et au Délégué dans un délai d'une (1) semaine à compter de la réunion. La Collectivité de Corse et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de dix (10) jours ouvrés à compter de sa réception. L'absence d'observation dans ce délai vaut approbation.

26.2 Comité de suivi opérationnel

Un comité de suivi opérationnel se réunit chaque semaine afin de suivre l'exécution du Service et les adaptations qui pourraient apparaître nécessaires. Une fréquence plus rapprochée pourra être décidée en cas de crise.

Il est composé :

- d'un représentant de l'OTC ;
- d'un représentant de chacun des exploitants aéroportuaires concernés ;
- des référents mentionnés à l'Article 4.2, de responsables techniques du Délégué ; et
- de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué, et avec notification préalable au Délégué.

Ce comité a pour objet d'examiner tous les documents transmis par le Délégué (ou par tout autre membre du comité) concernant l'exécution du Service (en ce compris notamment, tout élément statistique ou relatif à une éventuelle saturation, fermeture à la vente, etc.).

La convocation est transmise au Délégué trois (3) jours avant la date de réunion du comité. L'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion du comité donne lieu à la pénalité prévue à l'0 de la présente Convention.

Le compte-rendu est établi par l'OTC qui le transmet à la Collectivité de Corse et au Délégué dans un délai de trois (3) jours à compter de la réunion. La Collectivité de Corse et le Délégué peuvent y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de trois (3) jours ouvrés à compter de sa réception. L'absence d'observations dans ce délai vaut approbation.

26.3 Comité de présentation et d'analyse des programmes

Le comité technique se réunit deux fois par an, au plus tard quarante-cinq (45) jours avant chaque début de saison aéronautique IATA, sur convocation de l'OTC adressée trente (30) jours avant la date de réunion.

Il est dirigé par le Directeur général de l'OTC ou son représentant et composé des représentants de l'OTC, d'un représentant de la Direction Générale de l'Aviation Civile, des représentants du Délégué ainsi que d'un représentant de chacun des exploitants aéroportuaires concernés et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué.

Le comité a pour objet principal d'examiner de manière concertée les programmes prévisionnels de chaque saison aéronautique IATA, les conditions de réalisation du service et plus particulièrement l'ajustement des capacités programmées au plus près de la demande dans le respect des obligations de service public.

26.4 Comité d'analyse sur l'exécution de la Convention

Le comité se réunit annuellement, au plus tard mi-novembre, selon convocation de l'OTC adressée trois (3) semaines avant la date de réunion.

Il est dirigé par le Directeur général de l'OTC et ou son représentant, composé des représentants de l'OTC, des représentants du Délégué, et de toute autre personne dont la présence sera jugée utile par l'OTC, éventuellement à la demande du Délégué, après signature d'un engagement de confidentialité et avec notification préalable au Délégué.

Le comité a pour objet principal (i) d'examiner le rapport annuel d'exécution de l'année n-1, prévu à l'Article 28 de la présente Convention, tel que préalablement audité par le Délégué et (ii) d'analyser les éléments et constats produits lors des réunions du Comité de suivi environnemental, économique et juridique, pouvant donner lieu à la préparation de propositions d'évolution des OSP.

Conformément à l'article 28, le Délégué remet à l'OTC dans son rapport annuel un compte d'exploitation selon le modèle figurant en Annexe 4 de la Convention (En cas de modification des méthodes comptables, le Délégué produira également une version pro forma des comptes d'exploitation aux méthodes d'élaboration des comptes prévisionnels figurant en Annexe 2).

Il est procédé à la comparaison du prévisionnel et du réalisé dans le cadre du comité d'analyse sur l'exécution de la Convention, sur la base d'une note explicative des écarts constatés entre le compte d'exploitation prévisionnel qui constitue l'Annexe 2 et les comptes d'exploitation joints au rapport final, par poste de charges sous forme d'approche par écart prix et écart quantité selon les modèles figurant en Annexe 8.

Ce comité peut aborder d'autres points majeurs relatifs à la Convention ou à son environnement s'ils ont été portés à l'ordre du jour joint à la convocation. Le cas échéant, le Délégué peut solliciter l'inscription à l'ordre du jour de tels points.

Le compte rendu de chacun des comités susvisés est établi par l'OTC qui le transmet au Délégué dans un délai de deux (2) semaines à compter de la réunion. Le Délégué peut y apporter des observations ou demander des modifications dans un délai de deux (2) semaines à compter de sa réception. L'absence de validation dans ce délai vaut approbation.

Article 27. Droit de contrôle sur pièces et sur place de l'Autorité déléguée

Un ou des représentants de l'Autorité déléguée ou tout prestataire de service désigné par elle peuvent se faire présenter par le Délégué, dans un délai raisonnable et tenant compte des usages du secteur du transport aérien, toutes pièces et tous documents nécessaires à l'exercice de son droit de contrôle dans la limite du respect du secret commercial protégé par la loi.

Ils peuvent procéder à toute vérification utile pour s'assurer que le service public délégué est exploité dans les conditions prévues à la Convention et que les intérêts contractuels de la Collectivité sont sauvegardés.

En outre, et s'agissant particulièrement du contrôle relatif à la mise en place du tarif résident, l'OTC se réserve la possibilité de procéder à un échantillonnage aléatoire par exemple en réalisant une réservation sur le site internet du Délégué, en vue de vérifier pour plusieurs dates et plusieurs lignes la disponibilité du tarif résident.

Les résultats de ces contrôles sont susceptibles de donner lieu à application des mises en demeure et sanctions prévues à la Convention.

Tout prestataire désigné par l'Autorité déléguée pour exercer ce contrôle devra fournir au Délégué un engagement unilatéral de confidentialité visant à garantir la non-divulgence de toute information confidentielle transmise par le Délégué.

Article 28. Rapport annuel d'exécution

Pour permettre la vérification et le contrôle du fonctionnement des conditions financières et techniques de la Convention ainsi que le versement de la compensation financière à l'issue de chaque période annuelle d'exploitation, le Délégué fournira à l'Autorité Déléguée chaque année avant le 1^{er} juin un rapport d'exécution comprenant, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-3 du Code général des collectivités territoriales, les éléments suivants :

- Le compte annuel de résultat de l'exploitation pour la Ligne selon le modèle figurant en Annexe 4 de la Convention (En cas de modification des méthodes comptables, le Délégué produira également une version pro forma des comptes d'exploitation aux méthodes d'élaboration des comptes prévisionnels figurant en Annexe 2) ;
- Une présentation des méthodes et des éléments de calcul économique annuel et pluriannuel retenus pour la détermination des produits et charges directs et indirects imputés au compte de résultat de l'exploitation ;
- L'analyse de la qualité du service rendu comportant notamment la liste exhaustive et la nature des perturbations et interruptions de service ;
- Une annexe comportant toutes les informations utiles permettant à la Collectivité de Corse d'apprécier les conditions d'exécution du service et comprenant notamment la liste des vols effectués avec le type d'appareils, le trafic passagers par ligne, les taux de remplissages par vol, les tarifs pratiqués, leur mode de détermination et leur évolution, les effectifs.

Les documents sont transmis sous format papier en quatre exemplaires et sous format électronique à l'Autorité Déléguée.

Il est convenu que le dernier jour de chaque période d'exploitation est fixé au 31 décembre.

L'absence de production des documents dans les délais susvisés constitue une faute contractuelle donnant lieu à l'application des sanctions financières prévues à la Convention.

Article 29. Etat statistique mensuel

Le Délégué fournit à l'Autorité Déléguée un état statistique mensuel détaillant, pour la liaison objet de la Convention, la liste des vols effectués avec le type d'appareil, les capacités offertes, le nombre total de passagers transportés, le nombre total de passagers payants transportés ainsi que la liste et la nature des incidents d'exploitation.

Cet état statistique sera établi selon un modèle informatique indiqué par l'Office des Transports de la Corse, tel que figurant en Annexe 5 à la Convention, et comportant notamment les éléments suivants pour chaque liaison : date du vol, le numéro de vol, l'aéroport de départ et d'arrivée, les horaires de départ et d'arrivée, la fréquence, le type d'avion, le nombre de sièges offerts, le détail des sièges offerts par offre régulière (offre de base) et supplémentaire, le nombre de passagers payants et gratuits, le nombre de passagers, par typologie de passager (passagers acquittant un tarif résident ou non-résident), le coefficient de remplissage.

Cet état statistique mensuel devra être remis au plus tard le quinze (15) de chaque mois suivant le mois analysé.

Article 30. Pénalités – Réduction du montant de la Compensation Financière

Sans préjudice de l'application des dispositions de l'article R. 330-20 du Code de l'aviation civile et de l'Article 34 et sauf événement extérieur au Délégué, imprévisible et qu'il n'a pu éviter malgré les efforts raisonnables déployés, en cas de manquement par le Délégué aux obligations de service public ou à toute obligation contractuelle au cours d'une période d'exploitation, une réduction du montant de la Compensation Financière fixée à l'Article 23 pourra lui être appliquée, conformément à ce qui suit :

- a) En cas de capacités offertes inférieures aux capacités requises par les obligations de service public, l'Office des Transports de la Corse pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE de l'année sera calculé au prorata de la capacité non fournie sur la base d'1/4 (un quart) du montant de la CFE de l'année. L'OTC réduira ainsi les mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité.
- b) En cas d'annulation, pour des raisons imputables au Délégué, d'un nombre de vols supérieur à 1 % des vols requis par les obligations de service public, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE de l'année sera calculé au prorata des fréquences non assurées sur la base d'1/4 (un quart) du montant de la CFE de l'année. L'OTC réduira ainsi les mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité.

En cas de non-respect par le Délégué d'un taux de ponctualité corrigée (retard inférieur à 15 minutes) de 85% des vols opérés pendant l'année sur la ligne, pour des raisons imputables au Délégué, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE au moment de la réconciliation annuelle au titre de l'année considérée. Ce montant de réduction de la CFE pourra s'élever à 2 500 euros par point inférieur à 85 % et d'un montant de 5 000 euros par point inférieur à 80 % et d'un montant de 7 500 euros par point entre

75 et 70 %, dans la limite par conséquent de 75 000 euros par an. Le taux de ponctualité calculé sur la base des données du Délégué est arrondi au point supérieur par le Délégué. L'OTC réduira l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité.

Ne seront pas considérées comme étant des raisons imputables au Délégué : (i) toute grève ou mouvement social externe au Délégué, (ii) toute cause d'annulation ou de retard découlant du contrôle aérien, (iii) toute force majeure telle que définie à l'Article 31, ou (iv) toute circonstance extraordinaire au sens du Règlement (CE) n° 261/2004.

- c) En cas de non-application par le Délégué des tarifs résidents à un usager qui est en droit d'y prétendre conformément aux obligations de service public ou en cas de constat, par l'OTC, dans le cadre de son contrôle, de l'absence de mise en œuvre du tarif résident, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE mensuelle au prorata du nombre de jours calendaires, indépendamment du nombre d'usagers impactés par jour, pendant lesquels il a été constaté que le tarif résident n'était pas disponible sur la base d'1/5^{ème} (un cinquième) du montant de la CFE de l'année.
- d) En cas de non-respect par le Délégué des obligations de service public en matière d'amplitude horaire en programmé, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE. Ce montant de réduction de la CFE de l'année sera calculé au prorata du nombre de jours pendant lesquels l'obligation de durée minimum sur site n'a pas été respectée sur la base d'1/5^{ème} (un cinquième) du montant de la CFE de l'année. L'OTC réduira ainsi les mensualités de l'année suivante jusqu'à apurement du montant de la pénalité.
- e) En cas de non-production par le Délégué dans le délai imparti des documents exigés par l'Article 26, l'Article 27, l'Article 28 et l'Article 29 de la Convention, quinze (15) jours après une mise en demeure restée infructueuse, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE au titre de l'année considérée égale à 20 000 euros par jour de retard. Cette pénalité donnera lieu à une réduction de l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité.
- f) En cas d'interruption du service par le Délégué sans respecter le délai de préavis prévu par les obligations de service public, l'OTC pourra lui appliquer une réduction du montant de la CFE égale à 1/5^{ème} (un cinquième) de la compensation de l'année par mois de carence. Cette pénalité sera le cas échéant, appliquée en fin de Convention.

- g) En cas de retard de production du rapport annuel d'exécution par le Délégué dans le délai imparti en vertu de l'Article 28, l'OTC pourra lui appliquer une retenue de 12,5 %, de sorte que l'acompte relatif à la période en cours à ce moment sera réduit à 82,5 % au lieu de 95 % jusqu'à ce que le rapport soit produit.
- h) En cas d'absence d'un des représentants susvisés du Délégué sans présentation d'un motif valable avant la réunion d'un des comités convoqués conformément à l'article 26, l'Autorité Déléguée pourra appliquer au Délégué une réduction du montant de la CFE au titre de l'année considérée égale à 1 000 euros par absence. Cette pénalité donnera lieu à une réduction de l'acompte mensuel suivant à hauteur du montant de la pénalité.

Les différentes sanctions prévues ci-dessus ne pourront pas se cumuler. Seule la cause primaire fera l'objet d'une sanction, sans préjudice du droit pour l'Autorité Déléguée de résilier la présente Convention pour inexécution fautive dans les conditions prévues à l'Article 34.

Chapitre V - MODIFICATION ET FIN DE LA CONVENTION

Article 31. Clause de rencontre

31.1 Réexamen des conditions d'exécution de la Convention

En cas de force majeure ou d'imprévision, les Parties se concertent afin d'identifier les mesures destinées à rétablir l'équilibre économique de la Convention.

Dans ces hypothèses, les Parties se rencontrent dans les meilleurs délais à l'initiative de la Partie la plus diligente.

La force majeure est définie, conformément à la jurisprudence administrative, comme un évènement extérieur aux Parties, imprévisible et irrésistible.

L'imprévision désigne au sens de la jurisprudence administrative française et de l'article L. 6 du Code de la commande publique un évènement présentant cumulativement les conditions suivantes :

- Indépendant de la volonté des Parties ;
- Imprévisible lors de la conclusion de Convention ou dont les effets ne pouvaient être raisonnablement prévus lors de la signature de la Convention ; et
- Entraînant un bouleversement temporaire de l'économie générale de la Convention.

Les Parties se concerteront pour procéder au réexamen des conditions d'exécution de la Convention dans un délai maximal de trois (3) mois à compter de la saisine de l'OTC.

Toute modification des conditions d'exécution qui serait décidée en application du présent article donnera ensuite lieu à la conclusion d'un avenant soumis au vote de l'Assemblée de Corse. Le versement de toute indemnité de force majeure ou d'imprévision fera l'objet d'un accord distinct à la présente Convention.

Les conditions d'exécution de la présente Convention peuvent également être modifiées en cas de décision de mise en place, par l'Autorité Délégante, sans que le Délégué puisse s'y opposer, d'un mécanisme permettant la mutualisation des coûts carburant à l'échéance du contrat de couverture carburant conclu par le Délégué pour une durée de vingt-quatre (24) mois.

Si l'Autorité Délégante ne décide pas de la mise en place d'un tel mécanisme, les Parties acteront de la contractualisation d'un nouveau contrat de couverture carburant. Un avenant à la présente Convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions associées à ce nouveau contrat de couverture courant selon une durée fixée par l'Autorité Délégante et permettant l'exécution de la Convention à des conditions financières non substantiellement dégradées.

31.2 Rencontres spécifiques

Eu égard au contexte réglementaire en matière environnementale, les Parties conviennent de faire un point régulier lors du comité environnemental, économique et juridique aux fins d'évaluer l'état des réglementations d'ordre environnemental, d'origine internationale, européenne, et nationale adoptées, ayant trait à l'exécution du Service.

Dans l'hypothèse où le Délégué souhaiterait s'engager dans des projets de nature à approfondir les solutions techniques permettant, notamment, d'alléger les niveaux d'émission de gaz à effet de serre, ou, dans une plus large mesure, améliorer la qualité environnementale du service, les Parties conviennent de se rencontrer à l'initiative de la plus diligente d'entre elles.

En cas d'entrée en vigueur de toutes normes environnementales induisant des obligations relatives à la composition du carburant ou instaurant des limitations d'émission de gaz à effet de serre, les Parties conviennent de se rencontrer, à l'initiative de la Partie la plus diligente, afin d'en déterminer les conséquences financières étant précisé que leur survenance ne dispense par le Délégué de son obligation d'exécution.

Après validation par l'Autorité Délégante, un avenant à la présente Convention permettra d'intégrer les nouvelles conditions y associées jusqu'à l'échéance de la Convention, ainsi que les nouvelles conditions financières et leur intégration dans le compte d'exploitation prévisionnel visé à l'Annexe 2.

Article 32. Terme de la Convention

La présente Convention prend fin à son terme, tel que fixé à l'Article 2.

A compter de la date de cessation de la Convention, les Parties disposent d'un délai de douze (12) mois pour procéder à l'apurement définitif des comptes.

Dans l'hypothèse où une nouvelle convention de délégation de service public serait conclue à l'issue de la présente Convention, le Délégué prendra toutes les mesures permettant à son successeur d'assurer la continuité du service public à l'échéance de la présente Convention, notamment en lui fournissant toutes informations nécessaires à une bonne transition.

Article 33. Résiliation pour motif d'intérêt général

L'Autorité Délégante peut résilier, conformément et dans les conditions de la jurisprudence administrative, de façon unilatérale, la convention pour un motif d'intérêt général.

Cette résiliation, sans indemnité, devra être précédée d'un préavis motivé d'un (1) an notifié au Délégué par tout moyen permettant d'en donner une date certaine.

Article 34. Résiliation pour faute du Délégué

Les motifs justifiant la résiliation de la Convention pour faute du Délégué sont notamment, les suivants :

- manquements graves ou répétés à la Convention ;
- manquements graves ou répétés à la sécurité ;
- infractions à la réglementation en vigueur applicable au secteur des transports aériens ;
- fraude ou malversation ;
- cession totale ou partielle de la Convention sans autorisation expresse et préalable de la Collectivité et de l'OTC ;
- modification de son actionnariat en méconnaissance des stipulations de l'Article 37.

Sauf dans le cas où le manquement est irrémédiable, la résiliation est précédée d'une mise en demeure qui indique la nature du manquement constaté et prévoit un délai raisonnable pour y remédier qui ne peut être inférieur à quinze (15) jours.

Le Délégué dispose en tout état de cause d'un délai de quinze (15) jours à compter de la notification de la mesure envisagée pour formuler ses observations.

La résiliation prend effet à compter du jour de la notification de la résiliation au Délégué défaillant par tout moyen permettant d'en donner date certaine.

La résiliation pour faute du Délégué ne donne lieu au versement par l'OTC ou la Collectivité de Corse d'aucune indemnité au Délégué défaillant.

Article 35. Liquidation ou redressement judiciaire du Délégué

En cas de redressement judiciaire ou de liquidation judiciaire du Délégué (ou, le cas échéant, de l'un des Membres du Groupement), la Convention est résiliée de plein droit pour le Délégué ou, le cas échéant, pour le Membre du Groupement concerné par la procédure collective après une mise en demeure de prendre parti sur la poursuite de la Convention adressée par la Collectivité de Corse au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, et restée plus d'un (1) mois sans réponse. Avant l'expiration de ce délai, le juge-commissaire peut impartir au liquidateur, ou à l'administrateur en cas de redressement judiciaire, un délai plus court ou lui accorder une prolongation, qui ne peut excéder deux (2) mois, pour se prononcer.

Cette résiliation ne donne droit au versement d'aucune indemnité au Délégué (ou, le cas échéant, au Membre du Groupement) objet de la procédure collective.

Article 36. Cession de la Convention

36.1 Cession de la Convention

Le Délégué ne pourra céder ni transférer par quelque voie de droit que ce soit (notamment par voie de cession, transfert, substitution, d'apport, fusion, scission ou de toute autre transmission universelle de patrimoine, suretés) à titre gratuit ou onéreux tout ou partie des droits et obligations résultant de la Convention qu'avec l'agrément exprès, écrit et préalable de l'Autorité Délégante.

En cas de cession ou autre transfert agréé par le Délégué, le bénéficiaire de la cession ou du transfert sera alors subrogé au Délégué dans les droits et obligations résultant de la Convention.

La cession sera matérialisée par un avenant de transfert entre les Parties.

36.2 Dispositions générales

A défaut d'agrément dans les conditions ci-dessus visées, la cession sera considérée comme irrégulière et inopposable à l'OTC et pourra entraîner la résiliation de la Convention par l'OTC pour faute, dans les conditions prévues à l'Article 34.

Le Délégué supportera seul la charge intégrale des frais liés à la cession de la Convention, en ce compris notamment toutes les taxes, droits, honoraires, redevances et impôts, remises en cause d'exonérations passées ou futures en découlant.

Article 37. Modification de l'actionnariat du Délégataire

Si la composition de l'actionnariat du Délégataire (ou de l'un des Membres du Groupement) venait à être modifiée de manière majoritaire par rapport à l'actionnariat initial à la date de signature de la présente Convention, il en informerait, préalablement à sa mise en œuvre, l'OTC et la Collectivité de Corse par lettre recommandée avec accusé de réception.

Le Délégataire (ou le Membre du Groupement dont l'actionnariat viendrait à être modifié) devra, dans la lettre de notification susvisée adressée à l'OTC et à la Collectivité de Corse, justifier du maintien de ses capacités économiques, financières, techniques et professionnelles.

A compter de la réception de la lettre de notification visée à l'alinéa 1, l'OTC et la Collectivité de Corse se prononcent dans un délai d'un (1) mois. L'absence de réponse vaut non-opposition.

Le refus de l'OTC et de la Collectivité de Corse donnera lieu à une décision de résiliation sans indemnité de la Convention à l'égard du Délégataire ou, le cas échéant, dudit Membre du Groupement, qui ne pourra intervenir qu'en respectant un préavis de 6 (six) mois. A compter de cette dernière date, le du Membre du Groupement sortant ne sera plus tenu aux obligations futures de la Convention.

Dans ce cas, l'autre Membre du Groupement continuera à assurer l'exploitation du service afin d'éviter toute rupture de la continuité du service.

Cette modification de la composition du Délégataire fera l'objet d'un avenant à la présente Convention.

Sans préjudice de l'application des dispositions précédentes, toute modification de l'actionnariat du Délégataire ou, en cas de Groupement, d'un des Membres du Groupement excédant un seuil de 10 % donne lieu à une information dans les plus brefs délais de la Collectivité de Corse et de l'OTC.

Article 38. Notification de la Convention

Pour l'exécution de la Convention et de tout ce qui s'y attache, les Parties font élection de domicile aux adresses mentionnées ci-après.

Pour l'Autorité Délégante : [*]

Pour le Délégué :

Air Corsica
Aéroport Napoléon Bonaparte, BP 505
20186 Ajaccio Cedex 2

Société Air France
45, rue de Paris
95747 Roissy-Charles de Gaulle Cedex

Toute notification au titre de la présente Convention doit être faite par écrit et peut être valablement envoyée soit par lettre recommandée avec demande avis de réception à ces adresses. La notification est réputée être effectuée à la date de réception de la lettre recommandée avec demande avis de réception.

Fait à Ajaccio, le [*] 2024

JUSTIFICATION :

Compte tenu du report de l'entrée en vigueur de cette convention, celle-ci sera signée en 2024.

En [*] exemplaires

Pour la Collectivité de Corse

Pour l'Office des Transports
de la Corse

Pour Air Corsica

Pour Société Air France

LISTE DES ANNEXES

Annexe 1 : obligations de service public telles que publiées à l'Assemblée de Corse

Annexe 2 : CEP remis dans l'offre du délégataire

Annexe 3 : modèle de compte d'exploitation prévisionnel

Annexe 4 : modèle de compte de résultat analytique annuel

Annexe 5 : modèle d'état statistique mensuel

Annexe 6 : traitement des cas d'annulation de réservations par les passagers résidents

Annexe 7 : procédure d'accréditation des résidents corses

Annexe 8 : modèle de compte d'exploitation prévisionnel actualisé trimestriellement

Annexe 9 : conditions d'accueil des personnes à mobilité réduite

Annexe 10 : modalités de suivi, de contrôle et d'actualisation de la contribution spécifique carbone

Annexe 11 : présentation du montant prévisionnel de la CFC