



Test de marché

Date limite de réception des réponses : le 14 octobre 2022 à 18 heures

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

D'une part, l'exploitation est réalisée dans le cadre de dix conventions de délégation de service public portant chacune sur des liaisons différentes :

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

Chacune de ces conventions, d'une durée de 45 mois et 7 jours, est entrée en vigueur le 25 mars 2020 et prendra fin le 31 décembre 2023.

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

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

La présente consultation présentera donc :

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

I. Le cadre juridique de la consultation

L'organisation de la desserte aérienne et l'institution d'obligations de service public sont encadrées par la réglementation nationale et européenne notamment le règlement n°1008/2008 du 24 septembre 2008 *établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté* (le **Règlement n° 1008/2008**), tel qu'interprété par les lignes directrices interprétatives relatives au règlement (CE) no 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil — Obligations de service public (OSP) du 17 juin 2017 (les **Lignes Directrices**). Le régime des aides d'Etat doit également être pris en compte quant aux modalités de définition du service public de transport aérien.

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

L'article L.4424-18 du code général des collectivités territoriales prévoit le principe de continuité territoriale destiné à atténuer les contraintes de l'insularité. Sur cette base, la Collectivité de Corse a compétence pour définir les modalités d'organisation des transports aériens entre l'île et toute destination de la France continentale, en particulier en matière de desserte et de tarifs.

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

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

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

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

L'article 16 § 9 du Règlement n°1008/2008 susvisé prévoit qu'une exclusivité peut être attribuée à un opérateur aérien pendant une période de quatre ans après organisation d'un appel d'offres dès lors qu'« *aucun transporteur aérien communautaire n'a commencé ou ne peut démontrer qu'il est sur le point de commencer des services aériens réguliers* »

durables sur une liaison, conformément à l'obligation de service public qui a été imposée sur cette liaison ».

Conclusion

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

I.3 La réglementation relative aux aides d'Etat

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

I.3.1 Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et le paquet Almunia

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

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

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

Toute participation financière d'une collectivité publique à une activité exercée par un opérateur économique n'est pas nécessairement une aide d'Etat. Ainsi, une compensation de service public n'est pas une aide d'Etat si elle répond à un certain nombre de conditions résultant de la jurisprudence dite « *Altmark* »³.

L'une de ces conditions concerne précisément la définition des obligations de service public qui doivent se rapporter à un service d'intérêt économique général. Cette jurisprudence se fonde sur l'article 106 § 2 du Traité du le fonctionnement de l'Union

¹ 2007/C 194/01

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

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

européenne prévoyant que des dérogations au traité sont possibles dès lors que leur application compromettrait le fonctionnement d'un service d'intérêt économique général :

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

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

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

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

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

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

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

⁵ Souligné par nous

I.3.2 Les lignes directrices interprétatives relatives au Règlement n°1008/2008

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

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

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

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

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

II. Le périmètre du service public actuel

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

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

Ligne	Total des sièges/an	Fréquences
Orly-Ajaccio	580 000	4 A/R lundi et vendredi, 3 A/R du mardi au jeudi et 2 A/R jour férié // cumul 6 A/R sur samedi + dimanche
Orly-Figari	195 500	Minimum 10 A/R / semaine en été // 7 A/R / semaine en hiver
Marseille-Ajaccio	318 700	3 A/R du lundi au vendredi (1 en milieu de jour) // 2 A/R samedi, dimanche et jours fériés (régulièrement répartis)
Marseille-Figari	105 000	2 A/R du lundi au vendredi // 1 A/R samedi et dimanche
Nice-Ajaccio	126 600	2 A/R (idem jour férié) du lundi au dimanche // 17 A/R par semaine minimum
Nice-Figari	59 100	1 A/R du lundi au dimanche
Orly-Bastia	580 000	4 A/R lundi-jeudi-vendredi, 3 A/R mardi-mercredi et 2 A/R jour férié // cumul 6 A/R sur samedi + dimanche en hiver et 7 A/R en été
Orly-Calvi	187 600	1 A/R du lundi au dimanche et jours fériés
Marseille-Bastia	318 700	3 A/R du lundi au vendredi (1 en milieu de journée) // 2 A/R samedi, dimanche et jour férié (régulièrement répartis)
Marseille-Calvi	61 000	1 A/R quotidien d'octobre à avril inclus 2 A/R quotidiens de mai à septembre inclus 1 A/R jour férié
Nice-Bastia	142 400	3 A/R du lundi au vendredi, 2 A/R le samedi, dimanche et jour férié // 19 A/R par semaine minimum
Nice-Calvi	45 400	1 A/R du lundi au dimanche

2/ Conditions tarifaires particulières

Conditions tarifaires par trajet (un tronçon), hors taxes, redevances et frais divers inclus (frais de distribution, taxes et redevances « per capita » perçues par l'Etat, les collectivités et autorités aéroportuaires et identifiées sur le titre de transport.
Tarif résident (100% de la capacité maxi)
<ul style="list-style-type: none"> - Frais de service en cas de vente directe : 3 € maximum - ORY-AJA, ORY-FSC, ORY-CLY et ORY-BIA 61 € - AJA-MRS, FSC-MRS, CLY-MRS et BIA-MRS 21 € - AJA-NCE, FSC-NCE, CLY-NCE et BIA-NCE 21 € - modifiable et remboursable sans condition et sans frais supplémentaire <p>Note : accessible aux seuls passagers ayant leur résidence fiscale en Corse</p>

III. Organisation de la consultation

III.1 Objet de la consultation

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

- Transmettre une analyse du périmètre actuel de service public de la desserte aérienne traduit à travers des obligations de service public imposées dans le cadre de 10 conventions de délégation de service public sur douze lignes ;
- Préciser l'offre de transport aérien qu'il serait prêt à réaliser à compter du 1^{er} janvier 2024 entre le continent et la Corse, dans chacune des hypothèses suivantes :
 - o Sans obligation de service public n'est en vigueur à partir de cette date ;
 - o Avec obligation de service public mais sans exclusivité (i.e., sans convention de délégation de service public)
 - o Avec obligations de service public et en exclusivité (i.e., avec convention de délégation de service public)
 - o Avec obligations de service public, en exclusivité et compensation financière.

Il doit porter une attention particulière sur la saisonnalité de l'offre de transport aérien étant entendu que la Corse doit bénéficier de services aériens toute l'année.

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

III.2 Contenu des réponses

III.2.1 Précision des réponses et organisation des réponses

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

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

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

III.2.2 Identité de l'opérateur

Chaque personne répondant à la présente consultation doit préciser :

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

III.2.3 Analyse des obligations de service public actuelles

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

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

III.2.4 L'offre réalisée sur les quatre prochaines années sans mise en œuvre par la Collectivité de Corse d'obligations de service public ou de délégations de service public

L'opérateur aérien déterminera l'offre de transport aérien qu'il serait prêt à réaliser entre le 1^{er} janvier 2024 et le 31 décembre 2027 entre le continent et la Corse si aucune obligation de service public ou aucune convention de délégation n'est en vigueur au cours de cette période.

A cet effet, il précise :

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

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

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

III.2.5 Modalités de transmission des réponses

Les observations des opérateurs doivent être transmises **au plus tard le 14 octobre 2022, à 18h00** (heure de Paris) à l'Office des transports de la Corse :

- Soit par voie postale ou remise en main propre contre récépissé, contenant au moins une version électronique (clé USB ou autre) à l'adresse suivante :

Office des Transports de la Corse
2 Rue Conventionnel Salicetti
20200 Bastia
- Soit directement par email à l'adresse : consult.otc@aerogestion.fr

Annexes :

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

Annexe 1 : Trafic résident

Le trafic résident est évalué sur la base du décompte des billets résidents achetés et utilisés entre 2017 et 2021 :

Ligne	Trafic annuel (x1000 passagers)					Part du trafic résident				
	2017	2018	2019	2020	2021	2017	2018	2019	2020	2021
AJA-MRS	255	250	254	163	212	49%	51%	51%	49%	50%
AJA-NCE	107	106	108	65	84	42%	47%	47%	44%	45%
AJA-ORY	469	483	464	290	400	21%	20%	20%	10%	15%
BIA-MRS	246	244	261	164	211	55%	57%	57%	54%	55%
BIA-NCE	100	101	107	70	90	55%	59%	59%	57%	59%
BIA-ORY	400	424	437	258	350	23%	23%	23%	11%	17%
CLY-MRS	55	53	57	36	44	34%	33%	33%	34%	37%
CLY-NCE	28	28	31	17	22	25%	25%	25%	25%	30%
CLY-ORY	144	147	146	90	128	10%	10%	10%	6%	7%
FSC-MRS	96	94	89	59	74	35%	33%	33%	28%	33%
FSC-NCE	46	48	46	32	41	19%	19%	19%	16%	19%
FSC-ORY	201	200	194	129	180	15%	12%	12%	6%	10%

Source : Rapports annuels d'exécution et OTC

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

Annexe 2 : identification des trois saisons types

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

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

Offre hebdomadaire type :

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

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

- Week end :
- Milieu de semaine :