

AVISU CESEC 2023-41¹
AVIS CESEC 2023-41

Relatif aux
Rilativu à e

Délégations de service public pour l'exploitation, à compter du 1er janvier 2024, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Ajaccio, 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 du 27 avril 2023 de l'Assemblée de Corse

Delegazione di serviziu publicu pè a sfruttera, à cuntà da u 4 di ghjennaghju di u 2024, di i quattru aeruporti di Corsica, Aiacciu, Bastia, Figari è Calvi da una parte, è l'aeruporti di Parigi Orly, Marseglia è Nizza da l'altra parte, in cunfurmità cun l'ubligazione di serviziu publicu imposte da a deliberazione N° 23-054 AC di u 27 d'aprile di u 2023 di l'Assemblea di Corsica

Vu le Code général des Collectivités territoriales, notamment ses articles L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vistu u Codice generale di e Cullettività Territoriale, in particolare i so articuli L. 4422-34 à L. 4422-37, R.4422-4 à R. 4425-6 ;

Vu la lettre de saisine du 15 novembre 2023 par laquelle Monsieur le Président du Conseil Exécutif de Corse **demande l'avis du Conseil Economique Social, Environnemental et Culturel de Corse sur les Délégations de service public pour l'exploitation, à compter du 1er janvier 2024, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Ajaccio, 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 du 27 avril 2023 de l'Assemblée de Corse ;**

Vistu a lettera di presentazione di u 15 di nuvembri di u 2023 di u Sgiò Presidente di u Cunsigliu Esecutivu di Corsica chì dumanda l'avisu di u Cunsigliu Economicu, Sucial, di l'Ambiente e Culturale di Corsica rilativu à e Delegazione di serviziu publicu pè a sfruttera, à cuntà da u 4

¹ Adopté à l'unanimité

Votants : 46

di ghjennaghju di u 2024, di i quattru aeruporti di Corsica, Aiacciu, Bastia, Figari è Calvi da una parte, è l'aeruporti di Parigi Orly, Marseglia è Nizza da l'altra parte, in cunfurmità cun l'obligazione di serviziu publicu imposte da a deliberazione N° 23-054 AC di u 27 d'aprile di u 2023 di l'Assemblea di Corsica ;

Après avoir entendu, Madame Flora MATTEI, Présidente de l'OTC ;

Sur le rapport de Marie-Josée SALVATORI, pour la commission développement économique, tourisme, affaires sociales, emploi et prospective ;

À nant'à u raportu di Marie-Josée SALVATORI, per a cummissione « sviluppu ecunomicu, turisimu, affari suciali, impiegu, è pruspettiva » ;

***U Cunsigliu Ecunomicu, Suciale, di l'Ambiente e Culturale di Corsica
Adunitu in seduta pienaria u 28 di nuvembri di u 2023, in Bastia
Prununzia l'avisu chì seguita***

Le rapport soumis concerne les délégations de service public pour l'exploitation, à compter du 1er janvier 2024, de services aériens réguliers entre les quatre aéroports de Corse, Aiacciu, 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 du 27 avril 2023 de l'Assemblée de Corse

Pour rappel, 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 de Corse (Bastia, Calvi, Ajaccio et Figari) et, d'autre part, les aéroports de Paris Orly, Marseille et Nice, à savoir :

1/ 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) ;

2/ Une convention relative aux liaisons entre Aiacciu et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n°2) ;

3/ Une convention relative aux liaisons entre Ajaccio et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n°3) ;

4/ 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) ;

5/ Une convention relative aux liaisons entre Bastia et Marseille conclue avec la société Air Corsica (lot n°5) ;

6/ Une convention relative aux liaisons entre Bastia et Nice conclue avec la société Air Corsica (lot n°6) ;

7/ 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) ;

8/ 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) ;

9/ 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) ;

10/ 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 viendront donc à échéance le 31 décembre 2023.

- **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.

L'échéance approchant, 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.

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, Aiacciu et Figari, a été acté par l'Assemblée de Corse lors de sa séance plénière du 27 avril 2023.

Sur ce fondement, la procédure de délégation de service public a pu être initiée.

La procédure porte sur un total de 10 lots correspondant aux conventions précédentes.

Les critères de jugement des offres sont au nombre de 3 :

- Critère n°1 : Montant de la compensation sollicitée ;
- Critère n°2 : Qualité du service (composé de sous-critères) ;
- Critère n°3 : Robustesse financière et juridique.

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.

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.

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.

Toutes les candidatures ont été jugées recevables par la Commission de Délégation de Service Public (CDSP).

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 a (groupement Air Corsica/ Air France) pour les lots 1, 4, 7 et 8.

Quatre tours de négociations ont été organisés :

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 4ème 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 dispose 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'est pas possible à l'heure actuelle d'attribuer la totalité des lots.

En revanche, il paraît 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 les discussions avec l'Etat aboutissent à un abondement supplémentaire de DCT et/ou que les

discussions avec les candidats conduisent à une réduction de la compensation financière sollicitée.

A cet égard, plusieurs considérations peuvent justifier le choix de privilégier les lots « bord à bord » et notamment la question des passagers médicaux et celle du volume des passagers résidents en fonction des liaisons :

- Sur la question des passagers médicaux : Marseille et Nice sont les destinations prioritaires pour les passagers médicaux. Chaque année, environ 26.000 déplacements sont autorisés au départ de la Corse vers ces destinations. Afin de garantir au mieux les soins à destination des passagers médicaux, il apparaît donc nécessaire d'attribuer les lots « bord à bord » ;
- Sur le volume des passagers résidents en fonction des liaisons : pour les lignes « bord à bord », le tarif résident concerne près de la moitié des passagers. Alors que pour les lignes entre la Corse et Paris-Orly, le tarif résident ne concerne que 16% des passagers.

Le rapport se poursuit donc par la présentation pour les lots « bords à bords » (lots n°2, 3, 5, 6, 9 et 10) des analyses des offres finales présentant les résultats des négociations par critère de sélection.

En résumé, il en ressort qu'il est proposé à l'Assemblée de Corse :

- D'attribuer les conventions de délégations de service public à la société Air Corsica pour les lots n°2 (liaison Ajaccio – Marseille), n°3 (liaison Ajaccio – Nice), n°5 (liaison Bastia – Marseille), n°6 (liaison Bastia – Nice), n°9 (liaisons Calvi – Marseille et Calvi – Nice) et n°10 (liaisons Figari – Marseille et Figari – Nice) ;
- D'approuver les conventions de délégation de service public et leurs annexes pour les lots n° 2, 3, 5, 6, 9 et 10.

En premier lieu, comme il l'avait déjà fait dans son avis n°2023-15 du 25 avril 2023, le CESEC de Corse tient à souligner :

- La disponibilité de la Présidente de l'Office des Transports et ses services, ainsi que la qualité de la présentation qui a permis d'apporter les éclairages utiles et nécessaires à la bonne compréhension du rapport et des enjeux qui en découlent ;
- Le travail accompli par l'OTC, dans le cadre de la révision des obligations de services publics (OSP) et l'exploitation de la desserte aérienne de la Corse sur la période du 1er janvier 2024 jusqu'au 31 décembre 2027, afin d'apporter les garanties nécessaires, tant du côté

de l'Etat que de la Commission européenne, pour sécuriser juridiquement les OSP et leurs périmètres.

Concernant le rapport proprement dit, le CESECC émet les observations suivantes :

Le CESECC s'inquiète, concernant l'attribution des lignes Ajaccio-Paris et Bastia-Paris, des conséquences que la perte de ces liaisons pourrait avoir pour Air Corsica et plus encore des situations sociales que cela engendrerait pour les salariés d'Air Corsica et d'Air France ; sans compter une dégradation certaine accompagnée d'une baisse de la qualité du service public par l'éventuelle attribution de ces lots à une compagnie low-cost.

Il est important de préciser que les salariés d'Air Corsica et Air France bénéficient d'un statut social plus protecteur. Le CESECC souhaite qu'il n'y ait aucune régression au sein des compagnies délégataires.

Le CESECC s'inquiète également, même s'il entend le fait qu'en cas d'avarie il y aurait toujours des avions de réserves qui seraient basés sur les lignes des OSP, du respect strict, et dans des délais raisonnables, de cette obligation par une compagnie low-cost

De plus, **le CESECC s'interroge** sur qui sera en mesure d'assurer le plateau technique en cas d'attribution de ces lignes à la compagnie VOLOTEA ; celle-ci ne disposant pas d'atelier en Corse.

Aussi, dans le plus grand respect du cahier des charges et du droit positif applicable tant national qu'euro péen, **le CESECC espère**, compte tenu de son expérience et expertise en matière de desserte aérienne corse, que la société Air Corsica, avec son cotraitant Air France, reste attributaire de lots desservant les liaisons Paris-Ajaccio et Paris-Bastia.

Sur le plan environnemental :

Le transport aérien est un grand producteur de gaz à effet de serre ; gaz à effet de serre qui est la cause principale du dérèglement climatique.

Le CESECC rappelle, l'article 147 de la loi climat résilience de 2021 qui impose aux compagnies aériennes de compenser 70% de leurs émissions carbone issues de vols intérieurs et, en 2024, la totalité sous forme de projet.

Aussi, le CESECC s'étonne que dans le rapport sur la DSP présenté ne figure aucun volet environnemental décliné en critères encourageant les

compagnies à développer ce type de projet, comme l'utilisation d'un biocarburant aérien durable SAF (sustainable alternative fuel), et ce d'autant plus qu'une politique commerciale audacieuse et agile adaptée aux besoins de l'île se traduit par l'augmentation du nombre de sièges et de rotations et donc de la pollution afférente.

De plus, **le CESECC attire également l'attention de la Collectivité de Corse** sur le fait qu'il s'agit de respecter l'initiative européenne « refuel IEU », issue du pacte vert Européen, qui vient d'adopter, pour ajustement en octobre 2023, une nouvelle loi visant à décarboner le secteur de l'aviation (tout en créant des conditions de concurrence équitable) avec des objectifs d'incorporation au kérosène de :

- 2% de bio carburant en 2025 ;
- 6% en 2030 ;
- 20% en 2035 ;
- 34% en 2040 ;
- 42% en 2045 ;
- 70% en 2050.

Sur ce point, **le CESECC souligne** que les moteurs d'avions actuels peuvent déjà accepter, sans problème, 50% de CAD (carburant d'aviation durable).

Cette démarche vers un aérien propre pour la Corse est essentielle et revêt, de plus, un caractère obligatoire.

Relativement aux Corses de l'extérieur :

Le CESEC de Corse salue à nouveau le fait que, parmi les principes qui régissent les OSP 2024 / 2027, figure l'invitation adressée aux soumissionnaires et délégataires « à développer une politique commerciale audacieuse et agile » (...) au profit de la « diaspora et affinitaires ».

Le CESEC de Corse entend que parallèlement à l'année d'expérimentation et de quantification des flux (2024) qui sera opérée par les compagnies attributaires, une discussion sera menée avec la commission européenne afin d'aboutir à une consolidation juridique des mesures qui seront mises en place pour tenter d'intégrer, via avenants, les avancées aux conventions qui seront en cours.

Sur la question du micro-fret :

Le CESECC se félicite que les artisans et les artistes soient intégrées à ce dispositif **et souhaiterait qu'une réflexion** soit menée pour essayer d'y intégrer également les architectes.

Relativement à la Dotation de Continuité Territoriale (DCT) :

Si le CESECC entend que les négociations avec l'Etat ont permis d'obtenir une rallonge sur la DCT de 33M€ l'an dernier et de 40M€ pour cette année, **il ne peut s'empêcher d'être inquiet** qu'un système pérenne contractualisé ne soit toujours pas mis en place avec l'Etat afin de porter le montant global de la DCT annuelle à un niveau correspondant aux coûts actualisés des dessertes maritimes et aériennes.

Le CESEC émet un AVIS FAVORABLE concernant le rapport relatif à la délégation de Service Public de transport aérien Corse-Continent 2024-2027.

La Présidente,



Marie-Jeanne NICOLI