

## AEROPORT DE CALVI

### **Contrat de concession de l'aéroport de Calvi Sainte Catherine conclu entre la Collectivité de Corse et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse le 21 décembre 2005**

#### **AVENANT n° 2**

##### **Préambule :**

La Collectivité de Corse a conclu un contrat de concession relatif à l'exploitation de l'aéroport de Calvi Sainte Catherine avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse le 21 décembre 2005 pour une durée de 15 ans (la **Convention**).

L'exécution de la Convention, qui arrive à échéance le 31 décembre 2020, a été bouleversée par l'épidémie de la Covid-19, qui a d'ailleurs conduit :

- Au confinement de la population sur tout le territoire national à compter du 17 mars 2020 ;
- A l'instauration d'un état d'urgence sanitaire entré en vigueur le 24 mars 2020 jusqu'au 10 juillet 2020.

A la suite de l'entrée en vigueur de ces mesures, les déplacements de toute personne hors de son domicile ont été interdits jusqu'au 10 mai 2020 (sauf rares exceptions limitativement énumérées et devant être dûment justifiées) et à compter du 11 mai jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020, les déplacements ont été limités à un rayon de 100 kilomètres (là encore sauf dérogations dûment justifiées).

A compter du 17 octobre 2020, un nouvel état d'urgence sanitaire est entré en vigueur avec un re confinement programmé à compter du 30 octobre 2020 et des nouvelles restrictions de déplacement.

Les différentes périodes de confinement et les mesures sanitaires en vigueur, pour limiter la propagation pandémique, ont entraîné une chute brutale de l'activité économique, des pans entiers de l'économie mondiale et nationale ayant été mis à l'arrêt de façon soudaine.

La conjoncture économique s'est ainsi dégradée à raison d'un choc d'offre (fermeture temporaire des entreprises, immobilisation de la main d'œuvre, recours massif à l'activité partielle, perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et chute des exportations) et d'un choc de demande (chute de la consommation des ménages, report des décisions d'achat, réduction des investissements des entreprises).

**Ces restrictions ont entraîné une paralysie de nombreux secteurs de l'économie avec un impact majeur sur le trafic aérien. En effet, le trafic aérien a été particulièrement impacté par la suspension de la quasi-totalité des vols pendant deux mois, ainsi que la fermeture de l'aéroport de Paris-Orly pendant les mois d'avril à juin 2020 (l'aéroport ayant réouvert ses portes à compter du 26 juin 2020), entraînant dans sa chute les recettes aéronautiques et extra-aéronautiques.**

**Or et malgré la reprise partielle du trafic aérien durant les mois de juillet et août 2021, le trafic aérien a de nouveau connu une forte baisse à compter de fin octobre 2020, date du re confinement programmé.**

**En outre, et selon une étude menée par l'Association du transport aérien international (IATA), le trafic mondial de passagers ne devrait pas revenir au niveau d'avant la Covid-19 avant 2024 au regard de la faiblesse des signes d'endiguement de la pandémie dans les économies développées, la diminution des voyages d'affaires et la faiblesse de la confiance des consommateurs.**

La survenance de l'épidémie de la Covid-19 constitue un évènement imprévisible que les parties ne pouvaient pas anticiper lors de la conclusion de la Convention.

Le Code de la commande publique dispose (cf. articles R. 3135-3 à R. 3135-5) qu'un contrat de concession peut être modifié lorsque la modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'une autorité diligente ne pouvait pas prévoir, la modification ne pouvant être supérieur à 50 % du montant du contrat de concession initial.

La Commission européenne, dans son document de travail publié en mai 2020 et relatif à l'interprétation des règles en matière d'aide d'Etat et d'obligations de service public applicables au maritime et à l'aérien pendant la crise de la Covid-19, a estimé que les contrats de transport [le document de travail visait les contrats sous obligations de service public mais le raisonnement est le même pour les contrats portant sur les infrastructures maritimes ou aériennes] dans ces deux secteurs peuvent être modifiés, sans nouvelle procédure de passation et sans que les mesures d'intervention de l'Etat constituent des aides d'Etat, si les conditions suivantes sont remplies :

- (i) la modification doit avoir été rendue nécessaire par des circonstances qu'un pouvoir adjudicateur diligent ne pouvait pas prévoir ;
- (ii) la modification ne doit pas modifier la nature globale du contrat :
  - o La diminution du nombre de passagers ou de fréquence doit être la conséquence directe et proportionnée à l'évolution de la demande en raison des circonstances exceptionnelles ;
  - o Le concessionnaire doit assumer - au moins dans une certaine mesure - le risque d'exploitation.
- (iii) la modification ne doit pas dépasser 50 % de la valeur du contrat initial.

Face à cette situation exceptionnelle que constitue l'épidémie de la Covid-19, la durée de la Convention doit être prolongée pour les raisons suivantes.

D'une part, la Convention prévoit que la Collectivité de Corse reprend à sa charge - à l'échéance de la concession soit le 31 décembre 2020 - d'une part la trésorerie et d'autre part l'endettement de la Convention. Or, en raison de la crise économique découlant de l'épidémie de la Covid-19, des pertes importantes ont été constatées à compter du mois de mars sur la trésorerie de la Convention. De plus, le caractère actuel, non stabilisé de la situation au plan sanitaire majore les incertitudes relatives à la reprise du trafic maritime et aérien.

Dans ce contexte, la Convention doit être prolongée de quatre (4) ans afin de permettre un retour à l'équilibre de la Convention et notamment mettre l'infrastructure en capacité de dégager des ressources d'exploitation et d'aboutir à une capacité de désendettement soutenable.

D'autre part, il n'apparaît pas pertinent - en raison de l'incertitude pesant sur l'économie mondiale de lancer une nouvelle concession pour l'exploitation de l'aéroport de Calvi - au regard des incertitudes fortes sur le niveau de trafic et les recettes.

Après avoir réalisé une analyse financière de la situation économique de l'aéroport de Calvi, la Collectivité de Corse a arrêté une prolongation d'une durée de quatre (4) ans, durée qui est financièrement et juridiquement fondée dès lors :

- Qu'elle est rendue nécessaire par la crise sanitaire (la crise sanitaire de la pandémie de la Covid-19, de par ses caractéristiques et ses conséquences, caractérise une circonstance que la Collectivité ne pouvait pas prévoir au moment de la conclusion de la Convention) ;
- Qu'elle n'aboutit pas à une augmentation de plus de 50 % du montant du Contrat.

Tel est l'objet du présent avenant.

### **Article 1<sup>er</sup>** :

L'article 2 de la convention de concession est modifié comme suit :

*« La présente concession prend effet à la date de sa notification au concessionnaire.*

*Elle cessera de porter effet, sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40, le 31 décembre 2024 ».*

### **Article 2** :

L'article 8 de la convention de concession est complété comme suit :

*« L'instance de suivi se réunira obligatoirement en cas de modification du programme d'investissements tel que visé à l'article 24 de la convention ».*

### **Article 3** :

L'article 24 de la convention de concession est complété comme suit :

*« A la suite de l'adoption, par la Collectivité de Corse, des schémas directeurs aéroportuaires, le programme d'investissements pourra être adapté à l'initiative de la partie la plus diligente en fonction des hypothèses retenues dans lesdits schémas et afin de définir en tant que de besoin les modifications à apporter à la présente convention.*

*Les parties adopteront, avant fin juin 2021 après l'adoption des schémas directeurs par l'Autorité Concédante, le volume d'investissement prévisionnel nécessaire à la maintenance et à la mise aux normes de l'aéroport estimé à 20 Millions d'euros.*

*La mise en œuvre des modifications décidées sur les bases ci-dessus donnera lieu à la conclusion d'un avenant précisant :*

- *Le programme d'investissement indiquant pour chaque opération :*
  - *Sa nature et ses objectifs ;*
  - *Son descriptif technique ;*

- Son calendrier de réalisation ;
  - Le portage de la maîtrise d'ouvrage ;
  - Son coût prévisionnel ;
  - Ses modalités de financement.
- La trajectoire financière de l'infrastructure indiquant pour chaque année :
- Les perspectives de trafics ;
  - Le niveau du chiffre d'affaires prévisionnel par nature ;
  - Le niveau des charges prévisionnelles par nature ;
  - Le tableau emplois-ressources ;
  - Le niveau du fonds de roulement et de la trésorerie ;
  - Le niveau d'endettement ;

Les parties se rencontreront dans le cadre de l'Instance de suivi visée à l'article 8 de la convention ».

#### **Article 4 :**

L'article 33 de la convention de concession est complété comme suit après le 5<sup>ème</sup> alinéa :

*« Durant la période s'étalant entre le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et le 31 décembre 2024 - date d'échéance de la concession (sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40) et dans la perspective des opérations de fin de concession visées au Chapitre VIII - Fin de concession - le concessionnaire s'engage à demander à l'autorité concédante l'autorisation pour l'engagement de toute dépense d'investissement à l'exception de toute dépense d'investissement urgente et inférieure à 90 000 € nécessaire au bon fonctionnement et à la sécurité de l'infrastructure ».*

Les autres alinéas de l'article 33 de la convention de concession demeurent inchangés.

#### **Article 5 :**

Est ajouté après 2) de l'article 38 de la convention de concession :

*« 3) Dans le cadre de la trajectoire financière visée à l'article 3 du présent avenant, le Concessionnaire s'engage à compter de 2022 sur un taux de profitabilité prévisionnel défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement prévisionnelle et le Chiffre d'Affaires prévisionnel. A l'échéance de la convention, si le taux de profitabilité constaté pour le cumul des exercices 2022 à 2024, défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement réelle et le Chiffre d'Affaires réel, est inférieur au taux de profitabilité prévisionnel, calculé sur la même période le Concessionnaire s'expose à une pénalité d'un montant correspondant à 1 % du Chiffre d'Affaires réel de la concession par point d'écart entre le taux de profitabilité constaté et le taux de profitabilité prévisionnel dans la limite de 3 % du chiffre d'affaires du dernier exercice de la concession ;*

*4) En cas de non-réalisation des investissements prévus dans la programmation annuelle, le Concessionnaire s'expose à une pénalité de 0,15/365<sup>ème</sup> du montant des investissements par semaine calendaire de retard augmenté d'une franchise correspondant en semaine à 15 % de la durée total des travaux, après mise en demeure adressée au Concessionnaire, suivant le constat par l'Autorité concédante du non-respect de la date de mise en service, et restée sans effet à l'expiration d'un*

délai d'un mois. Le montant de la pénalité est plafonné à 5% du montant de l'opération ;

5) *En cas de dépassement du montant prévisionnel des investissements sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire prévus dans l'étude niveau PRO pour une opération, le Concessionnaire s'expose à une pénalité correspondant à l'écart entre le montant prévisionnel des investissements et le montant cumulés des marchés notifiés de l'opération avec une tolérance de 15 % en cas de non-justification étayée des décalages de coûts d'investissement ».*

**Article 6 :**

L'article 41.1 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 7 :**

L'article 41.2 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 8 :**

Les autres articles et annexes de la convention de concession demeurent inchangés.

Le présent avenant entrera en vigueur le jour de sa transmission au contrôle de légalité.

## AEROPORT DE FIGARI

### **Contrat de concession de l'aéroport de Figari Sud-Corse conclu entre la Collectivité de Corse et la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud le 10 janvier 2006**

#### **AVENANT n° 2**

##### **Préambule :**

La Collectivité de Corse a conclu un contrat de concession relatif à l'exploitation de l'aéroport de Figari Sud-Corse avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud le 10 janvier 2006 pour une durée de 15 ans (la **Convention**).

L'exécution de la Convention, qui arrive à échéance le 31 décembre 2020, a été bouleversée par l'épidémie de la Covid-19, qui a d'ailleurs conduit :

- Au confinement de la population sur tout le territoire national à compter du 17 mars 2020 ;
- A l'instauration d'un état d'urgence sanitaire entré en vigueur le 24 mars 2020 jusqu'au 10 juillet 2020.

A la suite de l'entrée en vigueur de ces mesures, les déplacements de toute personne hors de son domicile ont été interdits jusqu'au 10 mai 2020 (sauf rares exceptions limitativement énumérées et devant être dûment justifiées) et à compter du 11 mai jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020, les déplacements ont été limités à un rayon de 100 kilomètres (là encore sauf dérogations dûment justifiées).

A compter du 17 octobre 2020, un nouvel état d'urgence sanitaire est entré en vigueur avec un re confinement programmé à compter du 30 octobre 2020 et des nouvelles restrictions de déplacement.

Les différentes périodes de confinement et les mesures sanitaires en vigueur, pour limiter la propagation pandémique, ont entraîné une chute brutale de l'activité économique, des pans entiers de l'économie mondiale et nationale ayant été mis à l'arrêt de façon soudaine.

La conjoncture économique s'est ainsi dégradée à raison d'un choc d'offre (fermeture temporaire des entreprises, immobilisation de la main d'œuvre, recours massif à l'activité partielle, perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et chute des exportations) et d'un choc de demande (chute de la consommation des ménages, report des décisions d'achat, réduction des investissements des entreprises).

**Ces restrictions ont entraîné une paralysie de nombreux secteurs de l'économie avec un impact majeur sur le trafic aérien. En effet, le trafic aérien a été particulièrement impacté par la suspension de la quasi-totalité des vols pendant deux mois, ainsi que la fermeture de l'aéroport de Paris-Orly pendant les mois d'avril à juin 2020 (l'aéroport ayant réouvert ses portes à compter du 26 juin 2020), entraînant dans sa chute les recettes aéronautiques et extra-aéronautiques.**

**Or et malgré la reprise partielle du trafic aérien durant les mois de juillet et août 2021, le trafic aérien a de nouveau connu une forte baisse à compter de fin octobre 2020, date du re confinement programmé.**

**En outre, et selon une étude menée par l'Association du transport aérien international (IATA), le trafic mondial de passagers ne devrait pas revenir au niveau d'avant la Covid-19 avant 2024 au regard de la faiblesse des signes d'endiguement de la pandémie dans les économies développées, la diminution des voyages d'affaires et la faiblesse de la confiance des consommateurs.**

La survenance de l'épidémie de la Covid-19 constitue un évènement imprévisible que les parties ne pouvaient pas anticiper lors de la conclusion de la Convention.

Le Code de la commande publique dispose (*cf.* articles R. 3135-3 à R. 3135-5) qu'un contrat de concession peut être modifié lorsque la modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'une autorité diligente ne pouvait pas prévoir, la modification ne pouvant être supérieur à 50 % du montant du contrat de concession initial.

La Commission européenne, dans son document de travail publié en mai 2020 et relatif à l'interprétation des règles en matière d'aide d'Etat et d'obligations de service public applicables au maritime et à l'aérien pendant la crise de la Covid-19, a estimé que les contrats de transport [le document de travail visait les contrats sous obligations de service public mais le raisonnement est le même pour les contrats portant sur les infrastructures maritimes ou aériennes] dans ces deux secteurs peuvent être modifiés, sans nouvelle procédure de passation et sans que les mesures d'intervention de l'Etat constituent des aides d'Etat, si les conditions suivantes sont remplies :

- (i) la modification doit avoir été rendue nécessaire par des circonstances qu'un pouvoir adjudicateur diligent ne pouvait pas prévoir ;
- (ii) la modification ne doit pas modifier la nature globale du contrat :
  - o La diminution du nombre de passagers ou de fréquence doit être la conséquence directe et proportionnée à l'évolution de la demande en raison des circonstances exceptionnelles ;
  - o Le concessionnaire doit assumer - au moins dans une certaine mesure - le risque d'exploitation.
- (iii) la modification ne doit pas dépasser 50 % de la valeur du contrat initial.

Face à cette situation exceptionnelle que constitue l'épidémie de la Covid-19, la durée de la Convention doit être prolongée pour les raisons suivantes.

D'une part, la Convention prévoit que la Collectivité de Corse reprend à sa charge - à l'échéance de la concession soit le 31 décembre 2020 - d'une part la trésorerie et d'autre part l'endettement de la Convention. Or, en raison de la crise économique découlant de l'épidémie de la Covid-19, des pertes importantes ont été constatées à compter du mois de mars sur la trésorerie de la Convention. De plus, le caractère actuel, non stabilisé de la situation au plan sanitaire majore les incertitudes relatives à la reprise du trafic maritime et aérien.

Dans ce contexte, la Convention doit être prolongée de quatre (4) ans afin de permettre un retour à l'équilibre de la Convention et notamment mettre l'infrastructure en capacité de dégager des ressources d'exploitation et d'aboutir à une capacité de désendettement soutenable.

D'autre part, il n'apparaît pas pertinent - en raison de l'incertitude pesant sur l'économie mondiale de lancer une nouvelle concession pour l'exploitation de l'aéroport de Figari - au regard des incertitudes fortes sur le niveau de trafic et les recettes.

Après avoir réalisé une analyse financière de la situation économique de l'aéroport de Figari, la Collectivité de Corse a arrêté une prolongation d'une durée de quatre (4) ans, durée qui est financièrement et juridiquement fondée dès lors :

- Qu'elle est rendue nécessaire par la crise sanitaire (la crise sanitaire de la pandémie de la Covid-19, de par ses caractéristiques et ses conséquences, caractérise une circonstance que la Collectivité ne pouvait pas prévoir au moment de la conclusion de la Convention) ;
- Qu'elle n'aboutit pas à une augmentation de plus de 50 % du montant du Contrat.

Tel est l'objet du présent avenant.

### **Article 1<sup>er</sup>** :

L'article 2 de la convention de concession est modifié comme suit :

*« La présente concession prend effet à la date de sa notification au concessionnaire.*

*Elle cessera de porter effet, sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40, le 31 décembre 2024 ».*

### **Article 2** :

L'article 8 de la convention de concession est complété comme suit :

*« L'instance de suivi se réunira obligatoirement en cas de modification du programme d'investissements tel que visé à l'article 24 de la convention ».*

### **Article 3** :

L'article 24 de la convention de concession est complété comme suit :

*« A la suite de l'adoption, par la Collectivité de Corse, des schémas directeurs aéroportuaires, le programme d'investissements pourra être adapté à l'initiative de la partie la plus diligente en fonction des hypothèses retenues dans lesdits schémas et afin de définir en tant que de besoin les modifications à apporter à la présente convention.*

*Les parties adopteront, avant fin juin 2021 après l'adoption des schémas directeurs par l'Autorité Concédante, le volume d'investissement prévisionnel nécessaire à la maintenance et à la mise aux normes de l'aéroport estimé à 20 Millions d'euros.*

*La mise en œuvre des modifications décidées sur les bases ci-dessus donnera lieu à la conclusion d'un avenant précisant :*

- *Le programme d'investissement indiquant pour chaque opération :*
  - *Sa nature et ses objectifs ;*
  - *Son descriptif technique ;*



- Son calendrier de réalisation ;
  - Le portage de la maîtrise d'ouvrage ;
  - Son coût prévisionnel ;
  - Ses modalités de financement.
- La trajectoire financière de l'infrastructure indiquant pour chaque année :
- Les perspectives de trafics ;
  - Le niveau du chiffre d'affaires prévisionnel par nature ;
  - Le niveau des charges prévisionnelles par nature ;
  - Le tableau emplois-ressources ;
  - Le niveau du fonds de roulement et de la trésorerie ;
  - Le niveau d'endettement ;

Les parties se rencontreront dans le cadre de l'Instance de suivi visée à l'article 8 de la convention ».

#### **Article 4 :**

L'article 33 de la convention de concession est complété comme suit après le 5<sup>ème</sup> alinéa :

*« Durant la période s'étalant entre le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et le 31 décembre 2024 - date d'échéance de la concession (sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40) et dans la perspective des opérations de fin de concession visées au Chapitre VIII - Fin de concession - le concessionnaire s'engage à demander à l'autorité concédante l'autorisation pour l'engagement de toute dépense d'investissement à l'exception de toute dépense d'investissement urgente et inférieure à 90 000 € nécessaire au bon fonctionnement et à la sécurité de l'infrastructure ».*

Les autres alinéas de l'article 33 de la convention de concession demeurent inchangés.

#### **Article 5 :**

Est ajouté après 2) de l'article 38 de la convention de concession :

*« 3) Dans le cadre de la trajectoire financière visée à l'article 3 du présent avenant, le Concessionnaire s'engage à compter de 2022 sur un taux de profitabilité prévisionnel défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement prévisionnelle et le Chiffre d'Affaires prévisionnel. A l'échéance de la convention, si le taux de profitabilité constaté pour le cumul des exercices 2022 à 2024, défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement réelle et le Chiffre d'Affaires réel, est inférieur au taux de profitabilité prévisionnel, calculé sur la même période le Concessionnaire s'expose à une pénalité d'un montant correspondant à 1 % du Chiffre d'Affaires réel de la concession par point d'écart entre le taux de profitabilité constaté et le taux de profitabilité prévisionnel dans la limite de 3 % du chiffre d'affaires du dernier exercice de la concession ;*

*4) En cas de non-réalisation des investissements prévus dans la programmation annuelle, le Concessionnaire s'expose à une pénalité de 0,15/365<sup>ème</sup> du montant des investissements par semaine calendaire de retard augmenté d'une franchise correspondant en semaine à 15 % de la durée total des travaux, après mise en demeure adressée au Concessionnaire, suivant le constat par l'Autorité concédante du non-respect de la date de mise en service, et restée sans effet à l'expiration d'un*

délai d'un mois. Le montant de la pénalité est plafonné à 5% du montant de l'opération ;

5) *En cas de dépassement du montant prévisionnel des investissements sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire prévus dans l'étude niveau PRO pour une opération, le Concessionnaire s'expose à une pénalité correspondant à l'écart entre le montant prévisionnel des investissements et le montant cumulés des marchés notifiés de l'opération avec une tolérance de 15 % en cas de non-justification étayée des décalages de coûts d'investissement ».*

**Article 6 :**

L'article 41.1 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 7 :**

L'article 41.2 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 8 :**

Les autres articles et annexes de la convention de concession demeurent inchangés.

Le présent avenant entrera en vigueur le jour de sa transmission au contrôle de légalité.

## AEROPORT D'AJACCIO

### **Contrat de concession de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte conclu entre la Collectivité de Corse et la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud le 22 décembre 2005**

#### **AVENANT n° 3**

##### **Préambule :**

La Collectivité de Corse a conclu un contrat de concession relatif à l'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte avec la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud le 22 décembre 2005 pour une durée de 15 ans (la **Convention**).

L'exécution de la Convention, qui arrive à échéance le 31 décembre 2020, a été bouleversée par l'épidémie de la Covid-19, qui a d'ailleurs conduit :

- Au confinement de la population sur tout le territoire national à compter du 17 mars 2020 ;
- A l'instauration d'un état d'urgence sanitaire entré en vigueur le 24 mars 2020 jusqu'au 10 juillet 2020.

A la suite de l'entrée en vigueur de ces mesures, les déplacements de toute personne hors de son domicile ont été interdits jusqu'au 10 mai 2020 (sauf rares exceptions limitativement énumérées et devant être dûment justifiées) et à compter du 11 mai jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020, les déplacements ont été limités à un rayon de 100 kilomètres (là encore sauf dérogations dûment justifiées).

A compter du 17 octobre 2020, un nouvel état d'urgence sanitaire est entré en vigueur avec un re confinement programmé à compter du 30 octobre 2020 et des nouvelles restrictions de déplacement.

Les différentes périodes de confinement et les mesures sanitaires en vigueur, pour limiter la propagation pandémique, ont entraîné une chute brutale de l'activité économique, des pans entiers de l'économie mondiale et nationale ayant été mis à l'arrêt de façon soudaine.

La conjoncture économique s'est ainsi dégradée à raison d'un choc d'offre (fermeture temporaire des entreprises, immobilisation de la main d'œuvre, recours massif à l'activité partielle, perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et chute des exportations) et d'un choc de demande (chute de la consommation des ménages, report des décisions d'achat, réduction des investissements des entreprises).

**Ces restrictions ont entraîné une paralysie de nombreux secteurs de l'économie avec un impact majeur sur le trafic aérien. En effet, le trafic aérien a été particulièrement impacté par la suspension de la quasi-totalité des vols pendant deux mois, ainsi que la fermeture de l'aéroport de Paris-Orly pendant les mois d'avril à juin 2020 (l'aéroport ayant réouvert ses portes à compter du 26 juin 2020), entraînant dans sa chute les recettes aéronautiques et extra-aéronautiques.**

**Or et malgré la reprise partielle du trafic aérien durant les mois de juillet et août 2021, le trafic aérien a de nouveau connu une forte baisse à compter de fin octobre 2020, date du re confinement programmé.**

**En outre, et selon une étude menée par l'Association du transport aérien international (IATA), le trafic mondial de passagers ne devrait pas revenir au niveau d'avant la Covid-19 avant 2024 au regard de la faiblesse des signes d'endiguement de la pandémie dans les économies développées, la diminution des voyages d'affaires et la faiblesse de la confiance des consommateurs.**

La survenance de l'épidémie de la Covid-19 constitue un évènement imprévisible que les parties ne pouvaient pas anticiper lors de la conclusion de la Convention.

Le Code de la commande publique dispose (*cf.* articles R. 3135-3 à R. 3135-5) qu'un contrat de concession peut être modifié lorsque la modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'une autorité diligente ne pouvait pas prévoir, la modification ne pouvant être supérieur à 50 % du montant du contrat de concession initial.

La Commission européenne, dans son document de travail publié en mai 2020 et relatif à l'interprétation des règles en matière d'aide d'Etat et d'obligations de service public applicables au maritime et à l'aérien pendant la crise de la Covid-19, a estimé que les contrats de transport [le document de travail visait les contrats sous obligations de service public mais le raisonnement est le même pour les contrats portant sur les infrastructures maritimes ou aériennes] dans ces deux secteurs peuvent être modifiés, sans nouvelle procédure de passation et sans que les mesures d'intervention de l'Etat constituent des aides d'Etat, si les conditions suivantes sont remplies :

- (i) la modification doit avoir été rendue nécessaire par des circonstances qu'un pouvoir adjudicateur diligent ne pouvait pas prévoir ;
- (ii) la modification ne doit pas modifier la nature globale du contrat :
  - o La diminution du nombre de passagers ou de fréquence doit être la conséquence directe et proportionnée à l'évolution de la demande en raison des circonstances exceptionnelles ;
  - o Le concessionnaire doit assumer – au moins dans une certaine mesure – le risque d'exploitation.
- (iii) la modification ne doit pas dépasser 50 % de la valeur du contrat initial.

Face à cette situation exceptionnelle que constitue l'épidémie de la Covid-19, la durée de la Convention doit être prolongée pour les raisons suivantes.

D'une part, la Convention prévoit que la Collectivité de Corse reprend à sa charge - à l'échéance de la concession soit le 31 décembre 2020 - d'une part la trésorerie et d'autre part l'endettement de la Convention. Or, en raison de la crise économique découlant de l'épidémie de la Covid-19, des pertes importantes ont été constatées à compter du mois de mars sur la trésorerie de la Convention. De plus, le caractère actuel, non stabilisé de la situation au plan sanitaire majore les incertitudes relatives à la reprise du trafic maritime et aérien.

Dans ce contexte, la Convention doit être prolongée de quatre (4) ans afin de permettre un retour à l'équilibre de la Convention et notamment mettre l'infrastructure en capacité de dégager des ressources d'exploitation et d'aboutir à une capacité de désendettement soutenable.

D'autre part, il n'apparaît pas pertinent - en raison de l'incertitude pesant sur l'économie mondiale de lancer une nouvelle concession pour l'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio - au regard des incertitudes fortes sur le niveau de trafic et les recettes.

Après avoir réalisé une analyse financière de la situation économique de l'aéroport d'Ajaccio, la Collectivité de Corse a arrêté une prolongation d'une durée de quatre (4) ans, durée qui est financièrement et juridiquement fondée dès lors :

- Qu'elle est rendue nécessaire par la crise sanitaire (la crise sanitaire de la pandémie de la Covid-19, de par ses caractéristiques et ses conséquences, caractérise une circonstance que la Collectivité ne pouvait pas prévoir au moment de la conclusion de la Convention) ;
- Qu'elle n'aboutit pas à une augmentation de plus de 50 % du montant du Contrat.

Tel est l'objet du présent avenant.

### **Article 1<sup>er</sup>** :

L'article 2 de la convention de concession est modifié comme suit :

*« La présente concession prend effet à la date de sa notification au concessionnaire.*

*Elle cessera de porter effet, sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40, le 31 décembre 2024 ».*

### **Article 2** :

L'article 8 de la convention de concession est complété comme suit :

*« L'instance de suivi se réunira obligatoirement en cas de modification du programme d'investissements tel que visé à l'article 24 de la convention ».*

### **Article 3** :

L'article 24 de la convention de concession est complété comme suit :

*« A la suite de l'adoption, par la Collectivité de Corse, des schémas directeurs aéroportuaires, le programme d'investissements pourra être adapté à l'initiative de la partie la plus diligente en fonction des hypothèses retenues dans lesdits schémas et afin de définir en tant que de besoin les modifications à apporter à la présente convention.*

*Les parties adopteront, avant fin juin 2021 après l'adoption des schémas directeurs par l'Autorité Concédante, le volume d'investissement prévisionnel nécessaire à la maintenance et à la mise aux normes de l'aéroport estimé à 65 Millions d'euros.*

*La mise en œuvre des modifications décidées sur les bases ci-dessus donnera lieu à la conclusion d'un avenant précisant :*

- *Le programme d'investissement indiquant pour chaque opération :*
  - o *Sa nature et ses objectifs ;*
  - o *Son descriptif technique ;*

- Son calendrier de réalisation ;
  - Le portage de la maîtrise d'ouvrage ;
  - Son coût prévisionnel ;
  - Ses modalités de financement.
- La trajectoire financière de l'infrastructure indiquant pour chaque année :
- Les perspectives de trafics ;
  - Le niveau du chiffre d'affaires prévisionnel par nature ;
  - Le niveau des charges prévisionnelles par nature ;
  - Le tableau emplois-ressources ;
  - Le niveau du fonds de roulement et de la trésorerie ;
  - Le niveau d'endettement ;

Les parties se rencontreront dans le cadre de l'Instance de suivi visée à l'article 8 de la convention ».

#### **Article 4 :**

L'article 33 de la convention de concession est complété comme suit après le 5<sup>ème</sup> alinéa :

*« Durant la période s'étalant entre le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et le 31 décembre 2024 - date d'échéance de la concession (sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40) et dans la perspective des opérations de fin de concession visées au Chapitre VIII - Fin de concession - le concessionnaire s'engage à demander à l'autorité concédante l'autorisation pour l'engagement de toute dépense d'investissement à l'exception de toute dépense d'investissement urgente et inférieure à 90 000 € nécessaire au bon fonctionnement et à la sécurité de l'infrastructure ».*

Les autres alinéas de l'article 33 de la convention de concession demeurent inchangés.

#### **Article 5 :**

Est ajouté après 2) de l'article 38 de la convention de concession :

*« 3) Dans le cadre de la trajectoire financière visée à l'article 3 du présent avenant, le Concessionnaire s'engage à compter de 2022 sur un taux de rentabilité prévisionnel défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement prévisionnelle et le Chiffre d'Affaires prévisionnel. A l'échéance de la convention, si le taux de rentabilité constaté pour le cumul des exercices 2022 à 2024, défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement réelle et le Chiffre d'Affaires réel, est inférieur au taux de rentabilité prévisionnel, calculé sur la même période le Concessionnaire s'expose à une pénalité d'un montant correspondant à 1% du Chiffre d'Affaires réel de la concession par point d'écart entre le taux de rentabilité constaté et le taux de rentabilité prévisionnel dans la limite de 3% du chiffre d'affaires du dernier exercice de la concession ;*

*4) En cas de non réalisation des investissements prévus dans la programmation annuelle, le Concessionnaire s'expose à une pénalité de 0,15/365<sup>ème</sup> du montant des investissements par semaine calendaire de retard augmenté d'une franchise correspondant en semaine à 15 % de la durée total des travaux, après mise en demeure adressée au Concessionnaire, suivant le constat par l'Autorité concédante du non-respect de la date de mise en service, et restée sans effet à l'expiration d'un*

délai d'un mois. Le montant de la pénalité est plafonné à 5% du montant de l'opération ;

5) *En cas de dépassement du montant prévisionnel des investissements sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire prévus dans l'étude niveau PRO pour une opération, le Concessionnaire s'expose à une pénalité correspondant à l'écart entre le montant prévisionnel des investissements et le montant cumulés des marchés notifiés de l'opération avec une tolérance de 15 % en cas de non justification étayée des décalages de coûts d'investissement ».*

**Article 6 :**

L'article 41.1 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 7 :**

L'article 41.2 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 8 :**

Les autres articles et annexes de la convention de concession demeurent inchangés.

Le présent avenant entrera en vigueur le jour de sa transmission au contrôle de légalité.

## AEROPORT DE BASTIA

### **Contrat de concession de l'aéroport de Bastia Poretta conclu entre la Collectivité de Corse et la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse le 4 janvier 2006**

#### **AVENANT n° 3**

##### **Préambule :**

La Collectivité de Corse a conclu un contrat de concession relatif à l'exploitation de l'aéroport de Bastia Poretta avec la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bastia et de Haute-Corse le 4 janvier 2006 pour une durée de 15 ans (la **Convention**).

L'exécution de la Convention, qui arrive à échéance le 31 décembre 2020, a été bouleversée par l'épidémie de la Covid-19, qui a d'ailleurs conduit :

- Au confinement de la population sur tout le territoire national à compter du 17 mars 2020 ;
- A l'instauration d'un état d'urgence sanitaire entré en vigueur le 24 mars 2020 jusqu'au 10 juillet 2020.

A la suite de l'entrée en vigueur de ces mesures, les déplacements de toute personne hors de son domicile ont été interdits jusqu'au 10 mai 2020 (sauf rares exceptions limitativement énumérées et devant être dûment justifiées) et à compter du 11 mai jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2020, les déplacements ont été limités à un rayon de 100 kilomètres (là encore sauf dérogations dûment justifiées).

A compter du 17 octobre 2020, un nouvel état d'urgence sanitaire est entré en vigueur avec un re confinement programmé à compter du 30 octobre 2020 et des nouvelles restrictions de déplacement.

Les différentes périodes de confinement et les mesures sanitaires en vigueur, pour limiter la propagation pandémique, ont entraîné une chute brutale de l'activité économique, des pans entiers de l'économie mondiale et nationale ayant été mis à l'arrêt de façon soudaine.

La conjoncture économique s'est ainsi dégradée à raison d'un choc d'offre (fermeture temporaire des entreprises, immobilisation de la main d'œuvre, recours massif à l'activité partielle, perturbations dans la chaîne d'approvisionnement et chute des exportations) et d'un choc de demande (chute de la consommation des ménages, report des décisions d'achat, réduction des investissements des entreprises).

**Ces restrictions ont entraîné une paralysie de nombreux secteurs de l'économie avec un impact majeur sur le trafic aérien. En effet, le trafic aérien a été particulièrement impacté par la suspension de la quasi-totalité des vols pendant deux mois, ainsi que la fermeture de l'aéroport de Paris-Orly pendant les mois d'avril à juin 2020 (l'aéroport ayant réouvert ses portes à compter du 26 juin 2020), entraînant dans sa chute les recettes aéronautiques et extra-aéronautiques.**



**Or et malgré la reprise partielle du trafic aérien durant les mois de juillet et août 2021, le trafic aérien a de nouveau connu une forte baisse à compter de fin octobre 2020, date du re confinement programmé.**

**En outre, et selon une étude menée par l'Association du transport aérien international (IATA), le trafic mondial de passagers ne devrait pas revenir au niveau d'avant la Covid-19 avant 2024 au regard de la faiblesse des signes d'endiguement de la pandémie dans les économies développées, la diminution des voyages d'affaires et la faiblesse de la confiance des consommateurs.**

La survenance de l'épidémie de la Covid-19 constitue un évènement imprévisible que les parties ne pouvaient pas anticiper lors de la conclusion de la Convention.

Le Code de la commande publique dispose (cf. articles R. 3135-3 à R. 3135-5) qu'un contrat de concession peut être modifié lorsque la modification est rendue nécessaire par des circonstances qu'une autorité diligente ne pouvait pas prévoir, la modification ne pouvant être supérieur à 50 % du montant du contrat de concession initial.

La Commission européenne, dans son document de travail publié en mai 2020 et relatif à l'interprétation des règles en matière d'aide d'Etat et d'obligations de service public applicables au maritime et à l'aérien pendant la crise de la Covid-19, a estimé que les contrats de transport [le document de travail visait les contrats sous obligations de service public mais le raisonnement est le même pour les contrats portant sur les infrastructures maritimes ou aériennes] dans ces deux secteurs peuvent être modifiés, sans nouvelle procédure de passation et sans que les mesures d'intervention de l'Etat constituent des aides d'Etat, si les conditions suivantes sont remplies :

- (i) la modification doit avoir été rendue nécessaire par des circonstances qu'un pouvoir adjudicateur diligent ne pouvait pas prévoir ;
- (ii) la modification ne doit pas modifier la nature globale du contrat :
  - o La diminution du nombre de passagers ou de fréquence doit être la conséquence directe et proportionnée à l'évolution de la demande en raison des circonstances exceptionnelles ;
  - o Le concessionnaire doit assumer - au moins dans une certaine mesure - le risque d'exploitation.
- (iii) la modification ne doit pas dépasser 50 % de la valeur du contrat initial.

Face à cette situation exceptionnelle que constitue l'épidémie de la Covid-19, la durée de la Convention doit être prolongée pour les raisons suivantes.

D'une part, la Convention prévoit que la Collectivité de Corse reprend à sa charge - compter du mois de mars sur la trésorerie de la Convention. De plus, le caractère actuel non stabilisé de la situation au plan sanitaire majore les incertitudes relatives à la reprise du trafic maritime et aérien.

Dans ce contexte, la Convention doit être prolongée de quatre (4) ans afin de permettre un retour à l'équilibre de la Convention et notamment mettre l'infrastructure en capacité de dégager des ressources d'exploitation et d'aboutir à une capacité de désendettement soutenable.

D'autre part, il n'apparaît pas pertinent - en raison de l'incertitude pesant sur l'économie mondiale de lancer une nouvelle concession pour l'exploitation de

l'aéroport de Bastia - au regard des incertitudes fortes sur le niveau de trafic et les recettes.

Après avoir réalisé une analyse financière de la situation économique de l'aéroport de Bastia, la Collectivité de Corse a arrêté une prolongation d'une durée de quatre (4) ans, durée qui est financièrement et juridiquement fondée dès lors :

- Qu'elle est rendue nécessaire par la crise sanitaire (la crise sanitaire de la pandémie de la Covid-19, de par ses caractéristiques et ses conséquences, caractérise une circonstance que la Collectivité ne pouvait pas prévoir au moment de la conclusion de la Convention) ;
- Qu'elle n'aboutit pas à une augmentation de plus de 50 % du montant du Contrat.

Tel est l'objet du présent avenant.

**Article 1<sup>er</sup> :**

L'article 2 de la convention de concession est modifié comme suit :

*« La présente concession prend effet à la date de sa notification au concessionnaire.*

*Elle cessera de porter effet, sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40, le 31 décembre 2024 ».*

**Article 2 :**

L'article 8 de la convention de concession est complété comme suit :

*« L'instance de suivi se réunira obligatoirement en cas de modification du programme d'investissements tel que visé à l'article 24 de la convention ».*

**Article 3 :**

L'article 24 de la convention de concession est complété comme suit :

*« A la suite de l'adoption, par la Collectivité de Corse, des schémas directeurs aéroportuaires, le programme d'investissements pourra être adapté à l'initiative de la partie la plus diligente en fonction des hypothèses retenues dans lesdits schémas et afin de définir en tant que de besoin les modifications à apporter à la présente convention.*

*Les parties adopteront, avant fin juin 2021 après l'adoption des schémas directeurs par l'Autorité Concédante, le volume d'investissement prévisionnel nécessaire à la maintenance et à la mise aux normes de l'aéroport estimé à 45 Millions d'euros.*

*La mise en œuvre des modifications décidées sur les bases ci-dessus donnera lieu à la conclusion d'un avenant précisant :*

- *Le programme d'investissement indiquant pour chaque opération :*
  - o *Sa nature et ses objectifs ;*
  - o *Son descriptif technique ;*
  - o *Son calendrier de réalisation ;*
  - o *Le portage de la maîtrise d'ouvrage ;*

- Son coût prévisionnel ;
- Ses modalités de financement.
- La trajectoire financière de l'infrastructure indiquant pour chaque année :
  - Les perspectives de trafics ;
  - Le niveau du chiffre d'affaires prévisionnel par nature ;
  - Le niveau des charges prévisionnelles par nature ;
  - Le tableau emplois-ressources ;
  - Le niveau du fonds de roulement et de la trésorerie ;
  - Le niveau d'endettement ;

Les parties se rencontreront dans le cadre de l'Instance de suivi visée à l'article 8 de la convention ».

#### **Article 4 :**

L'article 33 de la convention de concession est complété comme suit après le 5<sup>ème</sup> alinéa :

*« Durant la période s'étalant entre le 1<sup>er</sup> janvier 2021 et le 31 décembre 2024 - date d'échéance de la concession (sauf résiliation anticipée dans les conditions prévues à l'article 40) et dans la perspective des opérations de fin de concession visées au Chapitre VIII - Fin de concession - le concessionnaire s'engage à demander à l'autorité concédante l'autorisation pour l'engagement de toute dépense d'investissement à l'exception de toute dépense d'investissement urgente et inférieure à 90 000 € nécessaire au bon fonctionnement et à la sécurité de l'infrastructure ».*

Les autres alinéas de l'article 33 de la convention de concession demeurent inchangés.

#### **Article 5 :**

Est ajouté après 2) de l'article 38 de la convention de concession :

*« 3) Dans le cadre de la trajectoire financière visée à l'article 3 du présent avenant, le Concessionnaire s'engage à compter de 2022 sur un taux de profitabilité prévisionnel défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement prévisionnelle et le Chiffre d'Affaires prévisionnel. A l'échéance de la convention, si le taux de profitabilité constaté pour le cumul des exercices 2022 à 2024, défini comme le rapport entre la Capacité d'Autofinancement réelle et le Chiffre d'Affaires réel, est inférieur au taux de profitabilité prévisionnel calculé sur la même période, le Concessionnaire s'expose à une pénalité d'un montant correspondant à 1 % du Chiffre d'Affaires réel de la concession par point d'écart entre le taux de profitabilité constaté et le taux de profitabilité prévisionnel dans la limite de 3 % du chiffre d'affaires pour le dernier exercice de la concession ;*

*4) En cas de non-réalisation des investissements prévus dans la programmation annuelle, le Concessionnaire s'expose à une pénalité de 0,15/365<sup>ème</sup> du montant des investissements par semaine calendaire de retard augmenté d'une franchise correspondant en semaine à 15 % de la durée total des travaux, après mise en demeure adressée au Concessionnaire, suivant le constat par l'Autorité concédante du non-respect de la date de mise en service, et restée sans effet à l'expiration d'un délai d'un mois. Le montant de la pénalité est plafonné à 5 % du montant de l'opération ;*

5) *En cas de dépassement du montant prévisionnel des investissements sous maîtrise d'ouvrage du Concessionnaire prévus dans l'étude niveau PRO pour une opération, le Concessionnaire s'expose à une pénalité correspondant à l'écart entre le montant prévisionnel des investissements et le montant cumulé des marchés notifiés de l'opération avec une tolérance de 15 % en cas de non-justification étayée des décalages de coûts d'investissement ».*

**Article 6 :**

L'article 41.1 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 7 :**

L'article 41.2 de la convention de concession est complété comme suit après le 4<sup>ème</sup> alinéa :

*« Les frais correspondants à la remise en état sont mis à la charge du concessionnaire après expertise contradictoire ».*

**Article 8 :**

Les autres articles et annexes de la convention de concession demeurent inchangés.

Le présent avenant entrera en vigueur le jour de sa transmission au contrôle de légalité.