

ASSEMBLEE DE CORSE

5 EME SESSION EXTRAORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 18 ET 19 DÉCEMBRE 2025

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

SCELTA DI U CUNCESSIUNARIU È DI U CUNTRATTU DI
CUNCESSIONE DI SERVIZIU PUBLICU DI L'AERUPORTU
D'AIACCIU NAPULIONE BONAPARTE

CHOIX DU CONCESSIONNAIRE ET DU CONTRAT DE
CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AÉROPORT
AJACCIO NAPOLEÓN BONAPARTE

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

Le rapport et la délibération qui vous sont soumis sont destinés à vous prononcer sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte.

Les infrastructures aéroportuaires et portuaires, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action du Conseil exécutif de Corse et de la majorité territoriale visent principalement à garantir la maîtrise publique de la gestion des ports et aéroports de l'île.

Le modèle de gestion des ports et aéroports, comme celui des transports maritimes aériens et maritimes, doit certes répondre avec force à des enjeux d'efficacité économique.

Mais il doit également répondre à des objectifs sociaux, et plus largement garantir la prééminence de l'intérêt général, celui de la Corse et des Corses, sur les intérêts particuliers.

Ces objectifs ont été consacrés par le législateur *via* l'adoption de la loi n° 2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026.

Selon l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Il sera en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.

C'est dans ce contexte qu'il vous est proposé de vous prononcer sur le choix de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse comme concessionnaire et sur le contrat de concession de service public de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte.

Conformément à l'article L.1411-7 du code général des collectivités territoriales, afin que l'Assemblée Corse se prononce en toute connaissance de cause, seront présentés dans le rapport ci-après :

- le rappel du contexte et des caractéristiques de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte ;
- les conditions d'attribution du contrat de concession de service public d'Ajaccio Napoléon Bonaparte ;
- les principales caractéristiques du contrat de concession de service public à conclure.

PRÉAMBULE

Construit en 1935, l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte (ci-après l' « aéroport d'Ajaccio ») est classé en catégorie 4E (4 pour la longueur de la piste « piste de 1 800 mètres et plus », et E pour le type d'aéronefs pouvant être reçus « B747, A330... ») selon la classification de l'agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l' « AESA »).

Par une loi n°2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, la collectivité territoriale de Corse s'est vu transférer la propriété et la compétence pour créer, aménager, entretenir, gérer et, le cas échéant, pour étendre le périmètre des aéroports d'Ajaccio, de Bastia, de Calvi et de Figari.

Par une loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République, dite « NOTRe », la collectivité territoriale de Corse, les départements de Corse-du-Sud et de Haute-Corse ont été substitués par la Collectivité de Corse.

L'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio a été confiée par la collectivité territoriale de Corse à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale d'Ajaccio et de Corse-du-Sud par un contrat de délégation de service public du 22 décembre 2005.

Par un décret n°2019-885 du 22 août 2019, les droits et obligations de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de d'Ajaccio ont été transférés à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse.

Le contrat de délégation de service public devait initialement prendre fin le 29 décembre 2020.

La crise sanitaire ayant bouleversé l'exécution du contrat, un avenant a été conclu le 29 décembre 2020 pour prolonger sa durée jusqu'au 31 décembre 2024.

L'article 46 de la loi n°2019-486 du 22 mai 2019, dite « PACTE », a posé le principe d'une réflexion sur l'avenir des réseaux consulaires de Corse en prescrivant la conduite d'une étude conjointe entre la Collectivité, l'État et les chambres consulaires.

En prévision de ces évolutions législatives, un avenant a été conclu le 26 décembre 2024 pour prolonger la durée du contrat de délégation de service public jusqu'au 31 décembre 2025.

Par une loi n°2025-640 du 15 juillet 2025, le législateur a prévu que l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse serait créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026.

Aux termes de l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Dans la perspective de l'échéance du contrat de concession actuel, l'Assemblée de Corse s'est, par délibération n°25/181 AC en date du 27 novembre 2025, prononcée sur le principe du recours à un contrat de concession de service public en quasi-régie pour l'exploitation de l'aéroport

d'Ajaccio.

Désormais, il revient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio.

1. L'EXPLOITATION ET LES CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

1.1. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

L'aéroport d'Ajaccio est classé en catégorie 4E (4 pour la longueur de la piste « piste de 1 800 mètres et plus », et E pour le type d'aéronefs pouvant être reçus « B747, A330... ») selon la classification de l'AESA.



1.2. L'EXPLOITATION ACTUELLE DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

L'aéroport d'Ajaccio est actuellement exploité par le Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse dans le cadre d'un contrat de délégation de service public du 22 décembre 2005.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse assure, à titre exclusif, la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport d'Ajaccio

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse exerce également des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des avions et contribuant au développement de l'activité aéroportuaire et de la zone aéroportuaire concédée.

La police des aérodromes et des installations à usage aéronautique est assurée dans les conditions prévues aux articles L.6332-1 et suivants du code des transports.

En contrepartie des obligations lui incombant, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse est autorisée à percevoir les redevances aéroportuaires ainsi celles correspondante à toute prestation de services qu'elle est amenée à fournir dans le cadre de sa mission et de l'exploitation du domaine public concédé.

1.3. LES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

Les principales données des activités de l'aéroport d'Ajaccio sont les suivantes.

1.3.1. Aviation commerciale

On entend par « *aviation commerciale* » l'activité d'aéronef régulier ou non régulier effectuant du transport public de passagers, de fret et de courrier et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis, ...).

Evolution du trafic passagers sur les 3 dernières années

L'évolution mensuelle du trafic passagers sur les trois dernières années est la suivante :

	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	63 262	60 247	47 723	5,00%	3 015
Février	56 821	57 138	49 335	-0,55%	-317
Mars	69 783	67 644	60 358	3,16%	2 139
Avril	125 652	126 841	140 224	-0,94%	-1 189
Mai	168 650	164 499	174 428	2,52%	4 151
Juin	183 121	181 533	194 148	0,87%	1 588
Juillet	221 883	244 312	257 110	-9,18%	-22 429
Août	245 803	252 727	264 897	-2,74%	-6 924
Septembre	178 431	180 573	185 058	-1,19%	-2 142
Octobre	139 087	130 023	141 391	6,97%	9 064
Novembre	73 667	69 651	70 850	5,77%	4 016
Décembre	79 052	75 552	77 409	4,63%	3 500
TOTAL	1 605 212	1 610 740	1 662 931	-0,34%	-5 528

Evolution du trafic passagers par typologie (régulier/ non-régulier)

Le trafic « régulier » est exclusivement assuré par des vols réguliers. Il représente plus de 98 % du trafic global en 2024.

Ce trafic est constitué principalement des lignes :

- de la DSP sur Nice, Marseille et Paris Orly ;
- des « Low-Cost » ;
- des compagnies « Legacy »

Le trafic « non régulier » correspondant aux vols charters (évènementiel, foot, gendarmerie...), aux Evasan, à l'aviation d'affaires, aux déroutements. Il constitue moins de 2% du trafic global en 2024.

L'évolution du trafic régulier/non-régulier sur les trois dernières années est la suivante :

Passagers	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Régulier	1 585 158	1 590 130	1 642 484	-0,31%	-4 972
Non régulier	20 054	20 610	20 447	-2,70%	-556
Total	1 605 212	1 610 740	1 662 931	-0,34%	-5 528

1.3.2. Aviation d'affaires

On entend par « aviation d'affaires » l'activité d'aéronef commercial non-régulier (à la demande) effectuant du transport public de passagers, de fret et de poste et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis, aéronefs d'entreprise, etc.).

Ce trafic correspond en 2024 à 6 % du trafic de mouvements commerciaux de la plate-forme.

L'évolution du trafic (en mouvements) sur les trois dernières années est la suivante :

	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	30	19	25	57,89%	11
Février	19	6	42	216,67%	13
Mars	19	24	42	-20,83%	-5
Avril	25	101	50	-75,25%	-76
Mai	44	123	101	-64,23%	-79
Juin	121	208	127	-41,83%	-87
Juillet	166	337	175	-50,74%	-171
Août	142	292	194	-51,37%	-150
Septembre	91	237	100	-61,60%	-146
Octobre	82	102	43	-19,61%	-20
Novembre	48	31	35	54,84%	17
Décembre	92	21	36	338,10%	71
TOTAL	879	1 501	970	-41,44%	-622

1.3.3. Aviation générale

On entend par « *aviation générale* » l'activité d'aéronefs non commerciaux non autorisés à effectuer du transport public. Ce sont principalement des avions appartenant à des aéro-clubs ou à des particuliers ou sociétés. Une distinction est faite entre les mouvements « locaux » et les mouvements « voyages ».

L'évolution du trafic (en mouvements) sur les trois dernières années est la suivante :

	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	512	322	855	59,01%	190
Février	393	597	834	-34,17%	-204
Mars	577	856	851	-32,59%	-279
Avril	886	1134	774	-21,87%	-248
Mai	959	1 150	1 444	-16,61%	-191
Juin	868	1 184	1 385	-26,69%	-316
Juillet	1 035	1 177	1 705	-12,06%	-142
Août	1 136	1 640	1 834	-30,73%	-504
Septembre	698	1113	885	-37,29%	-415
Octobre	805	772	974	4,27%	33
Novembre	724	509	849	42,24%	215
Décembre	648	797	663	-18,70%	-149
TOTAL	9 241	11 251	13 053	-17,87%	-2010

1.3.4. Activités extra-aéronautiques

Les activités extra-aéronautiques concernent principalement les autres prestations aéroportuaires et les redevances domaniales.

Redevances extra-aéronautiques	Description
Autres prestations aéroportuaires	
Redevances sur chiffre d'affaires	Redevance perçue sur les activités commerciales (bar/restauration, tabac, ...)
Publicité	Redevance perçue sur la régie publicitaire (Panneaux 4x3 en extérieur, supports publicitaires en aérogare, ...)
Redevances s/distribution carburant	Redevance perçue sur le volume de carburants distribués (Jet, Avgas)
Location autres banques	Redevance perçue pour la mise à disposition de postes de travail (TO, compagnie, assistant, ...)
Câblage fibre optique	Redevance perçue pour la mise à disposition de la fibre optique
Redevances domaniales	
Terrains / parking	Redevance perçue pour la mise à disposition de terrains / parkings
Bureaux / locaux	Redevance perçue pour la mise à disposition de bureaux / locaux
Locaux d'habitation	Redevance perçue pour la mise à disposition de logements
Boutiques	Redevance domaniale et commerciale perçue pour la mise à disposition de surfaces à destination des boutiques
Surfaces	Redevance perçue pour la mise à disposition de surfaces
Redevances industrielles autres prestations	
Eau	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'eau potable
Déchets	Redevance perçue pour la mise à disposition d'un service d'enlèvement de détrit
Energie électrique	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'énergie électrique
Nettoyage des locaux	Redevance perçue pour la réalisation d'une prestation de nettoyage
Téléphone	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation des installations de téléphonie
Autres prestations de service	Redevance perçue pour la mise à disposition de personnel
Redevances d'usage	
Parcs de stationnement	Redevance perçue pour l'utilisation des parcs de stationnement par les usagers
Cartes d'accès parking	Redevance perçue pour l'utilisation des parcs de stationnement (abonnement) par les usagers
Produits activités annexes	
Produits activités annexes	Redevance perçue pour la fabrication et la mise à disposition de titre de circulation pour le personnel et de laissez-passer pour véhicule

1.4. LES PRINCIPALES DONNÉES FINANCIERES DE L'EXPLOITATION ACTUELLE

Evolution du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est composé principalement du chiffre d'affaires aéronautique (redevances aéroportuaires) et du chiffre d'affaires extra-aéronautique (prestations de services aéroportuaires, redevances domaniales, prestations industrielles et d'usage).

Le détail du chiffre d'affaires est précisé dans le tableau ci-après :

CA Aéronautique (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
<i>Redevance Passagers</i>	5 050	4 949	4 710	101	2%
<i>Redevance Atterrissage</i>	2 038	1 949	2359	89	5%
<i>Redevance Stationnement</i>	409	315	368	94	30%
<i>Redevance Balisage</i>	160	146	170	14	10%
Total	7 657	7 359	7 607	298	4%

CA extra-aéronautique (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Autres prestations de services aéroportuaires	1 910	1 876	1 830	34	2%
Redevances des concessions commerciales	1 425	1 385	999	40	3%
Redevances sur distribution de carburant pour aéronefs	31	38	43	-7	-19%
Assistance aéroportuaire		0	0	0	-
Usage d'installation et matériel d'aéroport	383	384	384	-1	-0,2%
Autres recettes commerciales	71	69	44	2	2%
Redevances domaniales	1 533	1 468	1 446	65	4%
Terrains	876	823	801	53	6%
Bâtiments	117	139	121	-22	-16%
Parties communes	539	506	524	33	7%
Prestations industrielles et d'usage	2 366	2 339	1 587	27	1%
Redevances industrielles	570	592	514	-22	-4%
Parkings véhicules	1 754	1 745	1 015	10	1%
Travaux et Etudes	41	2	58	39	1955%
Produits des activités annexes	117	421	130	-304	-72%
Total	5 925	6 104	4 993	-178	-2,9%

Evolution des charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont principalement liées aux « salaires et charges » et aux « achats et charges externes ».

Les différents postes de charges des six rubriques décrites dans le tableau ci-après varient de manière distincte en fonction du trafic ou des paramètres conjoncturels internes ou externes.

Les charges d'exploitation sont détaillées dans le tableau ci-après :

Charges d'exploitation (En k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Autres achats et charges externes	3 647	3 612	3 026	35	1%
Impôts et taxes	774	820	756	-46	-6%
Salaires et traitements, Charges sociales	5 499	5 179	4 847	320	6%
DAP	4 468	963	2 025	3 505	364%
Autres charges	103	317	640	-214	-67%
Contributions versées aux services	486	575	545	-89	-16%
Total	14 977	11 466	11 839	3 511	31%

Evolution du résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation après OIS sur les trois dernières années est le suivant :

En k€	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Résultat d'exploitation	340	3 323	2 091	-2 983	89,77%

Evolution de la capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est restée relativement stable, entre 3,5 M€ et 3,7 M€, sur les exercices 2022 à 2024. Elle témoigne ainsi d'une structure d'exploitation excédentaire permettant d'autofinancer d'éventuels investissements à venir.

En k€	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Capacité d'autofinancement	3 672	3 715	3 548	- 43	-1,16%

Synthèse globale de la situation bilancielle

L'aéroport d'Ajaccio représente le plus gros volume d'activité du réseau corse en 2024, avec un résultat opérationnel positif. Cette performance s'explique par un trafic passagers soutenu, une géométrie favorable (redevances supplémentaires grâce aux implantations périphériques), et une reprise post-Covid marquée. L'internalisation de la sûreté (juin 2024) a entraîné une hausse des charges fixes, partiellement compensée par des flux dédiés de la DGAC.

Les capitaux propres d'Ajaccio avoisinent 17,4 M€, traduisant une bonne assise patrimoniale. Les dettes financières se situent autour de 6,9 M€, complétées par environ 6,5 M€ d'autres dettes financières et 1,3 M€ de dettes sur immobilisations, témoignant d'un cycle d'investissement actif. Les dettes fournisseurs et sociales restent maîtrisées (≈ 1,4 M€ et 2,8 M€). Surtout, le fonds de roulement atteint 16,9 M€, ce qui offre un tampon de liquidité utile pour absorber la saisonnalité et la montée en charge de la sûreté internalisée à compter de l'été 2024.

Aéroport d'Ajaccio – Postes bilan clés :

- Capitaux propres ~ 17,4 M€
- Dettes financières ~ 6,9 M€
- Autres dettes financières ~ 6,5 M€
- Dettes sur immobilisations ~ 1,3 M€
- Fournisseurs / Fisc. & soc. ~ 1,4 M€ / 2,8 M€
- Fonds de roulement (EXP) ~ 16,9 M€

*

2. L'ATTRIBUTION DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

2.1. LE CONDITIONS D'ATTRIBUTION DU CONTRAT CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

Selon l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales, une collectivité territoriale peut confier la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un opérateur économique par une convention de délégation de service public.

L'article L.1121-3 du code de la commande publique précise que : « *la délégation de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales* ».

Aux termes de l'article L.3211-1 du même code, un contrat de concession de service public peut être conclu dans le cadre d'une quasi-régie.

Pour établir l'existence d'une relation de quasi-régie, la Cour de justice (CJCE, 18 novembre 1999, *Teckal*, aff. C-107/98) et les articles L.3211-1 et suivants du code de

la commande publique posent trois critères cumulatifs :

- critère 1 : le contrôle exercé par le ou les pouvoirs adjudicateurs sur leur cocontractant doit être analogue à celui qu'ils exerceraient respectivement sur leurs propres services. Ce critère peut être rempli, lorsque le contrôle est exercé soit par un pouvoir adjudicateur (art. L.3211-1 du code de la commande publique), sinon conjointement par plusieurs pouvoirs adjudicateurs (art. L.3211-3 du code de la commande publique) ;
- critère 2 : l'activité de l'entité contrôlée doit être consacrée à plus de 80% pour le ou les pouvoirs adjudicateurs qui la contrôle (art. L.3211-1 et suivants du code de la commande publique). Pour calculer la part d'activité à prendre en considération, le code de la commande publique précise que le pourcentage d'activités est déterminé en prenant en compte le chiffre d'affaires total moyen ou tout autre paramètre approprié fondé sur les activités, tel que les coûts supportés, au cours des trois exercices comptables précédant l'attribution de la délégation de service public. Si ces éléments ne sont pas disponibles ou ne sont plus pertinents, le pourcentage d'activités est déterminé sur la base d'une estimation réaliste (art. L.3211-5 du code de la commande publique) ;
- critère 3 : l'entité contrôlée à laquelle il est envisagé d'attribuer la délégation de service public ne doit pas comporter de participation directe de capitaux privés, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par la loi qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée (art. L.3211-1 et s. du code de la commande publique).

Un établissement public peut être en situation de quasi-régie auprès d'une autorité concédante (CE, avis, *Conditions d'établissement d'une relation de quasi-régie conjointe entre l'État et certaines collectivités territoriales et certains groupements de collectivités, d'une part, et CEREMA, d'autre part*, n°404386).

A ce titre, il est rappelé que par une loi n°2025-640 du 15 juillet 2025, le législateur a prévu que l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse serait créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026.

Aux termes de l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Il sera en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse (exposé de motifs de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025).

C'est dans ce contexte que le Collectivité de Corse a engagé une procédure d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport d'Ajaccio en application des dispositions des articles L.3200-1 et suivants du code de la commande publique.

2.2. LE DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

La procédure d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport d'Ajaccio s'est déroulée dans les conditions suivantes :

- avis de la commission consultative des services publics locaux le 27 novembre 2025 ;
- délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe de la concession de service public local le 27 novembre 2025.

Désormais, il revient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio.

*

3. LES PRINCIPALES CARACTÉRISTIQUES DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AÉROPORT D'AJACCIO

Le contrat porte sur une concession de service public conclue dans le cadre d'une quasi-régie auprès de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse qui confie à ce dernier la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport d'Ajaccio.

Les principales caractéristiques du contrat sont présentées ci-après.

3.1. L'OBJET DU SERVICE

Le contrat a pour objet de confier au concessionnaire la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aéroport d'Ajaccio.

Le concessionnaire pourra, avec l'accord de l'autorité concédante, exercer lui-même ou prendre part à des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des avions ou contribuant au développement de l'activité aéroportuaire et, plus globalement, du périmètre de l'aéroport.

Le concessionnaire exécutera l'ensemble des missions lui incombant conformément aux stipulations du contrat et de la convention conclue entre l'Etat et la Collectivité de Corse en application de l'article L.6321-3 du code des transports, notamment les tâches aéronautiques prévues aux articles L.6328-3, L.6332-3 et L.6341-2 du code des transports sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L.6332-2 du même code.

Le concessionnaire exercera à titre exclusif l'ensemble des activités relevant de la concession à ses frais, risques et périls, conformément aux stipulations du contrat.

3.2. LE CONCESSIONNAIRE

Le concessionnaire sera l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse.

3.3. LA DUREE

La date d'entrée en vigueur du contrat est fixée au 1^{er} janvier 2026.

Le contrat aura, sauf résiliation anticipée, une durée de 15 ans à compter de sa date d'entrée en vigueur.

3.4. TRAVAUX

Le concessionnaire réalisera, dans les conditions et selon les calendriers prévus par le contrat et ses annexes, l'ensemble des travaux prévus au titre de la concession, tels que les travaux d'investissement et les travaux de GER.

Le concessionnaire prendra à sa charge l'intégralité des frais et risques de conception, de réalisation et de financement des travaux qu'il réalise dans le cadre de la concession, y compris concernant les études, terrains, ouvrages et installations qui lui sont remis dans les conditions prévues au contrat.

Par dérogation, l'autorité concédante pourra assurer la maîtrise d'ouvrage de certains travaux d'investissement (travaux neufs et de renouvellement) réalisés dans le périmètre de la concession, notamment dans le cadre de la planification pluriannuelle d'investissement de l'autorité concédante et des opérations qu'elle estime stratégiques, par exemple au titre des infrastructures structurantes de l'aéroport. Le concessionnaire sera alors tenu d'en assurer le financement à hauteur des montants prévus au plan d'investissement de la concession pour ces investissements par le versement à l'autorité concédante d'un fonds de concours leur correspondant.

3.5. LE FINANCEMENT

Le concessionnaire prendra en charge l'ensemble des dépenses d'aménagement et d'exploitation de la concession.

Par ailleurs, un compte spécifique sera ouvert dans les livres du concessionnaire, sur lequel seront comptabilisées les sommes affectées à une réserve d'investissement constituée au titre du contrat et alimentée par les excédents de la concession et les fonds disponibles repris par le concessionnaire au 1^{er} janvier 2026, tels qu'ils ressortiront du bilan de clôture de la précédente concession. Tout projet financé par la réserve d'investissement sera transmis pour avis à l'instance de suivi et pour approbation à l'autorité concédante. En fin de contrat, les sommes non utilisées au

sein de la réserve d'investissement seront restituées à l'autorité concédante.

Par exception, l'autorité concédante pourra participer au financement des investissements prévus dans le plan d'investissement. La participation de l'autorité concédante n'interviendra que dans l'hypothèse où les fonds disponibles de la réserve d'investissement, mobilisés en priorité, seraient insuffisants. Dans cette hypothèse, l'autorité concédante ne pourra procéder au versement des subventions d'investissement qu'à compter du moment où elle aura autorisé l'opération. Toute subvention d'équilibre, destinée à assurer la couverture du déficit constaté de la concession, est exclue.

Enfin, dans l'hypothèse où certains investissements pourront faire l'objet de subventions versées par des organismes, le concessionnaire engagera l'ensemble des démarches nécessaires auprès de ces organismes, et élaborera les dossiers de demande de subventions.

3.6. LA RÉMUNÉRATION DU SERVICE

En contrepartie des obligations lui incombant en application de la concession ou de celles qui lui incomberaient en raison de dispositions législatives ou réglementaires dans les conditions du contrat, et en rémunération des services qu'il rend aux usagers et au public, le concessionnaire sera autorisé à percevoir le produit des redevances prévues à l'article L.6325-1 du code des transports ainsi que celles correspondant à toute prestation de service qu'il serait amené à fournir dans le cadre de sa mission.

En outre, le concessionnaire sera autorisé à percevoir :

- toute redevance tirée de l'exploitation du domaine public concédé, dans les conditions définies par le code général des collectivités territoriales et le code général de la propriété des personnes publiques ;
- le produit des taxes de toute nature qui lui est attribué ;
- le produit de la cession d'éléments d'actifs ;
- les produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion ;
- les subventions et participations publiques qui lui sont consenties ;
- toute autre ressource légale entrant dans sa spécialité.

Le montant des redevances perçues en application des dispositions de l'article L.6325-1 du code des transports sera arrêté conformément aux dispositions des articles R.6325-1 et suivants du même code.

Les autres redevances telles que prévues à l'article L.6325-3 du code des transports seront fixées par le concessionnaire, dans les conditions prévues au contrat et soumises à l'approbation préalable et expresse de l'autorité concédante.

3.7. LA REDEVANCE VERSÉE PAR LE DÉLÉGATAIRE

Le concessionnaire versera annuellement à l'autorité concédante, au titre de l'occupation des terrains, ouvrages, bâtiments et installations concédés, une redevance domaniale composée d'une part fixe et d'une part variable.

Le montant de la part fixe sera de 475,34 euros hors taxe par hectare.

La part variable de la redevance domaniale sera de 0,5% du chiffre d'affaires hors taxe et hors tarifs de sûreté et de sécurité du concessionnaire réalisé lors du dernier exercice clos.

3.8. RÉINVESTISSEMENT DES EXCEDENTS

La rentabilité annuelle du concessionnaire au titre de la concession sera plafonnée à un montant maximum égal à 1,5 % du chiffre d'affaires annuel hors taxes généré par la concession, à l'exclusion des recettes liées aux redevances de sûreté et de sécurité.

Lorsque, au titre d'un exercice, le résultat net du concessionnaire, après prise en compte des déficits reportables, excèdera le plafond défini à l'alinéa ci-dessus, le concessionnaire affectera obligatoirement 100 % de ce surplus à la réserve d'investissement.

3.9. LE CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

L'autorité concédante exercera le contrôle du service concédé.

Le concessionnaire produira, chaque année à l'autorité concédante, après approbation des comptes annuels par son assemblée générale et avant le 1^{er} juin, un rapport annuel conformément aux articles L.3131-5 du code de la commande publique et L.1411-3 du code général des collectivités territoriales.

Par ailleurs, le concessionnaire produira, chaque année à l'autorité concédante avant le 31 juillet, un reporting semestriel sur la base des éléments connus au 30 juin de l'année.

Enfin, et pour instaurer un dialogue permanent, notamment dans les domaines financiers, techniques et de la communication, il sera créé un comité économique environnemental et organisationnel composé de :

- trois (3) représentants de l'autorité concédante, dont le Président du Conseil exécutif de Corse ou son représentant ;
- trois (3) représentants du concessionnaire.

Ce comité se réunira en tant que de besoins en cas de demande soit de la part de l'autorité concédante, soit par le concessionnaire et *a minima* une fois par an.

3.10. LE PERSONNEL

Le concessionnaire affectera au fonctionnement du service le personnel en nombre et qualification nécessaires pour la bonne exécution des missions confiées.

Conformément à l'article 4 de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 et à la réglementation en vigueur, notamment les dispositions prévues par l'article L.1224-1 du code du travail, le concessionnaire reprendra l'ensemble du personnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, précédent concessionnaire, affecté à l'exploitation de l'aéroport.

3.11. LES SANCTIONS

L'autorité concédante pourra appliquer au concessionnaire, après mise en demeure non suivie d'effet de remédier au manquement en cause dans le délai fixé à compter de la réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception, des pénalités à titre de sanction des manquements à ses obligations contractuelles, dans les cas prévus au contrat.

Par ailleurs, en cas de faute grave du concessionnaire aux obligations imposées par la concession portant atteinte à la continuité du service public, l'autorité concédante ou le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L.6332-2 du code des transports pourront, chacun pour ce qui le concerne, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, prescrire toutes mesures conservatoires destinées à assurer provisoirement l'exploitation du service public aéroportuaire et notamment celles de faire procéder à l'exécution d'office des travaux et prestations nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des ouvrages ou du service, ou à l'exploitation de l'aéroport. Ces mesures seront réalisées aux frais du concessionnaire.

L'autorité concédante pourra prononcer la résiliation de la concession pour faute et, notamment, les motifs suivants :

- si le concessionnaire a commis des infractions graves ou répétées, avérées, aux stipulations de la présente concession ;
- si le concessionnaire a commis des manquements répétés et constatés sur une année ayant entraîné la notification par l'autorité concédante au concessionnaire de pénalités dont le montant total dépasse 150 000 euros en cumul sur une année ;
- si, du fait du concessionnaire, la sécurité des personnes et, ou des biens vient à être compromise notamment par défaut d'entretien des installations ;
- si le concessionnaire n'assure pas le service dans les conditions définies par la concession ;

- si le concessionnaire a cédé son activité liée à la concession sans l'accord préalable et exprès de l'autorité concédante ;
- si le concessionnaire fait l'objet d'une mise en régie provisoire d'une durée supérieure à trois (3) mois.

3.12. LA FIN DU CONTRAT

La concession prendra fin selon l'une des modalités suivantes :

- à l'échéance du terme fixé par la concession ;
- en cas de résiliation pour un motif d'intérêt général ;
- en cas de résiliation pour faute du Concessionnaire et/ou pour retrait d'agrément de l'Etat pour l'exercice par le Concessionnaire des missions régaliennes ;
- en cas de résiliation pour force majeure ;
- en cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du contrat sur décision juridictionnelle.

Dans tous les cas, l'autorité concédante aura droit, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le concessionnaire, de prendre toutes les mesures pour assurer la continuité du service ou faciliter le passage progressif de la concession au régime nouveau d'exploitation.

A la fin de la concession, l'autorité concédante, ou la personne désignée par elle pour continuer l'exploitation de l'aéroport, sera subrogée dans les droits du concessionnaire.

3.13. LE SORT DES BIENS AU TERME DU CONTRAT

A l'expiration de la concession, le concessionnaire sera tenu de remettre gratuitement et en bon état d'entretien à l'autorité concédante tous les biens de retour, dans les conditions du contrat. Pour les biens de retour qui n'auraient pas été totalement amortis au cours de l'exécution du contrat, l'autorité concédante les reprendra et versera au concessionnaire une indemnité égale à la valeur nette comptable de ces biens, déduction faite des éventuels financements publics dont ils auraient pu faire l'objet.

En fin de contrat, l'autorité concédante pourra reprendre ou faire reprendre les biens de reprise par un exploitant désigné par elle, sans que le concessionnaire ne puisse s'y opposer. Le cas échéant, les biens de reprise amortis seront repris gratuitement par l'autorité concédante ou par l'exploitant désigné par lui. Si ces biens ne sont pas amortis, ils pourront être repris à leur valeur nette comptable, diminuée le cas échéant, en fonction de leur état d'entretien et de fonctionnement et déduction faite

des éventuels financements publics dont ils auraient pu faire l'objet.

Les biens propres du concessionnaire pourront, d'un commun accord entre les Parties, être rachetés par l'autorité concédante ou l'exploitant par elle désignée dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation. L'indemnité de rachat sera alors déterminée en fonction de la valeur nette comptable des biens.

L'autorité concédante pourra reprendre ou faire reprendre par un exploitant désigné par elle, contre indemnités, et sans que le concessionnaire ne puisse s'y opposer, les approvisionnement et stocks nécessaires à l'exploitation, financés par le concessionnaire. Elle aura la faculté de racheter ou de faire racheter, les approvisionnements et stocks correspondant à la marche normale de l'exploitation. Le cas échéant, les approvisionnement et stocks seront repris sur la base de leur valeur nette comptable.

* *
*

Au regard de l'ensemble de ce qui précède je vous propose :

- **d'approuver le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte et ses annexes ;**
- **d'attribuer le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte à l'Etablissement Public du Commerce et d'Industrie de Corse ;**
- **de m'autoriser à signer le contrat de concession de service public de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte, tous les actes et pièces y afférents et à accomplir toutes les formalités nécessaires à la finalisation de ce contrat.**

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

ANNEXES

Projet de contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte.