

COLLECTIVITE DE CORSE

**RAPPORT
N° 2025/E5/389**

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
DI FIGARI SUD CORSICA**

**CHOIX DU CONCESSIONNAIRE ET DU CONTRAT DE
CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AÉROPORT DE
FIGARI SUD CORSE**

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 de Figari Sud Corse.

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 de Figari Sud Corse.

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 de Figari Sud Corse ;
- les conditions d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Figari ;
- les principales caractéristiques du contrat de concession de service public à conclure.

PRÉAMBULE

Construit en 1975, l'aéroport de Figari Sud Corse (ci-après l' « aéroport de Figari ») 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 »).

Avec un trafic annuel qui dépasse 700 000 passagers depuis plusieurs années, il est classé par la direction générale de l'aviation civile (ci-après la « DGAC ») parmi les aéroports moyens et bénéficie d'une capacité d'accueil de 500 000 passagers.

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 de Figari 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 10 janvier 2006.

Par un décret n°2019-885 du 22 août 2019, les droits et obligations de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale d'Ajaccio et de Corse du Sud 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 31 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°25/179 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 de Figari Sud Corse.

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 de Figari Sud Corse.

1. L'EXPLOITATION ET LES CARACTÉRISTIQUES DE L'AÉROPORT DE FIGARI

1.1. LES INFRASTRUCTURES ET ÉQUIPEMENTS DE L'AÉROPORT DE FIGARI

Aérodrome disposant d'un certificat de sécurité aéroportuaire conforme au règlement (UE) N°139/2014

Code de référence de l'aérodrome : 4C

Emprise totale de la plate-forme : 195 ha

Affectation principale au trafic commercial

Vocation au plan d'équipements aéronautiques : courts, moyens et longs courriers, charters.

1 piste orientée Sud- Nord 05/23 – Dimensions : 2 480 m x 45 m

1 aire de poser pour hélicoptères (FATO) – Dimensions : 15x15 m

Revêtement : bitume

Aire de stationnement :

Aviation commerciale : 25 000 m² / 9 postes de stationnement

Aviation générale et d'affaires : 32 000 m² / 18 postes de stationnement aéronef + 5 postes de stationnement hélicoptère.

Aérogare passagers :

- Un terminal avec RDC uniquement
- Surface au sol : 4 600 m²
- Capacité d'accueil : 550 000 passagers
- Six salles d'embarquement
- Trafic 2023 : 863 533 passagers commerciaux transportés (-4,8% vs. 2022)

Aérogare d'affaires :

- 1 terminal : RDC et R+1
- Surface au sol : 230 m²



1.2. L'EXPLOITATION ACTUELLE DE L'AÉROPORT DE FIGARI

L'aéroport de Figari 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 10 janvier 2006.

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 de Figari.

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 autorisé 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 DE FIGARI

Les principales données des activités de l'aéroport de Figari 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	16 664	15 039	13 391	10,81%	1 625
Février	16 475	15 497	14 009	6,31%	978
Mars	20 554	15 378	17 048	33,66%	5 176
Avril	57 325	52 035	63 650	10,17%	5 290
Mai	88 039	80 626	91 291	9,19%	7 413
Juin	111 189	105 489	117 535	5,40%	5 700
Juillet	163 547	180 325	189 150	-9,30%	-16 778
Août	184 288	188 024	192 409	-1,99%	-3 736
Septembre	106 680	106 486	103 197	0,18%	194
Octobre	68 053	64 677	66 945	5,22%	3 376
Novembre	23 460	21 557	20 044	8,83%	1 903
Décembre	20 796	18 400	18 500	13,02%	2 396
TOTAL	877 070	863 533	907 169	1,57%	13 537

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

Le trafic « régulier » est exclusivement assuré par des vols réguliers depuis plusieurs années. Il représente plus de 99% 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, ne constitue qu'un peu plus de 1% du trafic global en 2024.

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

	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Trafic pax régulier	867 333	855 351	897 811	1,40%	11 982
Trafic pax non régulier	9 737	8 182	9 358	19,01%	1 555
Total	877 070	863 533	907 169	1,57%	13 537

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.).

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

	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	32	47	37	-31,91%	-15
Février	40	26	58	53,85%	14
Mars	69	54	35	27,78%	15
Avril	107	119	116	-10,08%	-12
Mai	281	282	289	-0,35%	-1
Juin	471	454	608	3,74%	17
Juillet	945	941	1 044	0,43%	4
Août	1 043	827	942	26,12%	216
Septembre	381	362	383	5,25%	19
Octobre	173	193	149	-10,36%	-20
Novembre	58	47	66	23,40%	11
Décembre	40	26	41	53,85%	14
TOTAL	3 640	3 378	3 768	7,76%	262

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	252	294	221	-14,29%	-42
Février	368	416	116	-11,54%	-48
Mars	380	212	347	79,25%	168
Avril	735	415	354	77,11%	320
Mai	955	518	458	84,36%	437
Juin	596	486	696	22,63%	110
Juillet	1 015	718	480	41,36%	297
Août	809	949	1 050	-14,75%	-140
Septembre	351	577	553	-39,17%	-226
Octobre	374	420	724	-10,95%	-46
Novembre	467	341	592	36,95%	126
Décembre	75	202	216	-62,87%	-127
TOTAL	6 377	5 548	5 807	14,94%	829

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 4×3 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 détritus
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 (redévances aéroportuaires) et du chiffre d'affaires extra-aéronautique (prestations de services aéroportuaires, redévances 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>	2 650	2 592	3 069	58	2%
<i>Redevance Atterrissage</i>	1 133	1 081	769	52	5%
<i>Redevance Stationnement</i>	221	188	182	33	18%
<i>Redevance Balisage</i>	66	46	44	20	43%
Total	4 070	3 907	4 064	164	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	917	885	834	33	4%
<i>Redevances des concessions commerciales</i>	207	266	210	-59	-22%
<i>Redevances sur distribution de carburant pour aéronefs</i>	346	317	352	29	9%
<i>Assistance aéroportuaire</i>			0	0	-
<i>Usage d'installation et matériel d'aéroport</i>				0	
<i>Autres recettes commerciales</i>	365	302	272	62	-
Redevances domaniales	437	326	299	111	34%
<i>Terrains</i>	243	151	131	92	61%
<i>Bâtiments</i>	140	117	168	23	20%
<i>Parties communes</i>	54	57		-3	-
Prestations industrielles et d'usage	845	738	679	107	15%
<i>Redevances industrielles</i>	182	141	126	41	29%
<i>Parkings véhicules</i>	664	594	546	70	12%
<i>Travaux et Etudes</i>		3	7	-3	-
Produits des activités annexes	496	448	255	48	11%
Total	2 696	2 396	2 067	300	13%

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	1 483	1 343	1 065	140	10%
Impôts et taxes	114	133	123	-19	-14%
Salaires et traitements, Charges sociales	2 435	2 234	2 068	201	9%
DAP	1 695	685	662	1 010	147%
Autres charges	53	189	587	-136	-72%
Contributions versées aux services	267	266	186	1	0%
Total	6 047	4 851	4 691	1 196	25%

Evolution du résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation après OIS est de 822 000 € en 2024.

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

<i>En k€</i>	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Résultat d'exploitation	822	1 857	1 605	-1 035	-56%

Evolution de la capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est restée relativement stable, entre 2,0 M€ et 2,4 M€, sur les exercices 2022 et 2024. Elle témoigne ainsi d'une structure d'exploitation excédentaire permettant d'autofinancer d'éventuels investissements à venir.

	<i>En k€</i>	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / 23	BE 24 / 23
Capacité d'autofinancement		2 359	2 234	2 009	125	6%

Synthèse globale de la situation bilancielle

Figari est l'aéroport le plus dynamique en termes de croissance de trafic (+15 % en 2024), avec une marge opérationnelle élevée. Cependant, l'infrastructure est saturée en haute saison, ce qui constitue le principal défi.

Les capitaux propres avoisinent 7,5 M€. Les dettes financières sont de l'ordre de 8,6 M€ et 2,3M€ de dettes financières diverses ; ainsi que 0,5 M€ de dettes sur immobilisations ; les fournisseurs restent contents (\approx 0,5 M€) et les dettes fiscales et sociales autour de 0,8 M€

Le niveau de fonds de roulement est satisfaisant au regard de la structure de passif (dettes d'exploitation contenues, échéanciers financiers principalement longs) et de la capacité de génération de flux. Cela offre un coussin de liquidité compatible avec la montée en puissance du trafic. À l'inverse, en périmètre exploitation seul, le FR apparaît plus "serré" (ordre de grandeur \approx 1,9 M€) : c'est cohérent avec une exploitation dynamique mais très saisonnière.

Aéroport de Figari – Postes bilan clés :

- Capitaux propres ~ 7,5 M€
- Dettes financières ~ 8,6 M€
- Autres dettes financières ~ 2,3 M€
- Fournisseurs / Fisc. & soc. ~ 0,5 M€ / 0,8 M€
- Fonds de roulement (EXP) ~ 1,9 M€

*

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

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

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 exerçaient 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 s. 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 la Collectivité de Corse a engagé une procédure d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Figari Sud Corse en application des dispositions des articles L.3200-1 et suivants du code de la commande.

2.2. LE DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

La procédure d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Figari 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 de Figari Sud Corse.

*

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

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 de Figari.

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 de Figari.

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 incomant 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 370,72 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 EXCÉDENTS

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 judiciaire.

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 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 de Figari Sud Corse et ses annexes ;**
- **d'attribuer le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Figari Sud Corse 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 de Figari Sud Corse, 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 de Figari Sud Corse.