

COLLECTIVITE DE CORSE

**RAPPORT
N° 2025/E5/390**

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 DI U CUNCESSIUNARIU È DI U CUNTRATTU
DI CUNCESSIONE DI SERVIZIU PUBLICU DI
L'AERUPORTU DI CALVI SANTA CATALINA**

**CHOIX DU CONCESSIONNAIRE ET DU CONTRAT DE
CONCESSION DE SERVICE PUBLIC DE L'AÉROPORT DE
CALVI SAINTE-CATHERINE**

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 Calvi Sainte-Catherine.

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 Calvi Sainte-Catherine.

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 Calvi Sainte-Catherine ;
- les conditions d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine ;
- les principales caractéristiques du contrat de concession de service public à conclure.

PRÉAMBULE

Construit en 1945, l'aéroport de Calvi Sainte Catherine (ci-après l' « aéroport de Calvi ») est classé en catégorie 4 D (4 pour la longueur de la piste « piste de 1.800 mètres et plus », et D pour le type d'aéronefs pouvant être reçus « B757 »).

Avec un trafic annuel franchissant les 300 000 de passagers, il est classé par la direction générale de l'aviation civile (ci-après la « DGAC ») parmi les aéroports intermédiaires et bénéficie d'une capacité d'accueil de 500 000 de 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 Calvi a été confiée par la collectivité territoriale de Corse à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de Haute-Corse par un contrat de délégation de service public du 21 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 Bastia et de Haute-Corse 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°25/177 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 Calvi Sainte Catherine.

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 Calvi Sainte Catherine.

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

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

L'aéroport est classé « 4D » (4 pour la longueur de la piste « > 1 800 m » et D pour le type d'appareil pouvant être accueilli «A321/A400M»).

La surface totale de la concession : 83 hectares

L'aire de manœuvre:

- Piste 18 / 36 : 2 310 x 45 m

L'aire de trafic : 40 000 m²

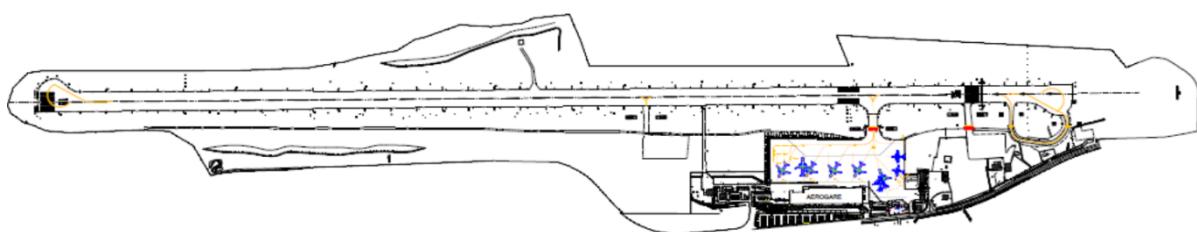
- 7 postes B737 / A320
- Zone aviation d'affaire
- Zone aviation générale

L'aérogare passagers : 4 600 m²

- Capacité de traitement des passagers = 500 000

Les installations « côté ville »

- Parking VL = 250 places pour les passagers et 50 pour le personnel



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

L'aéroport de Calvi est actuellement exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse dans le cadre d'un contrat de délégation de service public du 21 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 de Calvi.

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 incomant, 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 CALVI

Les principales données des activités de l'aéroport de Calvi 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	9 798	9 523	7 691	2,89 %	275
Février	9 957	10 135	9 015	-1,76 %	-178
Mars	12 464	9 537	10 190	30,69 %	2 927
Avril	23 145	20 695	17 470	11,84 %	2 450
Mai	36 885	33 938	28 730	8,68 %	2 947
Juin	50 629	39 842	37 405	27,07 %	10 787
Juillet	73 044	75 816	78 595	-3,66 %	-2 772
Août	86 121	75 349	77 429	14,30 %	10 772
Septembre	47 804	44 389	37 880	7,69 %	3 415
Octobre	25 387	22 007	19 650	15,36 %	3 380
Novembre	12 131	10 072	11 179	20,44 %	2 059
Décembre	12 856	11 238	11 262	14,40 %	1 618
Total	400 221	362 541	346 496	10,39 %	37 680

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

Le trafic « passagers » de cette plate-forme reste exclusivement assuré par des vols réguliers depuis plusieurs années. Il représente plus de 94% 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 et aviation d'affaires, ne constitue que 5,78% 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	377 069	346 213	329 680	8,91%	30 856
Non régulier	23 152	16 328	16 816	41,79%	6 824
Total :	400 221	362 541	346 496	10,39%	37 680

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 :

Mouvements	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	19	9	10	111,11%	10
Février	8	0	16	100,00%	8
Mars	36	12	12	200,00%	24
Avril	48	17	16	182,35%	31
Mai	145	57	58	154,39%	88
Juin	148	104	152	42,31%	44
Juillet	249	135	155	84,44%	114
Août	187	113	124	65,49%	74
Septembre	119	84	83	41,67%	35
Octobre	38	34	50	11,76%	4
Novembre	20	8	4	150,00%	12
Décembre	18	7	9	157,14%	11
TOTAL	1035	580	689	78,45%	455
En % du total mvt	17,88 %	11,84%	13,35%		

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	12	10	13	20,00%	2
Février	9	18	27	-50,00%	-9
Mars	17	26	16	-34,62%	-9
Avril	31	61	37	-49,18%	-30
Mai	112	72	127	55,56%	40
Juin	116	112	204	3,57%	4
Juillet	131	180	192	-27,22%	-49
Août	136	152	157	-10,53%	-16
Septembre	68	135	106	-49,63%	-67
Octobre	39	67	66	-41,79%	-28
Novembre	21	5	30	320,00%	16
Décembre	9	10	12	-10,00%	-1
TOTAL	701	848	987	-17,33%	-147

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, loueurs ...)
Publicité	Redevance perçue sur la régie publicitaire (Supports publicitaires en aérogare, ...)
Redevances s/distribution carburant	Redevance perçue sur le volume de carburants distribués (Jet, Avgas)
Location banques loueurs de véhicules	Redevance perçue pour la mise à disposition de postes de travail
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
Usage d'installation du dépôt pétrolier	Redevance perçue pour la mise à disposition des installations du dépôt de carburants
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
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
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

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>	1432	1 288	1 212	145	11%
<i>Redevance Atterrissage</i>	279	269	257	10	4%
<i>Redevance Stationnement</i>	89	50	44	39	78%
<i>Redevance Balisage</i>	12	9	9	3	36%
Total	1 812	1 615	1 522	197	12%

CA Extra-aéronautique (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
<i>Autres prestations de services aéroportuaires</i>	349	262	293	87	33%
<i>Redevances des concessions commerciales</i>	225	173	192	52	30%
<i>Redevances sur distribution de carburant pour aéronefs</i>	17	14	11	3	25%
<i>Assistance aéroportuaire</i>	0	0	0	0	
<i>Usage d'installation et matériel d'aéroport</i>	107	75	90	32	42%
<i>Autres recettes commerciales</i>	0	0	0	0	
Redevances domaniales	128	126	126	1,91	1,51%
<i>Terrains</i>	49	47	45	2	5%
<i>Bâtiments</i>	79	79	82	0	0%

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 24
Autres achats et charges externes	981	955	844	26	3%
Impôts et taxes	69	71	70	-2	-3%
Salaires et traitements, Charges sociales	920	853	714	67	8%
DAP	635	175	183	460	263%
Autres charges	25	29	20	-4	-14%
Contributions versées aux services	164	199	187	-35	-18%
Total	2 794	2 282	2 018	512	22%

Evolution du résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation après OIS est de – 8000 € en 2024.

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

	<i>En k€</i>	BE 2023	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Résultat d'exploitation		-8	112	276	-120	-107%

Evolution de la capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement sur les exercices 2022 à 2024 est restée relativement faible, malgré une hausse en 2024 à 0,5 M€. Cela témoigne d'une structure d'exploitation peu excédentaire (environ à l'équilibre), qui ne permet pas d'envisager l'autofinancement d'un volume important d'investissement.

	<i>En k€</i>	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Capacité d'autofinancement		486	250	365	236	94%

Synthèse globale de la situation bilancielle

L'aéroport de Calvi est le plus petit aéroport corse et le moins rentable. Son équilibre financier est précaire, avec un résultat opérationnel légèrement négatif et une structure fragile en raison d'un trafic limité et d'une saisonnalité marquée.

L'aéroport de Calvi présente une situation fragile sur le plan patrimonial, avec des capitaux propres quasi nuls. L'endettement financier est élevé au regard de la taille du site, ce qui impose de stabiliser rapidement la rentabilité et de phaser les investissements au rythme de la CAF. Le cycle d'exploitation reste toutefois bien maîtrisé (fournisseurs et charges sociales/fiscales contenus), mais la trésorerie reste faible (environ 9K€ fin 2024).

Aéroport de Calvi – Postes bilan clés :

- Capitaux propres ~ 0 M€
- Dettes financières ~ 10,9 M€
- Autres dettes financières ~ 8,5 M€
- Dettes totales ~ 21M€
- Fonds de roulement (EXP) ~ 8,1 M€

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

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

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 suivants 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 Calvi 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 de Calvi 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 Calvi Sainte-Catherine

*

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

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 Calvi.

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 Calvi.

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 259,45 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 sui suivent :

- 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 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 Calvi Sainte-Catherine et ses annexes ;**
- **d'attribuer le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine 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 Calvi Sainte-Catherine, 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 Calvi Sainte-Catherine.