

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2025

REUNION DES 27 ET 28 NOVEMBRE 2025

**RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE**

**SCELTA DI A DELEGAZIONE DI SERVIZIU PUBLICU
CUM'È MODU DI GESTIONE DI L'AERUPORTU DI FIGARI
SUD CORSE**

**CHOIX DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC
COMME MODE DE GESTION 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 choisir la délégation de service public comme mode de gestion de l'aéroport de Figari Sud Corse pour une durée de 15 ans à compter du 1^{er} janvier 2026 et d'autoriser le lancement d'une procédure d'attribution en application des dispositions des articles L. 3200-1 et suivants du code de la commande relatifs aux autres contrats de concession.

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 elle.

Pour l'heure, le présent rapport vise à choisir la délégation de service public comme mode de gestion de l'aéroport de Figari Sud Corse et d'autoriser le lancement d'une procédure d'attribution en application des dispositions des articles L. 3200-1 et suivants du code de la commande.

Conformément à l'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales, afin que l'Assemblée Corse se prononce en toute connaissance de cause sur le principe de la délégation de service public, seront présentés dans le rapport ci-après :

- le rappel du contexte et des caractéristiques de l'aéroport de Figari Sud Corse ;

- les différents modes de gestion possibles de l'aéroport de Figari Sud Corse ;
- les principales caractéristiques de la délégation de service public qu'il vous est proposé de confirmer dans son principe ;
- les étapes de la procédure d'attribution de la délégation de service public.

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 sera créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026 (ci-après dénommé l' « EPCI-C »).

Aux termes de l'article L. 4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'EPCI-C est un établissement public de la Collectivité de Corse.

Dans la perspective de l'échéance du contrat de délégation de service public, il appartient à l'Assemblée de Corse de se prononcer sur le mode de gestion approprié pour l'exploitation de l'aéroport de Figari.

Conformément aux dispositions de l'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales, le présent rapport a pour objet d'éclairer l'Assemblée de Corse sur les modes de gestion possibles et de lui permettre de se prononcer sur le principe du recours à la délégation de service public en quasi-régie pour l'exploitation de l'aéroport de Figari.

Selon l'article L. 1411-4 du code général des collectivités territoriales, l'Assemblée de Corse doit se prononcer sur le principe de toute délégation de service public après avoir recueilli l'avis de la commission consultative des services publics locaux (ci-après la « CCSPL ») qui statue au vu d'un rapport présentant les caractéristiques des prestations que doit assurer le délégataire.

Le présent rapport a ainsi pour objet, de permettre à l'Assemblée de Corse de se prononcer, au vu notamment de l'avis de la CCSPL, sur le principe du recours à un contrat de délégation de service public en quasi-régie pour l'exploitation de l'aéroport de Figari.

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 (événementiel, 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	1043	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 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 financières de l'exploitation actuelle

Evolution du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est composé 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>	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 :

En k€	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.

En k€	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 2,3 M€ de dettes financières diverses ; ainsi que 0,5 M€ de dettes sur immobilisations ; les fournisseurs restent contenus (\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.

Figari - Postes bilan clés :

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

1.5. Les perspectives d'évolution de l'aéroport de FIGARI

Les perspectives d'évolution de l'aéroport de Figari - Sud Corse apparaissent globalement favorables à moyen terme. La plateforme constitue l'une des principales portes d'entrée aérienne du sud de l'île et bénéficie d'un ancrage solide dans le tourisme balnéaire et de loisirs, notamment autour des pôles de Porto-Vecchio et Bonifacio, qui représentent des moteurs essentiels de l'économie régionale.

La croissance anticipée des flux touristiques, la consolidation des liaisons relevant de la continuité territoriale et le développement de l'offre des compagnies à bas coûts devraient se traduire par une progression modérée mais continue du trafic passager, avec un pic toujours très marqué sur la saison estivale. Cette dynamique implique de renforcer et d'adapter les infrastructures existantes, en portant une attention particulière aux capacités terminales, aux cheminements passagers, aux surfaces de stationnement et à la gestion des flux terrestres.

Parallèlement, la prise en compte des enjeux environnementaux doit être renforcée. Il s'agit de maîtriser l'usage du foncier, de préserver la qualité paysagère, de réduire les nuisances sonores, d'optimiser les consommations énergétiques et de déployer des solutions bas carbone.

1.6. Les enjeux DU service public de l'aéroport de Figari

En tant qu'infrastructure aéroportuaire implantée dans un territoire insulaire, rural et fortement touristique, l'aéroport de Figari - Sud Corse porte des enjeux de service public particulièrement significatifs. Il lui revient, en premier lieu, d'assurer le désenclavement du sud de la Corse, en garantissant la régularité des liaisons relevant de la continuité territoriale et une accessibilité tarifaire adaptée aux besoins des résidents comme des visiteurs. Cette mission constitue un socle essentiel pour l'égalité d'accès aux déplacements et pour la cohésion territoriale de la région.

L'aéroport contribue également au développement économique local, par la création et le maintien d'emplois directs et indirects, l'attractivité touristique et le soutien aux filières locales. Il doit, dans le même temps, veiller à maîtriser son empreinte environnementale, dans un contexte marqué par la sensibilité particulière des espaces littoraux et naturels qui l'entourent.

Enfin, la très forte saisonnalité de l'activité impose d'organiser le service public de manière à concilier qualité de service en période de pointe, optimisation des moyens sur l'ensemble de l'année, résilience face aux aléas climatiques, sanitaires ou économiques, et maintien d'un haut niveau de sûreté et de sécurité. Le choix du mode de gestion doit permettre de répondre durablement à ces enjeux.

2. Les différents modes de gestion de l'aéroport de Figari

Aux termes de l'article L. 4424-23 du code général des collectivités territoriales : *« la Collectivité de Corse est compétente, dans les conditions prévues au code de l'aviation civile, pour créer, aménager, entretenir, gérer des aérodromes et, le cas échéant, pour en étendre le périmètre ».*

Selon l'article L. 6321-2 du code des transports :

« L'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique autres que ceux mentionnés aux articles L. 6321-1, L. 6323-1 et suivants et L. 6324-1 peut être assurée directement par la personne publique ou privée dont ils relèvent et qui signe la convention prévue par l'article L. 6321-3 ou confiée par cette personne à un tiers.

Lorsque cette personne est une collectivité territoriale ou un groupement de collectivités territoriales, l'exploitation est réalisée conformément au livre IV de la première partie du code général des collectivités territoriales.

Le signataire de la convention mentionnée au premier alinéa du présent article désigne à l'autorité administrative la personne à qui il confie l'exploitation de l'aérodrome ».

Il résulte de ces dispositions que, l'exploitation de l'aéroport de Figari peut être assurée selon différents modes de gestion :

- gestion en régie ;

- gestion mixte ;
- gestion externalisée.

La Collectivité de Corse dispose d'un pouvoir discrétionnaire pour choisir le mode de gestion de ses aéroports (CE, 29 avril 1970, *Société Unipain*, n° 77935, publié au recueil Lebon).

Ces différents modes de gestion ainsi que l'analyse avantages/inconvénient sont présentés ci-après.

2.1. La gestion en régie

L'article L. 1412-1 du code général des collectivités territoriales dispose qu'une collectivité territoriale peut exploiter directement un service public industriel et commercial relevant de sa compétence dans le cadre d'une régie.

La création d'une régie doit être précédée :

- d'un avis de la commission consultative des services public locaux (article L. 1413-1 du code général des collectivités territoriales ; ci-après le « CGCT ») ;
- et, dès lors que la régie n'est pas le mode de gestion actuel de l'aéroport de Figari, d'une saisine du comité social et territorial (article 54 du décret n° 2021-571 du 10 mai 2021 relatif aux comités sociaux territoriaux des collectivités territoriales et de leurs établissements publics).

Selon l'article L. 2221-4 du CGCT, une régie peut être dotée :

- soit de la seule autonomie financière ;
- soit de la personnalité morale et de l'autonomie financière.

2.1.1. La régie dotée l'autonomie financière

La régie dotée de la seule autonomie financière (régie autonome) est prévue par les articles L. 2221-12 à L. 2221-14 et R. 2221-63 à R. 2221-98 du CGCT.

Elle est créée par une délibération qui arrête et fixe les statuts et les moyens mis à disposition de la régie.

Elle est gérée par un directeur (nommé par l'exécutif de la Collectivité de Corse) et un conseil d'exploitation. Le conseil d'exploitation est un organe consultatif de contrôle et de proposition.

Le directeur et le conseil d'exploitation et tous les autres agents de la régie sont sous l'autorité de l'exécutif de la Collectivité de Corse.

Le Président du conseil exécutif de Corse est le représentant légal de la régie et il en est l'ordonnateur.

Les règles de la comptabilité publique s'appliquent à la régie. L'agent comptable est celui de la Collectivité de Corse.

Le budget de la régie est autonome par rapport au budget de la Collectivité de Corse. Il comporte deux sections (exploitation/investissement). Il est préparé par le directeur,

soumis pour avis au conseil d'exploitation puis voté par l'Assemblée de Corse et annexé au budget de la Collectivité de Corse.

Les aspects financiers et le coût du service : la Collectivité de Corse assure, outre les recettes perçues des usagers, le coût du service et assume directement le risque d'exploitation en cas de non atteinte des objectifs.

Le contrôle de l'exécution du service est assuré directement par la Collectivité de Corse au sein de ses services ; l'accès à l'information et au contrôle en est ainsi facilité.

Les compétences propres à la gestion et à l'exploitation du service doivent être maîtrisées en interne.

Les relations avec les usagers : la Collectivité de Corse est responsable du fonctionnement du service vis-à-vis des usagers.

Une exploitation en régie autonome n'est pas nécessairement exclusive de l'intervention d'un tiers dans le fonctionnement du service. La régie peut toujours recourir à des opérateurs économiques pour la satisfaction de son besoin (prestations de services, travaux, etc.).

Pour ce faire, la Collectivité de Corse doit conclure des contrats dans le respect des règles de la commande publique.

Avantages et inconvénients de la régie dotée de la seule autonomie financière

Avantages	Inconvénients
Proximité de la Collectivité de Corse qui gère le service en direct et se trouve au cœur du service pour appliquer directement sa politique (pas d'intermédiaire dans les choix d'exploitation, politique commerciale, tarifaire, gestion des ressources humaines, gestion comptable et financière).	Absence du savoir-faire et de l'expérience d'un opérateur sur le marché.
L'exploitation du service est confiée en dehors des règles de la commande publique.	Nécessité de mettre en place des outils et moyens humains, techniques, matériels et financiers permettant de gérer directement le service afin de pouvoir en assumer réellement la responsabilité et d'être en mesure de fournir un service de qualité aux usagers.
L'évolution du service public aéroportuaire peut être librement décidée par la Collectivité de Corse.	Les compétences qu'il serait nécessaire de développer en interne sont un investissement de long terme supposant une vraie préparation en amont.
Développement en interne de la compétence de gestion et d'exploitation du service.	Absence d'économie d'échelle dans la gestion quotidienne par rapport à un exploitant privé.
Maîtrise totale de l'information relative à	

<p>la gestion et l'exploitation du service.</p> <p>Maîtrise (potentielle) des coûts (suppression des postes provisions diverses/assistance/frais de siège/marge/aléa, etc.).</p> <p>Transparence financière et comptable.</p> <p>Souplesse dans l'exploitation notamment en cas d'apparition d'un aléa (absence de compte d'exploitation prévisionnel « standard » comme en gestion contractuelle externalisée).</p> <p>Pas de nécessité de générer une marge d'exploitation comme pour un délégataire. Les résultats d'exploitation reviennent dans le budget de la Collectivité de Corse.</p> <p>Contrôle fort de la Collectivité de Corse sur l'exploitation.</p> <p>La création d'une structure juridique nouvelle n'est pas nécessaire.</p>	<p>La Collectivité de Corse supporte toutes les dépenses et investissements, quelle que soit leur nature.</p> <p>Elle supporte entièrement les risques d'exploitation (technique, économique et financier).</p> <p>Les contrats conclus par la Collectivité de Corse pour répondre à ses besoins sont soumis aux règles de la commande publique.</p> <p>La gestion en régie autonome ne formalise aucun engagement de performance encadré par des clauses incitatives ou des pénalités.</p>
--	---

Eu égard à ce qui précède, notamment le risque d'exploitation pesant sur la Collectivité de Corse, le support des investissements et la nécessité de disposer de compétences internes, la gestion de l'aéroport de Figari *via* une régie dotée de l'autonomie financière n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.

2.1.2. La régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière

Le régime de la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière est prévu par l'article L. 2221-10 et par les articles R. 2221-18 à 4. 2221-62 du CGCT.

La régie est créée par une délibération qui arrête et fixe les statuts et le montant de la dotation initiale de la régie.

Le service public est géré par une personne morale de droit public qui est distincte de la Collectivité de Corse.

La régie est un établissement public dédié à la gestion du service public. Cet établissement public doté de la personnalité juridique, peut être propriétaire de biens ou encore conclure des contrats.

Il est géré par un conseil d'administration et un président.

Le conseil d'administration a un pouvoir décisionnel. Il délibère sur les questions relatives au fonctionnement et à l'activité de la régie.

Le directeur est ordonnateur des dépenses et des recettes. Il exécute les décisions du conseil d'administration. Il est le représentant légal de la régie et l'autorité hiérarchique des agents.

Les règles de la comptabilité publique s'appliquent à l'ensemble du fonctionnement de la régie. Les fonctions de comptable sont confiées à un comptable du Trésor ou à un agent comptable nommé par le préfet, sur proposition du conseil d'administration après avis du trésorier-payeur général.

Le budget de la régie comporte deux sections (exploitation/investissement). Il est préparé par le directeur, soumis pour avis au conseil d'exploitation, puis voté par le conseil d'administration.

Les aspects financiers : la Collectivité de Corse assume *in fine* le risque d'exploitation en cas de non atteinte des objectifs.

Les relations sociales : l'établissement assure en direct la gestion des ressources humaines et les relations sociales en son sein.

Les relations avec les usagers : l'établissement est responsable du fonctionnement du service vis-à-vis des usagers.

La Collectivité de Corse ne bénéficie pas d'effet d'échelle contrairement à un opérateur spécialisé.

Un contrat d'objectifs peut être conclu entre la Collectivité de Corse et l'établissement. En cas de non atteinte des objectifs, le risque d'exploitation et la responsabilité restent assumés *in fine* par la Collectivité de Corse.

Le contrôle : le conseil d'administration prend les décisions pour la régie. Son directeur est seul responsable du fonctionnement du service. Le Président du conseil exécutif de Corse ou son représentant, qui peuvent assister aux séances du conseil d'administration, n'ont qu'une voix consultative (article R. 2221-20 du CGCT).

Les compétences propres à la gestion et à l'exploitation du service doivent être maîtrisées en interne.

Une exploitation en régie personnalisée n'est pas nécessairement exclusive de l'intervention d'un tiers dans le fonctionnement du service. L'établissement peut toujours recourir à des opérateurs économiques pour la satisfaction de son besoin (prestations de services, travaux, etc.).

Pour ce faire, l'établissement doit conclure des contrats dans le respect des règles de la commande publique.

Avantages et inconvénients de la régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière

Avantages	Inconvénients
-----------	---------------

<p>Maîtrise forte du service par la Collectivité de Corse qui gère le service indirectement à travers les organes de gestion de l'établissement.</p> <p>Développement au sein d'un établissement dédié de la compétence de gestion et d'exploitation du service.</p> <p>Réelle individualisation du service.</p> <p>Les décisions de la régie ne sont pas adoptées par l'Assemblée de Corse (fluidifie le fonctionnement du service).</p> <p>Individualisation de la gestion du personnel par rapport au personnel de la Collectivité de Corse.</p> <p>Transparence technique (travaux, exploitation, développement etc.), financière et comptable.</p> <p>Facilité d'accès à l'information relative à la gestion et l'exploitation du service.</p> <p>Pas de marge d'un tiers sur l'exploitation du service. Les résultats d'exploitation reviennent dans le budget de la Collectivité de Corse.</p> <p>L'exploitation du service est confiée en dehors des règles de la commande publique.</p> <p>La régie est responsable du fonctionnement du service vis-à-vis des usagers.</p>	<p>Absence d'un opérateur bénéficiant d'une expérience et d'un savoir-faire dans la gestion et le développement du service.</p> <p>Nécessité de mettre en place des outils et moyens humains, techniques, matériels et financiers au sein de l'établissement afin de gérer directement le service et de pouvoir en assumer réellement la responsabilité et d'être en mesure de fournir un service de qualité aux usagers.</p> <p>Les compétences qu'il serait nécessaire de développer en interne sont un investissement de long terme supposant une vraie préparation en amont.</p> <p>La Collectivité de Corse supporte indirectement toutes les dépenses, quelle que soit leur nature.</p> <p>La Collectivité de Corse supporte <i>in fine</i> les risques technique, économique et financier.</p> <p>L'exploitation n'est pas totalement exclusive de l'intervention d'un tiers : l'établissement devra passer des contrats dans le respect des règles de la commande publique pour satisfaire ses besoins.</p> <p>La gestion en régie personnalisée ne formalise aucun engagement de performance encadré par des clauses incitatives ou des pénalités.</p>
--	---

Eu égard à ce qui précède, notamment le risque d'exploitation et les investissements pesant *in fine* sur la Collectivité de Corse, ainsi que la nécessité de disposer de compétences internes, la gestion de l'aéroport de Figari *via* une régie dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.

2.2. La gestion MIXTE

Si l'article L. 6321-2 du code des transports ne prévoit pas expressément la possibilité pour un aéroport relevant de la compétence d'une collectivité territoriale d'être assurée par une entité tierce à capital mixte, la société d'économie mixte (ci-après la « SEM ») et la société d'économie mixte à objet unique (ci-après la « SEMOP ») peuvent assurer la gestion de services publics locaux dans les conditions prévues aux articles L. 1410-1 et suivants du CGCT.

Ainsi, la gestion de l'aéroport de Figari peut être assurée par une SEM ou une SEMOP.

2.2.1. La SEM

Par exception au principe général d'interdiction de prise de participation des collectivités territoriales au capital de sociétés anonymes, les collectivités territoriales ou leurs groupements peuvent créer des SEM ou prendre des participations dans ces sociétés.

La SEM est définie à l'article L. 1521-1 et suivants du CGCT, ainsi que par les dispositions du Livre II du code de commerce (dans la limite des dispositions spécifiques aux SEM prévues dans le CGCT) en tant qu'il s'agit d'une société anonyme de droit privé.

Son objet social doit correspondre à la réalisation des opérations d'aménagement, de construction, à l'exploitation des services publics à caractère industriel ou commercial, ou pour toute autre activité d'intérêt général (article L. 1521-1 du CGCT). Une SEM peut donc exploiter un aéroport.

Actionnariat et répartition du capital : la SEM compte au moins 2 actionnaires (dont l'un au moins est une personne privée). Elle est créée par une délibération de la Collectivité de Corse. La Collectivité de Corse doit donc identifier un partenaire avec lequel elle constituerait une SEM et avec lequel elle s'engage en tant que partenaire et non en tant que cocontractant. La logique du partenariat est en effet différente de celle de la contractualisation (pas de contrôle, investissement financier et humain, etc.).

Elle peut être le seul actionnaire public de la société.

Le capital appartient en partie aux personnes morales de droit public (entre 50 % et 85 %) et en partie à une ou plusieurs personnes morales de droit privé (au minimum 15 % ; article L. 1521-2 du CGCT).

L'immobilisation de fonds publics est en conséquence importante.

Les règles d'organisation, de gouvernance et de contrôle applicables sont celles applicables à une entreprise privée (conseil d'administration ou structure duale dotée d'un directoire et d'un conseil de surveillance), à la différence que les collectivités territoriales et leurs groupements détiennent plus de la moitié des voix dans les organes délibérants. Chaque personne publique actionnaire a droit au moins à un représentant au conseil d'administration ou au conseil de surveillance, désigné en son sein par l'assemblée délibérante concernée.

Les collectivités actionnaires exercent ainsi une réelle influence sur les décisions

prises.

La gestion du personnel relève du code du travail ce qui confère une certaine souplesse dans la gestion.

Gestion du service : dès lors qu'elle correspond à un opérateur économique privé qui exerce son activité dans le champ concurrentiel des autres entreprises, la gestion d'un service public par une SEM ne peut lui être confiée qu'au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables.

Le fait qu'une partie de son actionnariat soit public ne lui confère pas la possibilité de voir confier une telle gestion en quasi-régie (articles L. 2511-1 et L. 3211-1 du code de la commande publique).

Participation aux pertes : les associés ne supportent les pertes qu'à concurrence de leurs apports (article L. 225-1 du code de commerce).

Avantages et inconvénients de la SEM

Avantages	Inconvénients
Implication et influence déterminante des élus dans les prises de décisions.	Identifier un partenaire privé pour établir un véritable partenariat (relation différente et allant au-delà d'une simple relation contractuelle).
Possibilité d'avoir des activités complémentaires à son objet social.	Immobilisation de fonds pour doter la SEM d'un capital suffisant.
Souplesse de gestion avec l'application du code de commerce et du code du travail.	La Collectivité de Corse doit en amont de la procédure de consultation pour l'attribution du contrat définir son propre niveau d'implication financière et structurelle ainsi que le niveau d'implication qu'elle attend de son ou de ses futurs partenaires (travail en amont important).
Les résultats d'exploitation reviennent en partie aux actionnaires publics.	Nécessité d'établir les actes propres à la constitution d'une société (statuts, pacte d'actionnaires, mise en place des organes de direction).
Possibilité de bénéficier du savoir-faire du partenaire privé.	Mise en concurrence de la SEM au même titre que les autres opérateurs économiques.
	Maintien d'une partie du risque d'exploitation, au sein de la société, à la charge de la Collectivité de Corse en tant qu'actionnaire (à hauteur de ses

	apports qui devraient être majoritaires).
--	---

Eu égard à ce qui précède, notamment la nécessité d'identifier un partenaire privé, d'immobiliser des fonds importants, du maintien d'une partie du risque d'exploitation sur la Collectivité de Corse et l'obligation d'organiser une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables à l'attribution du service public, la gestion de l'aéroport de Figari via une SEM n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.

2.2.2. La SEMOP

La loi n° 2014-744 du 1^{er} juillet 2014 a ouvert la possibilité pour les collectivités territoriales et leurs groupements de créer des SEMOP.

Le régime juridique de ces sociétés est prévu aux articles L. 1541-1 et suivants du CGCT. Le livre II du code de commerce est également applicable en tant qu'il s'agit d'une société anonyme de droit privé.

Les caractéristiques de la SEMOP sont les suivantes.

Son objet peut être (i) soit la réalisation d'une opération de construction, de développement du logement ou d'aménagement, (ii) soit la gestion d'un service public pouvant inclure la construction des ouvrages ou l'acquisition des biens nécessaires au service, (iii) soit toute autre opération d'intérêt général relevant de la compétence de la collectivité territoriale ou du groupement de collectivités territoriales (article L. 1541-1 I du CGCT). Une SEMOP peut donc exploiter un aéroport.

Son capital est à la fois public et privé mais réparti différemment de celui des SEM : les personnes publiques détiennent entre 34 et 85 % du capital et les personnes privées détiennent entre 15 % et 66 % du capital (article L. 1541-1 du CGCT).

Contrairement aux SEM, dans lesquelles le capital privé doit être minoritaire, la SEMOP autorise l'opérateur privé à détenir la majorité du capital social, ce qui est attractif pour les opérateurs économiques candidats.

Actionnariat : la SEMOP compte au moins 2 actionnaires. La Collectivité de Corse ne peut donc créer, seule, une SEMOP. Elle est créée par une délibération des collectivités territoriales impliquées.

L'actionnaire privé de la SEMOP est choisi au terme d'une procédure de mise en concurrence dans les conditions définies à l'article L. 1541-2 du CGCT.

La sélection de l'actionnaire opérateur économique et l'attribution du contrat se font alors au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence unique respectant les procédures applicables selon la nature du contrat (*i.e.* marché, concession).

Les règles d'organisation, de gouvernance et de contrôle applicables sont, tout comme pour les SEM, celles applicables à une entreprise privée (conseil d'administration ou structure duale dotée d'un directoire et d'un conseil de surveillance).

Le seuil minimal de 34 % de participation des personnes publiques actionnaires leur garantit toutefois, au sein de ces organes, une minorité de blocage dans les prises de décision et la limite de 85 % de participation publique permet de garantir l'existence d'un capital public-privé.

Avantages et inconvénients de la SEMOP

Avantages	Inconvénients
<p>Présence des élus dans les organes délibérants.</p> <p>Souplesse de gestion avec l'application du code de commerce et du code du travail.</p> <p>Possibilité de bénéficier du savoir-faire du partenaire privé.</p> <p>Le partenaire privé peut être actionnaire majoritaire (immobilisation de fonds moindre pour la Collectivité de Corse).</p> <p>Les résultats d'exploitation reviennent en partie à la Collectivité de Corse.</p> <p>Seuil de 34 % de l'actionnariat public permettant d'avoir une minorité de blocage dans la prise de décision.</p>	<p>Identifier un partenaire privé pour établir un véritable partenariat (relation différente et allant au-delà d'une simple relation contractuelle).</p> <p>La Collectivité de Corse doit en amont de la procédure de consultation pour l'attribution du contrat définir son propre niveau d'implication financière et structurelle ainsi que le niveau d'implication qu'elle attend de son ou de ses futurs partenaires (travail en amont important).</p> <p>Nécessité d'établir les actes propres à la constitution d'une société (statuts, pacte d'actionnaires, mise en place des organes de direction).</p> <p>La Collectivité de Corse n'aurait pas nécessairement une influence déterminante dans la prise de décision (en fonction de sa prise de participation dans le capital).</p> <p>Maintien d'une partie du risque d'exploitation, au sein de la société, sur la Collectivité de Corse en tant qu'actionnaire (risque indirect).</p>

Eu égard à ce qui précède, notamment la nécessité d'identifier un partenaire privé, du maintien d'une partie du risque d'exploitation sur la Collectivité de Corse et l'obligation d'organiser une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables à sa constitution, la gestion de l'aéroport de Figari via une SEMOP n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.

2.3. La gestion externalisée

La gestion de l'aéroport de Figari peut être assurée par le recours à un opérateur économique tiers dans le cadre d'un contrat de la commande publique.

Aux termes de l'article L. 2 du code de la commande publique (ci-après le « CCP »), les contrats de la commande publique sont les marchés publics et les concessions.

2.3.1. Le marché public

Selon l'article L. 1111-1 du CCP, le marché public est le contrat conclu par un ou plusieurs acheteurs avec un ou plusieurs opérateurs économiques, pour répondre à leurs besoins en matière de travaux, de fournitures ou de services, en contrepartie d'un prix ou de tout équivalent.

Il serait conclu à la suite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables, conformément aux dispositions du code de la commande publique.

Le marché passé par la Collectivité de Corse devrait couvrir à la fois des travaux (*i.e.* renouvellement et développement des infrastructures aéroportuaires) et des services (*i.e.* exploitation de l'aéroport de Figari).

Une première difficulté résiderait dans l'obligation de principe d'allotir ces différentes prestations (article L. 2113-10 du CCP).

L'absence d'allotissement ne serait possible que sous réserve de démontrer que la dévolution en lots séparés est de nature à restreindre la concurrence ou risque de rendre techniquement difficile ou financièrement plus coûteuse l'exécution des prestations (article L. 2113-11 du CCP). Une telle démonstration n'est pas acquise.

Les caractéristiques du marché public sont les suivantes :

Contrôle : la Collectivité de Corse conserve un fort pouvoir de contrôle sur le titulaire du marché au travers des clauses préalablement définies. Toute méconnaissance des obligations contractuelles est susceptible de donner lieu à l'application de pénalités. L'accès à l'information concernant le service est toutefois moins facilité car elle passe par l'intermédiaire du titulaire du marché.

Compétences : le marché étant passé au terme d'une procédure de publicité et de mise en concurrence, le contrat est attribué à l'opérateur répondant au mieux au besoin de la Collectivité de Corse au regard des critères qu'elle aura préalablement définis. Théoriquement, la Collectivité de Corse bénéficierait ainsi de la compétence et de l'expertise d'un opérateur pour l'exploitation du service.

Relations sociales : le titulaire du marché est responsable de la gestion des ressources humaines s'agissant du personnel affecté à l'exécution de la prestation de service. La gestion du personnel relève des règles prévues dans le code du travail et des conventions collectives applicables.

Relation avec les usagers : la Collectivité de Corse conserve la responsabilité du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.

Aspects financiers : en dehors des charges du service, la Collectivité de Corse assure le financement de toute opération liée au service. Le cas échéant, les

investissements nécessaires au fonctionnement du service sont réalisés par la Collectivité de Corse (marché de travaux distinct en cas d'allotissement).

Dès lors qu'il est rémunéré par le versement d'un prix contractuellement défini, quel que soit le résultat économique de son activité, le prestataire ne subira pas les conséquences financières d'une bonne ou mauvaise gestion, sous réserve de l'application de pénalités prévues au contrat. Le risque d'exploitation est supporté par la Collectivité de Corse.

Tarification du service et gestion des recettes : la Collectivité de Corse conserve le pouvoir décisionnel dans la définition et l'application des tarifs.

Le titulaire peut percevoir les recettes pour le compte de la Collectivité de Corse et lui reverser intégralement. Il faut alors mettre en place une organisation comptable particulière pour la perception et la gestion des recettes du service (les recettes encaissées par le titulaire auprès des usagers sont reversées dans la comptabilité de la Collectivité de Corse, elles sont considérées comme des fonds publics et leur encaissement est soumis aux règles de la comptabilité publique - régie de recettes).

Durée : la durée du marché public est limitée, elle est fixée en tenant compte de la nature des prestations et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique (article L. 2112-5 du CCP).

Avantages et inconvénients du marché public

Avantages	Inconvénients
La Collectivité de Corse bénéficie en théorie de la dynamique résultant de la procédure de publicité et de mise en concurrence pour choisir le titulaire du marché.	Le titulaire doit être désigné, sauf quasi-régie notamment, à la suite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables.
Le titulaire apporte ses compétences et son expertise.	Les prestations de travaux et de services sont, en principe, attribuées à deux titulaires distincts.
Le titulaire est responsable de la gestion du personnel affecté au service	Prise en charge du risque d'exploitation par la Collectivité de Corse. Quel que soit le résultat de son activité, le titulaire du marché public ne subira pas les conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement.
Fort pouvoir de contrôle de la Collectivité de Corse sur le titulaire.	Les investissements sont supportés par la Collectivité de Corse
La Collectivité de Corse conserve la maîtrise du service (définition des prestations dans le cahier des charges, fixation des tarifs, etc.).	La Collectivité de Corse conserve la responsabilité du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers et ainsi des

	<p>dommages qui résultent de l'existence même de l'activité.</p> <p>Le titulaire n'est pas ou peu intéressé par le développement du service (il est simplement chargé de l'exécution d'une prestation de services et sa rémunération est forfaitaire).</p> <p>La Collectivité de Corse doit mettre en place une organisation interne adaptée à l'exploitation du service sur le plan comptable (avec une régie de recettes), financier, humain et technique.</p> <p>La durée du marché public est limitée, elle est fixée en tenant compte de la nature des prestations et de la nécessité d'une remise en concurrence périodique.</p>
--	--

Eu égard à ce qui précède, notamment l'obligation d'une procédure de publicité de mise en concurrence préalables, sa durée limitée, l'obligation d'allotissement, le risque d'exploitation et les investissements supportés par la Collectivité de Corse, la gestion de l'aéroport de Figari via un marché public n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.

2.3.2. La délégation de service public

Selon l'article L. 1411-1 du CGCT, une collectivité territoriale peut confier la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un ou plusieurs opérateurs économiques 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* ».

Les principales caractéristiques de la délégation de service public sont les suivantes :

Exploitation du service : le délégataire se voit confier la gestion du service public, il peut également être chargé de construire des ouvrages ou d'acquérir les biens nécessaires au service (article L. 1121-3 du CCP). Cela implique que le délégataire se voit confier une mission globale et complète, qui ne saurait être assimilée à une simple prestation de service (sa mission est donc plus large que celle du titulaire du marché public). Il faut donc que le délégataire soit en charge de la gestion et de l'exploitation du service public c'est-à-dire combine un ensemble de moyens financiers, matériels, humains et techniques de nature à répondre aux objectifs assignés par la Collectivité de Corse.

Durée : la durée du contrat de délégation de service public est limitée. Elle est néanmoins déterminée par la Collectivité de Corse en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au délégataire, ce qui autorise une durée importante (article L. 3114-7 du CCP).

Aspects financiers : le délégataire assume le risque d'exploitation du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au délégataire implique une réelle exposition aux aléas du marché, de sorte que toute perte potentielle supportée ne doit pas être purement théorique ou négligeable. Le délégataire assume le risque d'exploitation lorsque, dans des conditions d'exploitation normales, il n'est pas assuré d'amortir les investissements ou les coûts, liés à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, qu'il a supportés (article L. 1121-1 du CCP).

Contrôle de l'exécution du service : la Collectivité de Corse conserve la maîtrise du service en déterminant les missions confiées au délégataire, les orientations de la politique tarifaire, les performances du service, les modalités d'exécution du service. Par ailleurs, la Collectivité de Corse conserve un pouvoir de contrôle sur le délégataire *via* des clauses prévues au contrat. Toute méconnaissance des obligations contractuelles est susceptible de donner lieu à l'application de pénalités.

Si l'accès à l'information concernant le service est moins facilité dès lors qu'elle passe par l'intermédiaire du délégataire, les dispositions du code général des collectivités territoriales et du code de la commande publique imposent la production par ce dernier de rapports annuels portant sur l'exécution du service et permettant à la Collectivité de Corse d'assurer un suivi de celle-ci (article L. 1411-3 du CGCT).

Relations sociales : le délégataire est responsable de la gestion des ressources humaines s'agissant de son personnel qui est affecté à l'exécution du service public. La gestion du personnel relève des règles prévues dans le code du travail et des conventions collectives applicables.

Relation avec les usagers : le délégataire est responsable du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.

Attribution de la délégation de service public : la délégation de service public est, en principe, conclue à la suite d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables, conformément aux dispositions du code de la commande publique. Par exception, l'organisation d'une procédure de publicité et de mise en concurrence préalables n'est pas nécessaire en cas de quasi-régie.

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 CCP 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 (article L. 3211-1 du CCP), sinon conjointement par plusieurs pouvoirs adjudicateurs (article L. 3211-3 du CCP) ;
- critère 2 : l'activité de l'entité contrôlée doit être consacrée à plus de 80 % pour

le ou les pouvoirs adjudicateurs qui la contrôle (article L. 3211-1 et suivants du CCP). 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 (article L. 3211-5 du CCP) ;

- 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 (article L. 3211-1 et suivants du CCP).

En application de ces critères, la Collectivité de Corse peut confier une délégation de service public sans public ni mise en concurrence préalables à une personne morale qu'elle contrôle (articles L. 3211-1 et L. 3221-1 et suivants du CCP).

Au cas présent, la délégation de service public de gestion de l'aéroport de Figari pourrait être confiée en quasi-régie à une société publique locale (article L. 1531-1 du CGCT).

Toutefois, le capital d'une telle société devant être détenu par au moins 2 collectivités territoriales ou groupements ayant compétence dans le domaine d'activité concerné, le recours à une société publique locale n'est pas envisageable compte tenu du fait que seule la Collectivité de Corse est compétente pour créer, aménager, entretenir, gérer les aérodromes de l'île (article L. 4424-23 du CGCT).

La délégation de service public de l'aéroport de Figari pourrait être attribuée en quasi-régie à un établissement public placé sous sa tutelle (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 sera 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 CGCT, l'EPCI-C 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).

L'article 4 de loi n° 2025-640 du 15 juillet 2025 prévoit que les biens, les droits et les obligations de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, actuel délégataire de l'aéroport de Figari, seront transférés gratuitement à l'EPCI-C.

Selon ce même article, le personnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de

Corse sera également transféré à l'EPCI-C à la date de sa création.

Il en va ainsi du personnel actuellement affecté à l'exploitation de l'aéroport de Figari si l'EPCI-C devait se voir confier en quasi-régie la future délégation de service public.

Avantages et inconvénients de la délégation de service public

Avantages	Inconvénients
<p>Le délégataire apporte son savoir-faire commercial, technique et social. La Collectivité de Corse peut ainsi participer à l'organisation du service tout en bénéficiant de l'expertise d'un opérateur employant un personnel ayant une compétence technique confirmée.</p> <p>Le délégataire prend en charge une mission globale (exécution du service public, développement, entretien, maintenance, travaux).</p> <p>Autonomie du délégataire dans la direction et la gestion du service (dans le respect des éventuelles obligations fixées dans le contrat).</p> <p>Le délégataire assume le risque d'exploitation du service public.</p> <p>Dynamisme commercial du délégataire (dès lors qu'il est rémunéré sur les résultats de l'exploitation).</p> <p>Contrôle du service et définition des objectifs et résultats à atteindre par la Collectivité de Corse. Le contrôle peut également être assuré indirectement de manière institutionnelle si le délégataire est en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.</p> <p>La Collectivité de Corse continue de fixer les tarifs du service, qui sont encadrés contractuellement et qui sont perçus par le délégataire auprès des usagers.</p> <p>La Collectivité de Corse a le choix de mettre les investissements nécessaires</p>	<p>La Collectivité de Corse maîtrise moins le service public, qui est organisé et géré par le délégataire, malgré des procédures de contrôle contractuelles ou institutionnelles en cas de quasi-régie.</p> <p>L'exécution de la délégation de service public suppose un suivi contractuel exigeant (contrôle financier et de gestion du service notamment).</p>

<p>au fonctionnement du service à la charge du délégataire (qui les amortira sur la durée d'exécution du contrat) ou de les prendre en charge elle-même. La Collectivité de Corse peut donc conserver tout ou partie de la maîtrise d'ouvrage.</p> <p>La durée peut être longue et est déterminée par la Collectivité de Corse en fonction de la nature et du montant des prestations ou des investissements demandés au concessionnaire.</p> <p>Le délégataire est responsable de la gestion de son personnel affecté au service.</p> <p>Le délégataire est responsable du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.</p> <p>La gestion publique du service peut être maintenue si le délégataire est en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.</p> <p>La délégation de service public peut être attribuée sans publicité ni mise en concurrence préalables en cas de quasi-régie.</p>	
---	--

Eu égard à ce qui précède, notamment le transfert du risque d'exploitation et de tout ou partie des investissements au délégataire, de la durée du contrat, la gestion de l'aéroport de Figari *via* une délégation de service public apparaît adaptée.

La délégation de service public pourrait être attribuée en quasi-régie à un établissement public placé sous la tutelle de la Collectivité de Corse de sorte à garantir la poursuite d'une gestion publique de l'aéroport de Figari.

2.4. Conclusion sur le mode de gestion

Compte tenu des objectifs de la Collectivité de Corse de conserver une gestion publique de l'aéroport de Figari, tout en assurant le transfert du risque d'exploitation et des investissements à un tiers, il est proposé à l'Assemblée de Corse d'approuver le principe d'une délégation de service public en quasi-régie.

3. Les prestations que devra assurer le nouveau Délégataire

Le contrat envisagé portera sur une délégation de service public conclue dans le cadre d'une quasi-régie qui confiera au délégataire 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 à conclure sont présentées ci-après.

3.1. L'objet du contrat

Le contrat aura pour objet de confier au délégataire l'exploitation de l'aéroport de Figari.

Plus précisément, les prestations attendues du délégataire seront les suivantes :

- exploitation et promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aéroport de Figari ;
- développement, renouvellement et entretien des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aéroport de Figari ;
- mise en œuvre d'un programme d'investissement de modernisation des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aéroport de Figari ;
- financement de tout ou partie du programme d'investissement ;
- gestion et valorisation du domaine aéronautique public concédé.

Le délégataire pourra également, avec l'accord de la Collectivité de Corse, exercer lui-même ou prendre part à des activités accessoires à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des avions ou contribuant au développement de l'activité aéroportuaire et, plus généralement, du domaine aéroportuaire concédé.

Les activités de police des aérodromes et des installations à usage aéronautique seront assurées dans les conditions prévues aux articles L. 6332-1 et suivants du code des transports.

Le délégataire supportera le risque d'exploitation de sorte que toute perte potentielle ne sera pas purement négligeable ou théorique.

3.2. La durée envisagée

La durée du contrat de délégation de service public tiendra compte de la nature et du montant des prestations et investissements demandés au délégataire conformément aux dispositions des articles L. 3114-7 et R. 3114-1 et suivants du code de la commande publique.

Afin de permettre l'amortissement de l'ensemble des investissements et prestations à la charge du futur délégataire, il est envisagé une durée de 15 ans à compter du 1^{er} janvier 2026.

3.3. Le financement

Le délégataire assurera tout ou partie du financement des dépenses liées aux investissements nécessaires à la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation et le développement l'exploitation de l'aéroport de Figari.

3.4. La rémunération du service

En contrepartie des obligations qui lui incomberont en application du contrat et en rémunération des services qu'il rendra aux usagers du service public, le délégataire sera autorisé à percevoir les redevances et produits dans les conditions définies au contrat.

3.5. La redevance versée par le délégataire

Le délégataire sera tenu de verser une redevance pour l'occupation et l'utilisation du domaine public concédé à la Collectivité de Corse, conformément à l'article L. 2125-1 du code général de la propriété des personnes publiques.

3.6. Le contrôle de l'exploitation

La Collectivité de Corse conservera le contrôle sur l'exécution du futur contrat et l'exploitation du service public, notamment *via* la communication qui lui sera faite annuellement par le délégataire d'un rapport d'exploitation sur lequel l'Assemblée de Corse sera appelée à se prononcer, conformément aux dispositions de l'article L. 1411-3 du code général des collectivités territoriales.

La Collectivité de Corse pourra à tout moment de l'exécution du futur contrat mettre en place un contrôle technique et administratif soit par ses propres services, soit dans le cadre d'un marché de contrôle spécifique.

3.7. Le personnel

Le délégataire affectera au fonctionnement du service public le personnel en nombre et qualification nécessaire à sa bonne exécution.

Il aura la charge de la gestion du personnel et, à ce titre, des recrutements éventuellement nécessaires et de la reprise éventuelle du personnel en place conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables.

3.8. Les assurances

Le délégataire sera tenu de souscrire toute assurance nécessaire pour l'exécution du futur contrat.

3.9. Les sanctions

La Collectivité de Corse aura la possibilité d'appliquer des sanctions en cas de manquements du délégataire à ses obligations contractuelles.

Ces sanctions pourront aller, selon les cas, de sanctions pécuniaires à la résiliation du contrat.

3.10. La fin du contrat

Le contrat de délégation de service public prendra fin de plein droit :

- à l'expiration de la durée normale du contrat ;
- en cas de fin anticipée du contrat pour motif d'intérêt général ou pour faute d'une

particulière gravité du délégataire.

Au terme du contrat et ce, pour quelque raison que ce soit, l'ensemble des biens, équipements et installations nécessaires à l'exploitation du service public, seront remis par le délégataire à la Collectivité de Corse :

- les biens de retour qui auront été amortis selon les termes définis au contrat feront retour gratuitement ou moyennant le versement d'une indemnité ne pouvant excéder leur valeur nette comptable ;
- les biens de reprise pourront être transférés à la Collectivité de Corse, à sa demande, moyennant le versement d'une indemnité qui sera contractuellement définie.

4. La procédure d'attribution de la délégation de service public en quasi-régie

La Collectivité de Corse souhaite recourir à une délégation de service public en quasi-régie pour l'exploitation de l'aéroport de Figari.

Il est donc proposé à l'Assemblée de Corse de lancer une procédure d'attribution en application des dispositions des articles L. 3200-1 et suivants du code de la commande relatifs aux autres contrats de concession.

Cette procédure se déroulera selon les étapes suivantes :

- avis de la commission consultative des services publics locaux le 27 novembre 2025 ;
- délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe la concession de service public local le 27 novembre 2025 ;
- délibération de l'Assemblée de Corse sur le choix du concessionnaire prévue pour la session de décembre.

Au regard de ce qui précède, je vous propose :

- **de recourir à la délégation de service public pour la gestion de l'aéroport de Figari Sud Corse pour une durée de 15 ans à compter du 1^{er} janvier 2026 ;**
- **d'approuver les principales caractéristiques des prestations que devra assurer le délégataire ;**
- **d'autoriser le Président du Conseil exécutif de Corse à prendre toutes mesures nécessaires à la conduite de la procédure d'attribution du contrat de délégation de service public.**