

# **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  
BASTIA-PORETTA**

**CHOIX DE LA DÉLÉGATION DE SERVICE PUBLIC  
COMME MODE DE GESTION DE L'AÉROPORT DE BASTIA  
- PORETTA**

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 Bastia - Poretta pour une durée de 15 ans à compter du 1<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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 Bastia - Poretta 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 publique.

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 Bastia - Poretta ;

- les différents modes de gestion possibles de l'aéroport de Bastia - Poretta ;
- 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 1947, l'aéroport de Bastia-Poretta (ci-après l' « aéroport de Bastia ») 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 et B777 ») selon la classification de l'agence européenne de la sécurité aérienne (ci-après l' « AESA »).

Avec un trafic annuel oscillant autour de la barre de 1,5 million de 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 1,6 million 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 Bastia 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 4 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 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 sera créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1<sup>er</sup> 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 Bastia.

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 Bastia.

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 Bastia.**

## **1. L'exploitation et les caractéristiques de l'aéroport de Bastia**

### **1.1. Les infrastructures et équipements de l'aéroport de Bastia**

L'aéroport est classé « 4E » (4 pour la longueur de la piste « > 1 800 m » et E pour le type d'appareil pouvant être accueilli « B777-200 ER »).

La surface totale de l'aéroport : 260 hectares

L'aire de manœuvre:

- Piste 16 / 34 : 2 520 x 45 m
- Taxiway parallèle partiel

L'aire de trafic : 109 000 m<sup>2</sup>

- 16 postes A320 / A321
- Zone aviation d'affaire
- Zone aviation générale

L'aérogare passagers : 9 000 m<sup>2</sup>

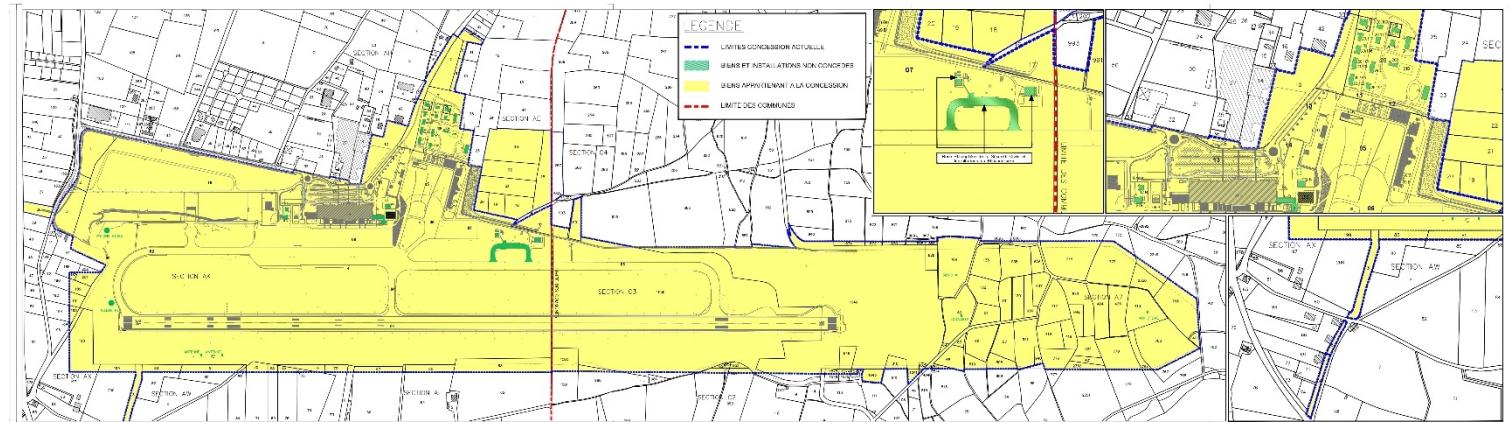
- Capacité de traitement des passagers = 1 500 000

L'aérogare de fret: 600 m<sup>2</sup>

- Capacité de traitement = 1900 T

Les installations « côté ville »

- Parking VL = 1100 places pour les passagers et 300 pour les personnels



## 1.2. L'exploitation actuelle de l'aéroport de Bastia

L'aéroport de Bastia 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 4 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 Bastia.

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 Bastia

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

### **1.3.1. Aviation commercial**

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	2021	Evol pax 24/23	Evol % 24/23
Janvier	68 103	62 703	49 436	36 041	5 400	8,61 %
Février	61 659	59 289	49 844	30 826	2 370	4,00 %
Mars	70 568	65 674	57 535	31 241	4 894	7,45 %
Avril	106 448	113 438	118 869	29 584	-6 990	-6,16 %
Mai	147 363	148 794	147 663	82 342	-1 431	-0,96 %
Juin	165 309	159 182	163 348	124 500	6 127	3,85 %
Juillet	193 291	215 015	223 499	213 774	-21 724	-10,10 %
Août	227 064	224 122	237 214	241 501	2 942	1,31 %
Septembre	165 176	169 207	160 797	151 500	-4 031	-2,38 %
Octobre	129 626	128 945	128 046	114 147	681	0,53 %
Novembre	74 143	73 651	72 360	70 523	492	0,67 %
Décembre	81 867	80 285	80 427	74 224	1 582	1,97 %
<b>TOTAL</b>	<b>1 490 617</b>	<b>1 500 305</b>	<b>1 489 038</b>	<b>1 200 203</b>	<b>-9 688</b>	<b>-0,65 %</b>

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

Le trafic « passagers » de cette plate-forme reste exclusivement assuré par des vols réguliers. Il représente 98,70% 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, Evasan, aviation d'affaires, déroutements, etc.) ne constitue que 1,30 % du trafic global en 2024.

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

Passagers	2024	2023	2022	Evol 24/23	Evol 24/23
Régulier	1 471 177	1 473 176	1 462 361	-1 999	-0,14 %
Non régulier	19 440	27 129	26 677	-7 689	-28,34 %
Total:	1 490 617	1 500 305	1 489 038	-9 688	-0,65 %

#### 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 deux dernières années est la suivante :

Mouvements	2024	2023	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	37	26	42,31%	11
Février	13	38	-65,79%	-25
Mars	23	48	-52,08%	-25
Avril	30	70	-57,14%	-40
Mai	92	78	17,95%	14
Juin	94	75	25,33%	19
Juillet	153	139	10,07%	14
Août	96	104	-7,69%	-8
Septembre	82	60	36,67%	22
Octobre	58	70	-17,14%	-12
Novembre	23	38	-39,47%	-15
Décembre	22	14	57,14%	8
<b>TOTAL</b>	<b>723</b>	<b>760</b>	<b>-4,87%</b>	<b>-37</b>
En % du total mvt	5%	5%		

### 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 :

Mouvements	2024	2023	Evol 24/23	Evol 24/23
Janvier	460	1876	-75,48%	-1 416
Février	478	2384	-79,95%	-1 906
Mars	324	2108	-84,63%	-1 784
Avril	454	2340	-80,60%	-1 886
Mai	466	2508	-81,42%	-2 042
Juin	432	882	-51,02%	-450
Juillet	592	720	-17,78%	-128
Août	552	498	10,84%	54
Septembre	278	410	-32,20%	-132
Octobre	240	302	-20,53%	-62
Novembre	354	192	84,38%	162
Décembre	130	264	-50,76%	-134
<b>TOTAL</b>	<b>4760</b>	<b>14484</b>	<b>-67,14%</b>	<b>-9 724</b>

### 1.3.4. Activités extra-aéronautiques

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

Redevances extra-aéronautiques	Description
<b>Autres prestations aéroportuaires</b>	
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)
Cars de piste	Redevance perçue pour la mise à disposition du service d'assistance par cars de piste
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
<b>Redevances domaniales</b>	
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
<b>Redevances industrielles autres prestations</b>	
Eau	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'eau potable
Déchets	Redevance perçue pour la mise à disposition d'un service d'enlèvement de détritus
Energie électrique	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'énergie électrique
Nettoyage des locaux	Redevance perçue pour la réalisation d'une prestation de nettoyage
Téléphone	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation des installations de téléphonie
Autres prestations de service	Redevance perçue pour la mise à disposition de personnel
<b>Redevances d'usage</b>	
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
<b>Produits activités annexes</b>	
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 principalement du chiffre d'affaires aéronautique (redevances aéroportuaires) et du chiffre d'affaires extra-aéronautique (prestations de services aéroportuaires, redevances domaniales, prestations industrielles et d'usage).

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

CA Aéronautique (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
<i>Redevance Passagers</i>	4 924	4 784	4 615	140	3%
<i>Redevance Atterrissage</i>	1 278	1 258	1 259	20	2%
<i>Redevance Stationnement</i>	299	321	276	-22	-7%
<i>Redevance Balisage</i>	205	193	191	12	6%
<b>Total</b>	<b>6 706</b>	<b>6 556</b>	<b>6 342</b>	<b>150</b>	<b>2%</b>

CA Extra-aéronautique (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
<b>Autres prestations de services aéroportuaires</b>	<b>1 045</b>	<b>1 052</b>	<b>990</b>	<b>-7</b>	<b>-1%</b>
<i>Redevances des concessions commerciales</i>	693	703	654	-10	-1%
<i>Redevances sur distribution de carburant pour aéronefs</i>	29	31	36	-2	-8%
<i>Assistance aéroportuaire</i>	0	0	0	0	0
<i>Usage d'installation et matériel d'aéroport</i>	324	318	299	6	2%
<i>Autres recettes commerciales</i>	0	0	0	0	0
<b>Redevances domaniales</b>	<b>921</b>	<b>898</b>	<b>846</b>	<b>23</b>	<b>3%</b>
<i>Terrains</i>	348	335	306	13	4%
<i>Bâtiments</i>	573	562	540	11	2%
<i>Parties communes</i>	0	0	0	0	0
<b>Prestations industrielles et d'usage</b>	<b>2 192</b>	<b>1 984</b>	<b>1 793</b>	<b>208</b>	<b>10%</b>
<i>Redevances industrielles</i>	480	349	374	131	38%
<i>Parkings véhicules</i>	1 712	1 635	1 419	77	5%
<i>Travaux et Etudes</i>	0	0	0	0	0
<b>Produits des activités annexes</b>	<b>34</b>	<b>31</b>	<b>35</b>	<b>3</b>	<b>9%</b>
<b>Total</b>	<b>4 192</b>	<b>3 965</b>	<b>3 663</b>	<b>227</b>	<b>6%</b>

## 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 23 / BE 22	BE 23 / BE 22
<i>Autres achats et charges externes</i>	3 491	3 655	3 503	-164	-4%
<i>Impôts et taxes</i>	311	295	276	16	5%
<i>Salaires et traitements, Charges sociales</i>	4 821	4 479	3 627	343	8%
<i>DAP</i>	4 111	1 095	510	3 016	275%
<i>Autres charges</i>	84	83	66	1	1%
<i>Contributions versées aux services</i>	575	711	698	-136	-19%
<b>Total</b>	<b>13 393</b>	<b>10 318</b>	<b>8 680</b>	<b>3 075</b>	<b>30%</b>

## Evolution du résultat d'exploitation

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

	En k€	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 23
Résultat d'exploitation		- 1 154	622	1 759	-1 776	-285%

## Evolution de la capacité d'autofinancement

La capacité d'autofinancement est restée relativement stable, entre 1,8 M€ et 2,2 M€, sur les exercices 2022 à 2024. Elle témoigne ainsi d'une structure d'exploitation excédentaire permettant d'autofinancer d'éventuels investissements à venir.

	En k€	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 24 / BE 23	BE 24 / BE 24
Capacité d'autofinancement		2 024	1 824	2 220	200	11%

## Synthèse globale de la situation bilancielle

Bastia-Poretta affiche un résultat opérationnel négatif en 2024, en raison d'un trafic moins dynamique qu'à Ajaccio, d'une tarification des redevances d'atterrissement moins élevée qu'à Ajaccio et d'une mutualisation des coûts avec Calvi. Les investissements récents (modernisation du terminal) n'ont pas encore produit d'effet sur la rentabilité.

Les capitaux propres sont de l'ordre de 7,4 M€. Les dettes financières atteignent ≈ 28,8 M€ (dont 18,2 de dettes bancaires), 0,5 M€ de dettes sur immobilisations, 0,6 M€ de fournisseurs et 1,2 M€ de dettes fiscales et sociales.

Malgré l'exploitation déficitaire 2024, le fonds de roulement (EXP) demeure élevé (≈ 17,6 M€), ce qui sécurise la continuité d'exploitation le temps que les investissements récents produisent leurs effets.

Bastia - Postes bilan clés :

- Capitaux propres ~ 7,4 M€
- Dettes financières ~ 28,8 M€
- Dettes sur immobilisations ~ 0,5 M€
- Fournisseurs / Fisc. & soc. ~ ,0,6 M€ / 1,2 M€
- Fonds de roulement (EXP) ~ 17,6 M€

## 1.5. Les perspectives d'évolution de l'aéroport de Bastia

Les perspectives d'évolution de l'aéroport de Bastia - Poretta apparaissent favorables à moyen terme. La plateforme est appelée à poursuivre son rôle central dans la desserte internationale de la Corse et dans la mise en œuvre de la continuité territoriale avec le continent. Les projections de trafic laissent envisager une croissance modérée mais régulière des flux de passagers, soutenue à la fois par les lignes relevant du service public, par le développement des compagnies à bas coûts et par l'ouverture progressive de nouvelles liaisons saisonnières européennes. Cette dynamique confirme la place stratégique de Bastia - Poretta dans l'accessibilité du territoire et dans l'équilibre du réseau aéroportuaire insulaire.

Cette évolution nécessite la poursuite d'un programme structuré de modernisation des infrastructures, incluant la mise aux normes réglementaires, l'amélioration des capacités d'accueil, la digitalisation des parcours passagers et le renforcement de l'offre extra-aéronautique. Parallèlement, l'exploitation devra s'adapter aux exigences

croissantes de transition énergétique, de sobriété foncière et de réduction des nuisances environnementales, afin de garantir une gestion durable et responsable du site.

L'aéroport de Bastia - Poretta devra ainsi consolider sa fonction de porte d'entrée internationale de la Corse, tout en s'inscrivant pleinement dans les objectifs climatiques, environnementaux et de soutenabilité financière définis par la Collectivité de Corse. Cette trajectoire vise à assurer un développement maîtrisé, compatible avec les priorités stratégiques du territoire.

## **1.6. Les enjeux DU service public de l'aéroport de Bastia**

En tant qu'infrastructure structurante de continuité territoriale et d'aménagement du territoire, il lui revient, en premier lieu, d'assurer la permanence, la régularité et la fiabilité des liaisons aériennes indispensables au désenclavement insulaire, dans le respect des exigences de sûreté, de sécurité et de qualité de service définies par les standards nationaux et européens. Cette mission constitue le socle de l'accessibilité du territoire et de l'équité de mobilité pour ses habitants.

Le service public aéroportuaire doit également contribuer au développement économique et touristique de la région, en garantissant une accessibilité tarifaire cohérente avec les objectifs de continuité territoriale et en répondant aux besoins des acteurs économiques et institutionnels. Parallèlement, il doit veiller à la maîtrise de l'empreinte environnementale des activités aéroportuaires et au renforcement de la résilience de la plateforme face aux aléas climatiques, sanitaires ou économiques, dans un contexte marqué par l'évolution des risques et par l'exigence accrue de durabilité.

Dans cette perspective, le choix du mode de gestion devra permettre de concilier durablement performance économique, exigence de service public et transition environnementale, tout en garantissant le maintien d'une gouvernance publique forte sur cet équipement stratégique. Il s'agit d'assurer un pilotage stable, capable de soutenir les investissements nécessaires, d'accompagner l'évolution des missions assignées à la plateforme et de préserver sa capacité à répondre aux attentes du territoire.

## **2. Les différents modes de gestion de l'aéroport de Bastia**

Aux termes de l'article L. 4424-23 du code général des collectivités territoriales : « *la Collectivité territoriale 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 Bastia 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 Bastia, d'une saisine du comité social et territorial (art 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).  L'exploitation du service est confiée en dehors des règles de la commande publique.	Absence du savoir-faire et de l'expérience d'un opérateur sur le marché.  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	Les compétences qu'il serait nécessaire de développer en interne sont un

<p>aéroportuaire peut être librement décidée par la Collectivité de Corse.</p> <p>Développement en interne de la compétence de gestion et d'exploitation du service.</p> <p>Maîtrise totale de l'information relative à 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>investissement de long terme supposant une vraie préparation en amont.</p> <p>Absence d'économie d'échelle dans la gestion quotidienne par rapport à un exploitant privé.</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 Bastia 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 Bastia 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 Bastia 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
<p>Implication et influence déterminante des élus dans les prises de décisions.</p> <p>Possibilité d'avoir des activités complémentaires à son objet social.</p> <p>Souplesse de gestion avec l'application du code de commerce et du code du travail.</p> <p>Les résultats d'exploitation reviennent en partie aux actionnaires publics.</p> <p>Possibilité de bénéficier du savoir-faire du partenaire privé.</p>	<p>Identifier un partenaire privé pour établir un véritable partenariat (relation différente et allant au-delà d'une simple relation contractuelle).</p> <p>Immobilisation de fonds pour doter la SEM d'un capital suffisant.</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</p>

	<p>organes de direction).</p> <p>Mise en concurrence de la SEM au même titre que les autres opérateurs économiques.</p> <p>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).</p>
--	--

**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 Bastia via une SEM n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

## 2.2.2. La SEMOP

La loi n° 2014-744 du 1<sup>er</sup> 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 Bastia via une SEMOP n'apparaît pas adaptée et doit être écartée.**

### **2.3. La gestion externalisée**

La gestion de l'aéroport de Bastia 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 Bastia).

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
Fort pouvoir de contrôle de la	

Collectivité de Corse sur le titulaire.  La Collectivité de Corse conserve la maîtrise du service (définition des prestations dans le cahier des charges, fixation des tarifs, etc.).	conséquences financières et sera rémunéré à hauteur du prix contractuellement défini à l'acte d'engagement.  Les investissements sont supportés par la Collectivité de Corse
	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 dommages qui résultent de l'existence même de l'activité.
	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).
	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.
	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.

**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 Bastia 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 précédent 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 Bastia 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 Bastia 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<sup>er</sup> 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 Bastia, 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 Bastia 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**

<b>Avantages</b>	<b>Inconvénients</b>
<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>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>

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.

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.

La Collectivité de Corse a le choix de mettre les investissements nécessaires 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.

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.

Le délégataire est responsable de la gestion de son personnel affecté au service.

Le délégataire est responsable du fonctionnement et des conditions d'exécution du service vis-à-vis des usagers et des tiers.

La gestion publique du service peut être maintenue si le délégataire est en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.

La délégation de service public peut être attribuée sans publicité ni mise en concurrence préalables en cas de quasi-régie.

**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 Bastia 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 Bastia.**

## **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 Bastia, 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 Déléataire**

Le contrat envisagé portera sur une délégation de service public conclue dans le cadre d'une quasi-régie qui confiera au déléataire la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport de Bastia.

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 déléataire l'exploitation de l'aéroport de Bastia.

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

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

Le déléataire 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 déléataire 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<sup>er</sup> 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 Bastia.

### **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 déléataire 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 déléataire 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 déléataire.

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 déléataire 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 Bastia.

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 Bastia - Poretta pour une durée de 15 ans à compter du 1<sup>er</sup> 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.**