



# RAPPORT D'OBSERVATIONS DEFINITIVES ET SA REPONSE

Chambre de commerce et d'industrie  
de Corse (département de la Haute-Corse)

Concession de l'aéroport  
Calvi-Sainte-Catherine

Exercices 2017 et suivants

Le présent document a été délibéré par la chambre le 15 novembre 2022

Le présent document, qui a fait l'objet d'une contradiction avec les destinataires concernés,  
a été délibéré par la chambre le 15 novembre 2022.

## **AVANT-PROPOS**

Le présent rapport d'observations définitives, une fois délibéré, est adressé aux représentants légaux des collectivités ou organismes contrôlés afin qu'ils apportent, s'ils le souhaitent, une réponse qui a vocation à l'accompagner lorsqu'il sera rendu public.

## TABLE DES MATIÈRES

SYNTHÈSE .....	3
RAPPELS DU DROIT .....	4
1 LA PROCÉDURE .....	5
2 L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN CORSE .....	6
2.1 Une activité aéroportuaire dédiée au transport des passagers.....	6
2.2 La continuité territoriale et les obligations de service public .....	8
3 LE CONTEXTE DU CONTRAT DE CONCESSION .....	10
3.1 L'environnement juridique du contrat .....	10
3.2 La rentabilité des activités aéroportuaires concédées .....	12
3.3 Le cadrage stratégique par l'autorité concédante et par le concessionnaire .....	14
3.3.1 Le schéma directeur aéroportuaire.....	14
3.3.2 Le plan stratégique de développement de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine .....	15
4 L'EXECUTION ET LE SUIVI DE LA CONCESSION .....	17
4.1 L'activité de l'aéroport .....	17
4.2 Le suivi du contrat de concession .....	19
4.3 L'information due par le concessionnaire.....	19
4.3.1 Le rapport annuel du délégataire .....	20
4.3.2 Le contrôle interne et le schéma directeur informatique .....	20
4.4 La politique tarifaire .....	21
4.4.1 Les redevances aéroportuaires.....	21
4.4.2 Les modulations tarifaires mises en place .....	23
4.4.3 Les mesures incitatives en faveur du développement de l'activité.....	23
4.4.4 Le plan de résilience et de reconnexion.....	24
5 LES INVESTISSEMENTS .....	27
5.1 La planification prévue au contrat de concession .....	27
5.2 Les conditions de fonctionnement de l'aéroport.....	27
5.3 Les investissements entre 2017 et 2020.....	28
5.3.1 Les dépenses d'investissement prévues pour la période 2017-2020.....	28
5.3.2 La déclinaison du plan d'investissement .....	29
5.3.3 L'exécution du plan d'investissement 2017-2021 .....	30
5.3.4 Les perspectives.....	31
6 LES COMPTES DE LA CONCESSION .....	33
6.1 La fiabilité des comptes .....	33
6.1.1 La comptabilisation et le suivi du patrimoine.....	33
6.1.2 La mise en place d'une comptabilité analytique.....	34
6.1.3 L'application de la procédure des amortissements de caducité.....	35
6.2 L'absence de risque financier pour le concessionnaire.....	36
6.3 La situation financière de la concession .....	37
6.3.1 Les performances financières .....	37
6.3.2 L'évolution du chiffre d'affaires.....	39

6.3.3 Les charges d'exploitation.....	42
6.3.4 La formation du résultat.....	43
6.3.5 Le financement des investissements .....	44
6.3.6 L'analyse bilantielle.....	44
7 CONCLUSION .....	47
ANNEXES .....	48

Réponse de M. Jean Dominici, ordonnateur

## SYNTHÈSE

La chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Corse gère par voie de concession les quatre aéroports insulaires pour le compte de la collectivité de Corse, propriétaire des équipements. Le contrat de concession de l'aéroport Calvi Sainte-Catherine, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour une durée de 15 ans, a été prolongé jusqu'au 31 décembre 2024.

La période examinée se caractérise par le regroupement des chambres consulaires de Haute-Corse et de Corse-du-Sud au 1<sup>er</sup> janvier 2020. Elle recouvre également la crise sanitaire de 2020 qui a affecté le trafic aérien et le fonctionnement de l'ensemble des aéroports européens.

La plateforme aéroportuaire, qui dessert une région touristique mais enclavée du nord-ouest de l'île, constitue un maillon important de la continuité territoriale.

Avec près de 300 000 passagers en 2021, son activité, en retrait par rapport à celle de 2019, demeure majoritairement dépendante des lignes sous obligations de service public.

Le suivi et l'exécution du contrat de concession sont marqués par de nombreuses insuffisances de la part du concessionnaire, la CCI de Corse. Celui-ci ne produit pas les rapports annuels obligatoires retraçant les conditions d'exécution de la concession et analysant la performance du service. Il s'est par ailleurs affranchi des modèles prévus par le contrat pour l'élaboration des documents stratégiques et programmatiques.

La période est également marquée par une absence de concertation avec la collectivité de Corse, autorité concédante. L'instance de suivi, chargée d'assurer le lien opérationnel entre les parties au contrat, n'a pas été réunie par le concédant depuis octobre 2017. Ces dysfonctionnements ont des conséquences négatives sur les conditions d'exploitation de l'aéroport.

En l'absence de schéma aéroportuaire établi au plan territorial, le concessionnaire définit seul les orientations stratégiques de la concession. Après la crise sanitaire de 2020, il a développé une politique commerciale active en faveur des compagnies aériennes, auxquelles il apporte des aides financières, en dehors de tout cadre formalisé avec l'autorité concédante.

Le modèle économique de la concession est fragile, la concession développe peu de recettes commerciales et le chiffre d'affaires est tributaire du fonds de péréquation de la taxe d'aéroport destinée à financer les missions régaliennes de sûreté. L'endettement, incluant les avances exceptionnelles remboursables, est élevé en fin de période et représente 23 années d'autofinancement constant.

Le programme d'investissement qui incombait au concessionnaire n'a pas été réalisé. Les travaux de renforcement de la piste ou de création d'une aire de sécurité pour les avions, pourtant programmés dès 2017 n'ont pas connu de commencement, alors qu'ils répondent à des obligations réglementaires. La construction d'un aéroclub par la collectivité de Corse, sur fonds propres, représente 21 % des dépenses d'équipement effectuées sur la plateforme.

Près de deux ans après la prolongation du contrat de concession, les investissements à réaliser, d'un montant évalué par la CCI de Corse à près de 8 M€ ne font toujours pas l'objet d'une programmation validée par la collectivité de Corse.

## **RAPPELS DU DROIT**

**Rappel du droit n° 1 :** produire le rapport annuel du concessionnaire prévu aux articles L. 3131-5 et R. 3131-3 du code de la commande publique afin de permettre à l'autorité concédante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.

*Page 20*

**Rappel du droit n° 2 :** soumettre la politique commerciale développée par le concessionnaire à l'instance de suivi prévue à l'article 8 du contrat de concession.

*Page 26*

**Rappel du droit n° 3 :** inclure à l'actif de la concession les biens acquis et mis à disposition par le concédant, conformément aux dispositions de l'article 621-8 du plan comptable général.

*Page 34*

## 1 LA PROCÉDURE

Le contrôle des comptes et de la gestion de la chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Corse<sup>1</sup> porte sur la concession de l'aéroport Calvi Sainte-Catherine, établie entre la collectivité de Corse, autorité concédante et propriétaire de l'infrastructure aéroportuaire, et la CCI de Corse, concessionnaire. Il a été ouvert pour les exercices 2017 et suivants par lettre du 5 janvier 2022 de la présidente de la chambre au président de la CCI de Corse, ordonnateur en fonction depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020. Les ordonnateurs des anciennes CCI territoriales ont été informés de l'ouverture du contrôle par lettres du 27 janvier 2022.

Le rapport d'observations provisoires a été adressé à l'ordonnateur qui en a accusé réception le 24 août 2022. Des extraits ont également été transmis aux personnes nominativement ou explicitement mises en cause.

En application de l'article R. 243-8 du code des juridictions financières, le président du conseil exécutif de Corse a été entendu par la chambre, à sa demande, en sa qualité d'ordonnateur de l'autorité concédante, le 10 novembre 2022.

Après avoir analysé les réponses reçues, la chambre a arrêté le 15 novembre 2022 les observations définitives ci-après, qui portent sur l'exploitation de l'aéroport Calvi Sainte-Catherine par la CCI de Corse. Elles ont été adressées le 24 novembre 2022 à M. Jean Dominici, ordonnateur, qui en a accusé réception le 24 novembre 2022. La réponse de M. Jean Dominici est parvenue à la chambre. Elle est jointe au présent rapport.

Le contrôle s'inscrit dans le cadre des travaux de la formation commune aux juridictions financières portant sur le maillage aéroportuaire.

---

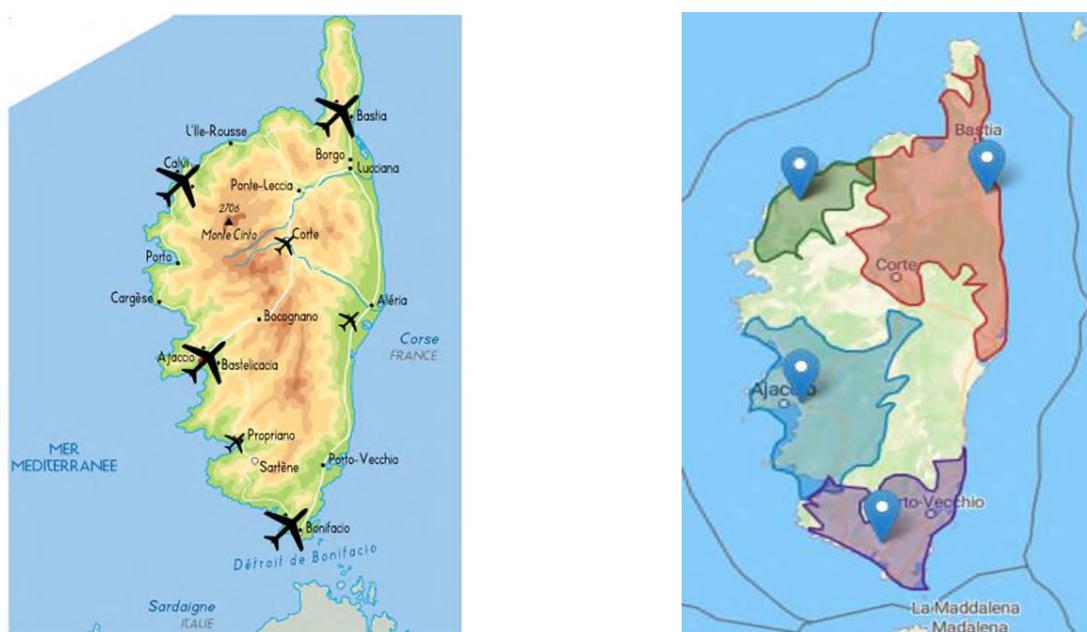
<sup>1</sup> La CCI de Corse a été créée par le décret n° 2010-1184 du 8 octobre 2010. Au 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'établissement a fusionné avec les deux chambres territoriales, devenues chambres locales.

## 2 L'ORGANISATION DU TRANSPORT AÉRIEN EN CORSE

### 2.1 Une activité aéroportuaire dédiée au transport des passagers

La Corse compte quatre aéroports ouverts au trafic commercial national et international avec le continent<sup>2</sup>. La densité du maillage aéroportuaire se justifie par l'insularité, le relief montagneux qui complexifie les liaisons terrestres entre les pôles urbains et la faiblesse des transports collectifs<sup>3</sup>.

Carte n° 1 : Aéroports de Corse et zones d'attraction



Source : CCI de Corse et collectivité de Corse.

<sup>2</sup> Il n'existe pas de ligne aérienne qui relie les aéroports de Corse. Une société d'avion-taxi, créée en 2017, proposait des vols intérieurs en utilisant les terminaux d'affaires des aéroports. Elle a été dissoute en juillet 2019.

<sup>3</sup> Le réseau ferroviaire de l'île comporte 232 kilomètres de voies ferrées reliant Bastia à Ajaccio *via* Corte ainsi qu'une variante desservant l'ouest de l'île jusqu'à Calvi. Il n'existe pas de liaisons ferroviaires vers le sud, lequel connaît pourtant une forte fréquentation touristique. Les transports interurbains sont également peu développés. Les transports urbains concernent essentiellement les agglomérations d'Ajaccio et de Bastia.

Dans ces conditions, pour un temps de trajet routier de soixante minutes, les zones d'attraction<sup>4</sup> des quatre plateformes ne se recoupent pas et certaines parties du territoire restent éloignées d'un aéroport, ce qui est notamment le cas du sud de la plaine orientale.

Les deux aéroports principaux de l'île, Bastia et Ajaccio, concentrent 75 % du trafic avec plus de 1,5 million de passagers chacun. Les aéroports secondaires de Figari et de Calvi connaissent une activité plus faible, atteignant 1 million de passagers en cumul par an.

Le fret est une activité marginale, les quatre plateformes aéroportuaires ont réalisé moins de 0,4 % du tonnage total de marchandises transportées entre le continent et la Corse en 2021.

**Tableau n° 1 : Fréquentation des aéroports de Corse (en nombre de passagers-pax\* et en %)**

<i>En passagers</i>	<i>2017</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>Part du trafic en %</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>Part du trafic en %</i>	<i>Évol. 2017/2019</i>	<i>Évol. 2017/2021</i>	<i>Évol. 2017/2019</i>
<i>Calvi</i>	325 465	335 289	336 514	7,9 %	185 300	297 936	8,1 %	3,4 %	- 8,5 %	-11,5 %
<i>Figari</i>	730 711	756 536	748 652	17,6 %	475 507	789 721	21,3 %	2,5 %	8,1 %	5,5 %
<i>Bastia</i>	1 400 197	1 525 152	1 559 492	36,6 %	812 547	1 200 201	32,4 %	11,4 %	- 14,3 %	- 23 %
<i>Ajaccio</i>	1 569 639	1 673 420	1 618 723	38,0 %	940 983	1 412 091	38,2 %	3,1 %	- 10,0 %	- 12,8 %
<b><i>Total</i></b>	<b>4 026 012</b>	<b>4 290 397</b>	<b>4 263 381</b>	<b>100 %</b>	<b>2 414 337</b>	<b>3 699 949</b>	<b>100 %</b>	<b>5,9 %</b>	<b>- 8,1%</b>	<b>- 13,2 %</b>
<i>Var. annuelle</i>		7 %	- 1 %		- 43 %	53 %				

*Pax : terme utilisé par les professionnels du secteur aérien pour désigner un passager.*

*Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.*

Entre 2017 et 2019, le trafic en Corse a connu un accroissement de 237 369 passagers (6 %). La réduction du trafic aérien après la déclaration de l'état d'urgence sanitaire<sup>5</sup> le 23 mars 2020 s'est traduite par une baisse du nombre de passagers de 43 % par rapport à 2019.

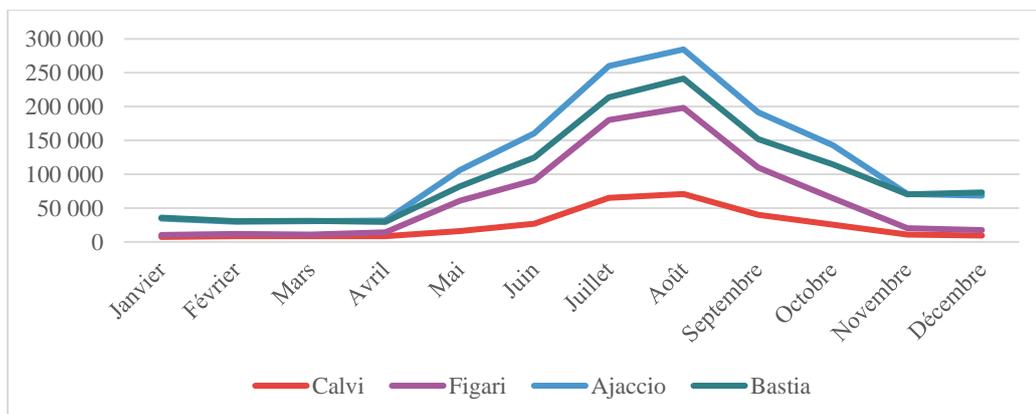
Malgré la reprise de l'activité en 2021, le trafic aérien en Corse recule globalement de 8,1 % depuis 2017 et de 13,2 % depuis 2019. Il reste inférieur à son niveau antérieur à la crise sanitaire, à l'exception de l'aéroport de Figari. Le nombre de passagers à Calvi s'est réduit de 11,5 % entre 2019 et 2021.

<sup>4</sup> La zone d'attraction d'un aéroport recouvre la zone de proximité de l'aéroport et s'apprécie en fonction de deux critères : la distance ou le temps d'accès par la route. Dans ses lignes directrices, la commission européenne retient la distance de 100 km et un temps d'accès de 60 minutes. La zone d'attraction, qui prend en compte la provenance géographique de la clientèle régulière d'un aéroport, peut être internationale.

<sup>5</sup> Seules les lignes contenant des obligations de service public à destination de Paris, Marseille et Nice ont été maintenues durant cette période.

Au-delà des emplois directs<sup>6</sup> et des retombées économiques estimées à 63 M€, les quatre aéroports sont des infrastructures importantes pour le tourisme, secteur économique important de l'île<sup>7</sup>. Leur activité est marquée par une saisonnalité de mai à septembre, avec un pic d'activité en juillet et en août.

**Graphique n° 1 : Trafic aérien mensuel en 2021 (en nombre de passagers)**



Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

## 2.2 La continuité territoriale et les obligations de service public

Les équipements aéroportuaires sont un maillon essentiel pour la mise en œuvre de la continuité territoriale entre la Corse et la France continentale. Le principe de continuité territoriale a pour objet d'atténuer les contraintes de l'insularité dans les conditions fixées aux articles L. 4424-18 et L. 4424-19 du code général des collectivités territoriales (CGCT). La collectivité de Corse peut ainsi soumettre des liaisons de desserte maritime et aérienne à des obligations de service public (OSP).

<sup>6</sup> Les estimations portent sur 686 emplois directs pour les quatre aéroports et sur 2 200 emplois indirects pour l'aéroport de Figari (Étude du cabinet Goodwill).

<sup>7</sup> En 2017, le tourisme représentait 31 % du produit intérieur brut (PIB) de la Corse selon l'agence du tourisme de la Corse (ATC) ; 10 % des emplois étaient liés à ce secteur.

### **Les obligations de service public**

Les obligations de service public (OSP) ont pour objet de fournir un service de passagers ou de fret suffisant en termes de continuité, régularité, fréquence, qualité et prix et, le cas échéant, de capacité, pour atténuer les contraintes liées à l'insularité et faciliter ainsi le développement économique de la Corse, l'aménagement équilibré du territoire et le développement des échanges économiques et humains entre l'île et la France continentale.

Elles constituent des normes d'exploitation auxquelles les transporteurs aériens souhaitant exploiter la liaison sur laquelle elles sont imposées, doivent se conformer. Elles sont encadrées par le règlement (CE) n° 1008/2008 du 24 septembre 2008 et les lignes directrices interprétatives du 17 juin 2017.

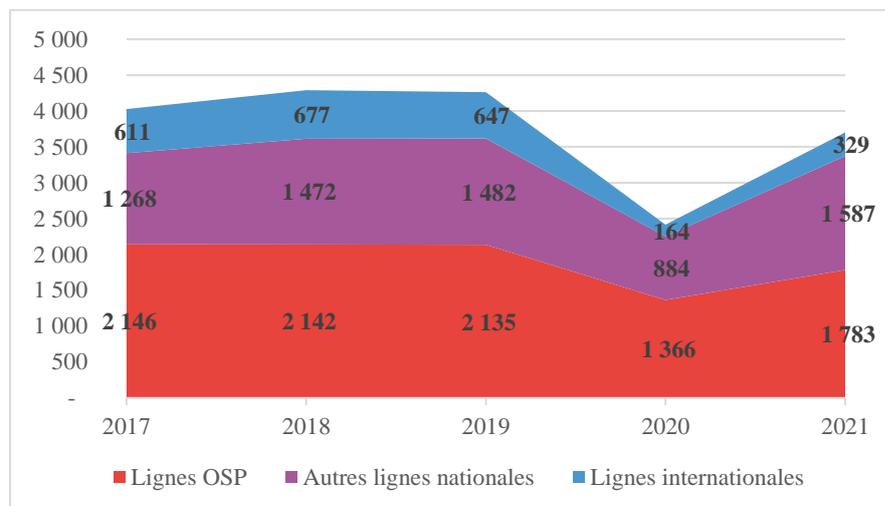
Pour être soumise à des OSP, une liaison aérienne doit être régulière, à destination d'un aéroport desservant une zone périphérique ou de développement, ou de n'importe quel aéroport à condition que la liaison soit à faible trafic. Elle doit en outre être « vitale pour le développement économique et social de la région desservie par l'aéroport ».

En Corse, la collectivité de Corse et l'office de transport de la Corse (OTC), établissement public de la collectivité, définissent les lignes aériennes<sup>8</sup> soumises à des OSP et les caractéristiques des obligations. Les conventions de délégation de service public assorties d'OSP conclues entre les compagnies aériennes et l'OTC pour la période 2020-2023 concernent trois lignes au départ de chacun des quatre aéroports insulaires, à destination de Paris, Marseille et Nice.

Les douze lignes assorties d'OSP représentent en moyenne 53 % du trafic aérien en nombre de passagers. Avec près de 1,8 million de passagers en 2021, elles constituent ainsi le premier service en termes de transport aérien pour l'île, bien que leur part dans le trafic diminue depuis 2017.

---

<sup>8</sup> Jonction entre deux aéroports.

**Graphique n° 2 : Trafic aérien par type de ligne (en milliers de passagers)**

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

### 3 LE CONTEXTE DU CONTRAT DE CONCESSION

#### 3.1 L'environnement juridique du contrat

Le contrat de concession examiné par la chambre porte sur les infrastructures aéroportuaires. Il se distingue des contrats de délégation de service public<sup>9</sup> conclus entre l'OTC et les compagnies aériennes en vue de l'exploitation sous OSP des lignes entre les quatre aéroports de Corse et ceux de Paris-Orly, Marseille et Nice.

#### Les infrastructures aéroportuaires

**L'aérodrome** : l'article L. 6300-1 du code des transports définit un aérodrome comme tout terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs. L'emprise d'un aérodrome s'étend aux installations annexes que celui-ci peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs.

**L'aéroport** : lorsque l'aérodrome est équipé des infrastructures destinées au transport aérien commercial de passagers et ouvert à la circulation aérienne publique (CAP), il convient de le désigner comme un aéroport.

<sup>9</sup> Ces contrats sont conclus par référence aux dispositions de l'article L. 4424-20 du code général des collectivités territoriales.

Aux termes de l'article L. 4424.23 du CGCT, issu de la loi du n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, portant transfert de compétences et de propriété des infrastructures, la collectivité territoriale de Corse, devenue collectivité de Corse le 1<sup>er</sup> janvier 2018, est compétente pour créer, aménager, entretenir, gérer des aérodromes et, le cas échéant, pour en étendre le périmètre.

Les biens des aéroports d'Ajaccio, Bastia, Calvi et Figari ont été transférés par l'État à la collectivité de Corse, à l'exception des emprises et installations réservées pour les besoins de la défense nationale et de celles nécessaires à la sécurité de la circulation aérienne et à la sécurité civile.

Selon les dispositions de l'article L. 1411-1 du CGCT, la collectivité de Corse a concédé<sup>10</sup> à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2006 et pour une durée de 15 ans, soit jusqu'au 31 décembre 2020, l'exploitation des aéroports Bastia-Poretta et Calvi Sainte-Catherine à la CCI de Bastia et de la Haute-Corse. Celle des aéroports Ajaccio Napoléon Bonaparte et Figari Sud-Corse a été attribuée à la CCI d'Ajaccio et de la Corse-du-Sud<sup>11</sup>.

La CCI de Corse<sup>12</sup>, créée en 2010, a fusionné au 1<sup>er</sup> janvier 2020 avec les chambres de commerce d'Ajaccio et de Corse-du-Sud et de Bastia et de la Haute-Corse, devenant des chambres locales, dépourvues de la personnalité morale. La CCI de Corse est titulaire des contrats de concession depuis cette date. La nouvelle dénomination du concessionnaire n'a pas été précisée dans l'avenant n° 2 portant prolongation du contrat de concession, pris le 29 décembre 2020.

Les contrats de concession ont été prolongés de quatre ans par délibération de l'Assemblée de Corse en date du 21 décembre 2020, en s'appuyant sur les dispositions de l'ordonnance n° 2020-319 du 25 mars 2020 portant diverses mesures d'adaptation des règles de passation, de procédure ou d'exécution des contrats soumis au code de la commande publique et des contrats publics qui n'en relèvent pas pendant la crise sanitaire née de l'épidémie de covid-19. Les contrats de concession ont désormais pour échéance le 31 décembre 2024.

Aux termes de l'article 1 du contrat<sup>13</sup>, la concession, désignée « *délégation de service public* », porte sur la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion d'ouvrages, terrains, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport.

---

<sup>10</sup> L'article L. 1211-1 du code de la commande publique dispose : « Un contrat de concession est un contrat par lequel une ou plusieurs autorités concédantes [...] confient l'exécution de travaux ou la gestion d'un service à un ou plusieurs opérateurs économiques, à qui est transféré un risque lié à l'exploitation de l'ouvrage ou du service, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix ».

<sup>11</sup> Les deux CCI étaient concessionnaires des équipements avant 2006.

<sup>12</sup> La CCI de Corse est un établissement public administratif doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, placé sous la tutelle de l'État et qui venait à l'origine en soutien de l'activité des deux chambres consulaires territoriales de l'île.

<sup>13</sup> Le contrat précise que le concessionnaire peut, avec l'accord de l'autorité concédante, exercer lui-même ou prendre part à des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des avions ou contribuant au développement de l'activité aéroportuaire et, plus globalement, de la zone aéroportuaire concédée telle que mentionnée sur le périmètre défini au contrat.

L'aéroport de Calvi-Sainte-Catherine est un équipement classé en catégorie C2. Il est situé à environ 8 km au sud-est de Calvi, avec une emprise de la partie sud du terrain sur la commune de Calenzana. L'aérogare compte un terminal unique d'une superficie de 4 600 m<sup>2</sup> pour une capacité de traitement annuelle de 550 000 passagers. En 2019, l'aéroport accueillait 10 compagnies dont quatre compagnies à bas coûts, pour un total de 336 629 passagers.

Le site compte un parking de véhicules de 200 places, un poste de douane armé lors des vols ainsi qu'un centre technique dédié aux avions du constructeur aéronautique ATR de la compagnie Air Corsica, permettant d'exercer la maintenance de premier niveau des appareils. Il accueille une station d'avitaillement pour les avions de lutte contre les incendies de type DASHQ 400.

L'exploitation est contrainte par le relief qui interdit les atterrissages de nuit et oblige les pilotes à détenir une qualification particulière pour l'usage de la piste. L'aérologie du site est également défavorable : la présence du massif crée des phénomènes de turbulences et oblige à un atterrissage sur une pente plus importante que celle des autres aéroports. De plus, le site n'est pas équipé d'une aire d'extrémité de sécurité aéroportuaire (RESA), ce qui limite son exploitation en cas de pluie ou de vents défavorables<sup>14</sup>.

Une étude a été lancée sur une nouvelle trajectoire d'approche, ce qui devrait permettre d'améliorer l'accessibilité de la plateforme à moyen terme, de contourner les contraintes de vents dominants afin de limiter les déroutés et les annulations de vols liées aux contraintes techniques. Deux études sont également en cours pour permettre aux aéronefs de moins de 15 tonnes de se poser sans approche sur simulateur préalable et aux autres avions d'effectuer des approches de nuit.

### **3.2 La rentabilité des activités aéroportuaires concédées**

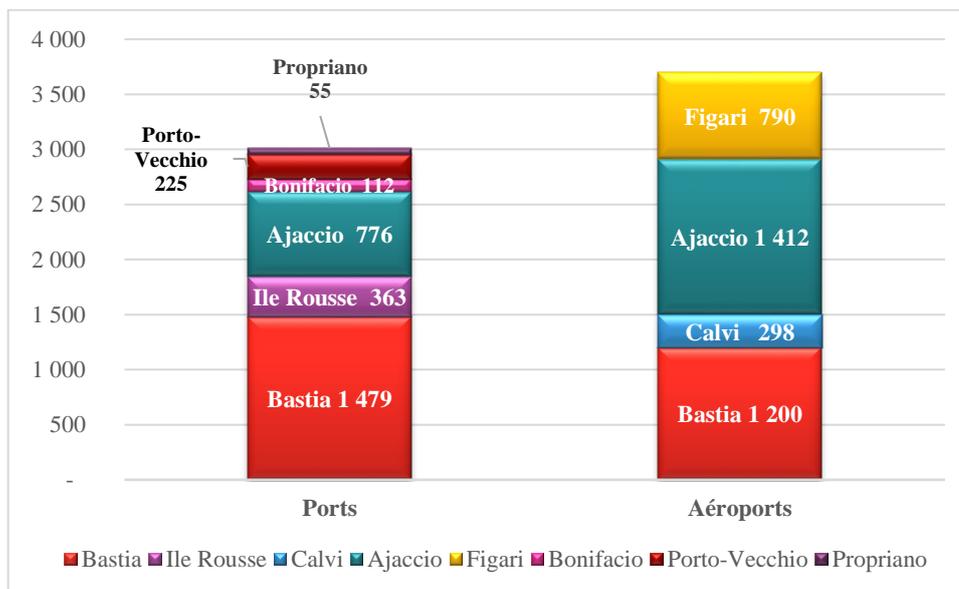
Outre l'exercice des activités classiques des CCI consistant en l'appui, l'accompagnement, le conseil aux entrepreneurs et la formation, la CCI de Corse est également titulaire des contrats de concession des équipements et infrastructures portuaires et aéroportuaires de Corse.

Elle exploite six ports de commerce et un port de pêche et de plaisance<sup>15</sup> ainsi que les quatre aéroports ouverts à l'aviation civile en Corse. En 2021, les équipements portuaires et aéroportuaires ont enregistré 6,7 millions de voyageurs parmi lesquels 3,7 millions ont transité par les aéroports.

---

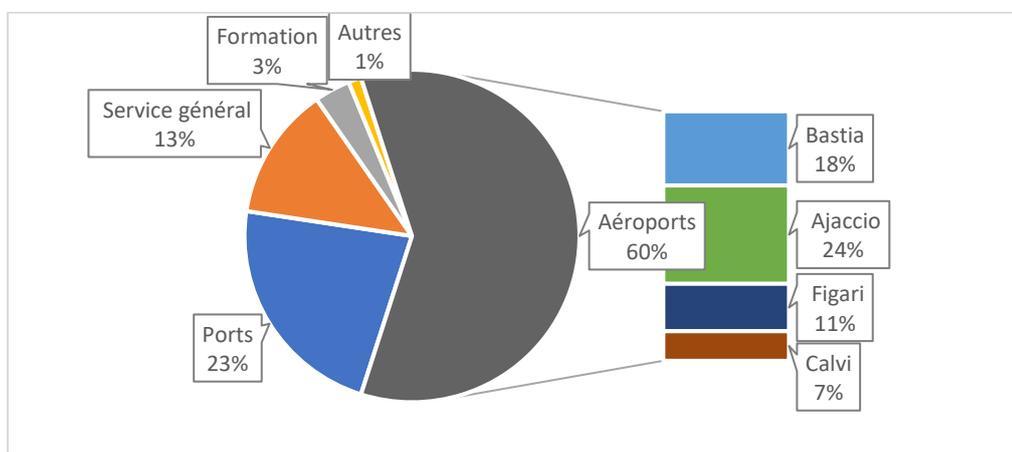
<sup>14</sup> L'ordonnateur précise que les conditions de manœuvres des aéronefs, propres à l'environnement montagneux qui entoure l'aéroport Calvi Sainte-Catherine, sont sources de contraintes pour son développement économique.

<sup>15</sup> Ports de commerce d'Ajaccio, Bastia, Île Rousse, Porto-Vecchio, Propriano, Bonifacio et port de pêche et de plaisance Tino Rossi à Ajaccio.

**Graphique n° 3 : Trafic de passagers en 2021 (en milliers)**

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

L'exploitation des aéroports (service des aéroports) représente 70 % du chiffre d'affaires et 60 % des charges, toutes activités confondues de la CCI de Corse. La capacité d'autofinancement dégagée par les aéroports représente 85 % de l'agrégat total.

**Graphique n° 4 : Part des secteurs d'activité dans les charges de la CCI en 2019 (en %)**

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

Le secteur aéroportuaire dégage un résultat d'exploitation de 11,2 millions d'euros (M€) en 2019, année précédant la crise sanitaire, contre 2,8 M€ pour le secteur maritime, les autres activités étant à l'équilibre ou déficitaires. En 2021, le résultat d'exploitation du secteur aéroportuaire s'élève à 6 M€, soit 71 % du résultat d'exploitation consolidé de l'établissement (8,4 M€). Le secteur aéroportuaire, par la rentabilité qu'il dégage par rapport aux autres activités, et notamment le secteur maritime, est stratégique pour la CCI de Corse.

Le statut de la CCI de Corse est susceptible d'évoluer. L'article 46 de la loi n° 2019-486 du 22 mai 2019 relative à la croissance et la transformation des entreprises prévoit la possibilité d'un transfert de tutelle de la CCI régionale et de la chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) de l'État vers la collectivité de Corse. La mise en œuvre de ces dispositions reste à l'étude.

### **3.3 Le cadrage stratégique par l'autorité concédante et par le concessionnaire**

#### **3.3.1 Le schéma directeur aéroportuaire**

Le plan d'aménagement et de développement durable de Corse (PADDUC), prévu par l'article L. 4424-9 du CGCT, définit une stratégie de développement durable du territoire en fixant les objectifs de la préservation de l'environnement de l'île et de son développement économique, social, culturel et touristique, qui garantit l'équilibre territorial. Le document, institué par la loi du n° 2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse et dont le contenu a été défini par la loi n° 2011-1749 du 5 décembre 2011, a été adopté par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015 et a fait l'objet d'actualisations le 5 novembre 2020.

Le plan précise les orientations de la collectivité de Corse en matière d'infrastructures et d'intermodalité et fixe quatre objectifs pour les aéroports :

- la réduction des émissions carbonées ;
- la création de nouvelles lignes aériennes, hors service public afin d'élargir le bassin de clientèle ;
- l'accroissement de la présence des vols à bas coûts (*low-cost*) à l'intersaison et l'émergence de nouvelles lignes régulières vers des hubs<sup>16</sup> aéroportuaires internationaux ;
- l'amélioration de la qualité des infrastructures d'accueil de la clientèle d'affaires en tenant compte du retour d'expérience de l'aéroport Figari Sud-Corse.

Ce dernier objectif rejoint ainsi celui visant à « établir un tourisme durable » et prônant, notamment, le développement d'une clientèle touristique à fort pouvoir d'achat.

Le schéma régional des infrastructures et des services de transport<sup>17</sup> (SRIST) approuvé par l'Assemblée de Corse le 2 octobre 2015 complète les orientations du PADDUC. Il fixe un objectif d'amélioration de la complémentarité des infrastructures sans toutefois en détailler les modalités ni les conditions de mise en œuvre.

---

<sup>16</sup> Le terme « hub » peut être traduit par plateforme aéroportuaire ou aéroport pivot.

<sup>17</sup> Article L. 4424-10, II. du CGCT. Le PADDUC met en œuvre les objectifs de la planification régionale des infrastructures de transport et la coordination ainsi que les objectifs d'aménagement prévus par la planification régionale de l'intermodalité.

En 2014, la CCI de Bastia et de la Haute-Corse alors concessionnaire, a élaboré un schéma sectoriel commun concernant les infrastructures portuaires et aéroportuaires pour la période 2016-2020. Le document a été adopté par l'assemblée générale de la CCI le 13 octobre 2017. Il s'inscrit dans les orientations du PADDUC et prévoit une hausse du trafic pour la plateforme aéroportuaire de Calvi, notamment par l'arrivée de nouvelles compagnies à bas-coûts. Il reprend les projets d'investissement arrêtés courant 2017 en accord avec l'autorité concédante. Le document, non mis à jour depuis cette date, n'a pas fait l'objet d'une évaluation.

La chambre prend note de l'engagement de l'ordonnateur à procéder à l'actualisation du schéma sectoriel avant la fin de l'année 2022.

Les orientations stratégiques de la collectivité de Corse devraient déterminer les investissements nécessaires à la maintenance et à la mise aux normes de l'aéroport d'ici l'échéance de la convention fin 2024. Plusieurs schémas directeurs couvrant la période 2020-2035 ont été finalisés en avril 2021 avec l'aide d'un cabinet spécialisé. Cependant, les documents n'ont pas été présentés à l'Assemblée de Corse.

Les orientations stratégiques du secteur aéroportuaire en Corse, notamment pour la prise en compte des enjeux climatiques<sup>18</sup>, ne sont donc pas connues du concessionnaire. La CCI de Corse a lancé en fin d'année 2021 une étude sur les conditions de convergence des concessions aéroportuaires. Les résultats sont attendus pour la fin de l'année 2022.

La démarche explore les conditions d'une mutualisation des plateformes, de partage des bonnes pratiques et de réalisation d'économies d'échelle. Elle est complétée par une étude à réaliser fin 2022 sur le développement de l'aviation d'affaires<sup>19</sup> pour les quatre aéroports.

La chambre observe que le concessionnaire de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine développe les activités de la concession en l'absence d'une stratégie arrêtée par l'autorité concédante, portant sur la politique d'équipements publics et les orientations à privilégier pour le développement des activités de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine.

### **3.3.2 Le plan stratégique de développement de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine**

L'article 10 du contrat de concession prévoit l'élaboration d'un plan stratégique au moins une fois tous les cinq ans. Le document a pour objet de définir les principaux axes de développement de la concession ainsi que le programme prévisionnel d'investissement. Il doit être soumis à l'instance de suivi<sup>20</sup> et approuvé par l'autorité concédante. L'annexe 6 du contrat précise les éléments constituant ce document.

Le plan stratégique de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine, présenté à l'instance de suivi le 1<sup>er</sup> octobre 2017, fait état des éléments mentionnés précédemment. Le document n'a cependant pas été formellement approuvé par la collectivité de Corse.

---

<sup>18</sup> La loi n° 2021-1104 du 22 août 2021 portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets fixe des objectifs au secteur du transport aérien.

<sup>19</sup> L'activité dite de voyages d'affaires concerne le transport de passagers à la demande. Elle se distingue de l'activité d'aviation générale qui comprend l'exploitation de lignes commerciales régulières et non régulières.

<sup>20</sup> Instance paritaire prévue à l'article 8 du contrat de concession, chargée du suivi de l'exécution du contrat.

La prolongation de la concession jusqu'au 31 décembre 2024 n'a pas donné lieu à l'élaboration d'un nouveau plan stratégique. La CCI de Corse a seulement produit une actualisation du plan précédent intitulée « Plan stratégique pour la période 2021-2025 ». Le document n'a pas non plus été présenté à l'instance de suivi ni validé par le concédant. Son contenu s'écarte du modèle prévu à l'annexe 6 du contrat. Le document ne détaille pas les perspectives d'évolution du trafic et les principales opérations de travaux à venir sont estimées de manière globale, sans être accompagnées d'une analyse contenant des prescriptions techniques, notamment.

Le concessionnaire ne répond pas complètement à son obligation contractuelle consistant à présenter et à actualiser le plan stratégique de développement de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine.

L'ordonnateur conditionne l'élaboration du plan stratégique à l'adoption par l'Assemblée de Corse d'un schéma directeur aéroportuaire. La chambre rappelle que le contrat de concession stipule l'obligation du concessionnaire consistant à produire le plan stratégique. Selon les dispositions de l'article 3 de l'avenant n° 2 du 29 décembre 2020, le document devra être mis à jour des orientations arrêtées par la collectivité de Corse.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*La chambre de commerce et d'industrie de Corse gère par voie de concession l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine pour le compte de la collectivité de Corse, propriétaire des équipements. Le contrat de concession, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2006 pour 15 ans, a été prolongé fin 2020 jusqu'au 31 décembre 2024.*

*En 2021, l'aéroport représente 8 % du trafic aérien de passagers en Corse et sa fréquentation reste inférieure à celle enregistrée antérieurement à la crise sanitaire débutée en 2020 (- 11,5 %). L'activité de la plateforme aéroportuaire, soumise à des contraintes techniques particulières, dépend des lignes sous obligations de service public.*

*La collectivité de Corse a renouvelé les contrats de concession sans pour autant définir une stratégie dans le domaine aéroportuaire, qui devrait porter tant sur les investissements nécessaires pour maintenir les équipements que pour les adapter au renforcement de la réglementation environnementale et à l'évolution du trafic.*

*Pour sa part, le concessionnaire ne répond pas de manière complète à l'obligation contractuelle consistant en l'élaboration d'un plan stratégique de développement de l'aéroport. Les documents produits ne sont pas approuvés par la collectivité de Corse.*

---

## 4 L'EXECUTION ET LE SUIVI DE LA CONCESSION

### 4.1 L'activité de l'aéroport

L'activité des aéroports de Corse entre 2017 et 2021, dont celle de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine, est présentée en annexe n° 1.

Entre 2017 et 2019, le trafic de passagers de l'aéroport a progressé de 3,4 % pour atteindre 336 514 passagers en 2019. La plateforme a accueilli 4 933 vols en 2019 contre 4 996 en 2017, le nombre de vols se réduisant de 1,3 %.

Entre 2017 et 2021, le nombre de passagers empruntant l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine s'est réduit de 8,5 % (de 325 465 à 297 936). Dans le même temps, le nombre de vols a augmenté de 3 % (de 4 996 à 5 167), dans un contexte de stabilité<sup>21</sup> du nombre de vols pour l'ensemble des aéroports de Corse (- 1,1 % entre 2017 et 2021).

À compter du 17 mars 2020, début du premier confinement en France, l'activité a été fortement contrainte et le programme des vols réduit jusqu'à son arrêt presque complet en avril et en mai, en raison notamment de la fermeture de Paris-Orly. Durant cette période, le lien sanitaire entre la Corse et la France continentale a été maintenu par les lignes incluses dans les contrats de délégation de service public, gérés par l'OTC. L'activité de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine a diminué de 45 % en 2020 pour s'établir à 185 300 passagers.

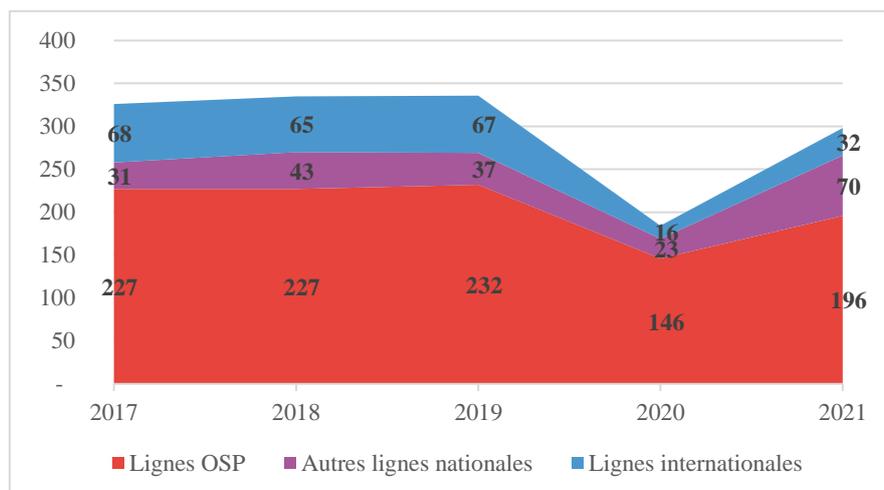
En 2021, l'aéroport a accueilli un nombre de passagers inférieur de 11,5 % à celui précédent la crise sanitaire (2019). L'ordonnateur produit des prévisions pour l'année 2022, qui font état de 350 000 passagers.

L'aéroport Calvi-Sainte-Catherine a une vocation nationale, 80 % des voyageurs en 2019 empruntant des vols nationaux. Les vols intra-européens représentent 19,7 % des passagers en 2019. Les voyages d'affaires concernent 0,3 % du nombre total de passagers ; ils représentent 10 % des mouvements d'aéronefs.

Les lignes régulières représentent 74 % de l'activité en 2021 et n'ont pas retrouvé l'activité antérieure à 2020 (85 %). Elles concernent majoritairement les trois lignes soumises aux obligations de service public, assurées par les compagnies Air Corsica et Air France, lesquelles représentent près de 66 % du trafic total de passagers en 2021 (196 012 passagers sur un total de 297 936).

---

<sup>21</sup> Le résultat global s'explique par la réduction du nombre de vols enregistrés à Bastia et Ajaccio, en diminution de 7,4 % entre 2017 et 2021 (de 30 617 vols pour les deux aéroports en 2017 à 28 346 en 2021).

**Graphique n° 5 : Trafic de l'aéroport de Calvi par type de lignes (en milliers de passagers)**

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

L'activité des compagnies à bas coûts s'est accrue de 35 %, leur part de marché passant de 13 % du nombre total de passagers en 2019 à 20 % en 2021. L'activité des vols *charter*<sup>22</sup> est plus fluctuante. Après avoir atteint 9 % de l'activité de la plateforme, ce trafic peine à reprendre en 2021.

**Tableau n° 2 : Trafic de passagers par type de compagnie (en nombre de passagers et en %)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Écart 2021-2017	Évolution 2017/2021	En % du total en 2021
<i>Lignes régulières</i>	261 956	281 917	285 785	170 226	221 629	- 40 327	- 15,4 %	74 %
<i>Compagnies à bas coûts</i>	43 002	22 485	35 782	7 388	58 266	15 264	35,5 %	20 %
<i>Vols charters</i>	19 817	29 515	12 970	2 795	10 356	- 9 461	- 47,7 %	3 %
<i>Aviation d'affaires</i>	569	989	1 188	1 197	1 495	926	162,7 %	1 %
<i>Autres</i>	121	383	789	3 694	6 190	6 069		2 %
<b>Total</b>	<b>325 465</b>	<b>335 289</b>	<b>336 514</b>	<b>185 300</b>	<b>297 936</b>	<b>- 27 529</b>	<b>- 8,5 %</b>	

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

Les compagnies Air France et Air Corsica assurent 74 % du trafic de passagers<sup>23</sup>. L'activité hors OSP est assurée essentiellement par des compagnies à bas coûts.

L'aéroport connaît une forte saisonnalité de sa fréquentation puisque les mois de juillet et d'août totalisent 42 % du trafic.

<sup>22</sup> Un vol *charter* est assuré par un avion affrété dans le cadre d'un service non régulier. Cette modalité est particulièrement utilisée dans le secteur du tourisme.

<sup>23</sup> 34 % pour la compagnie Air France et 40 % pour la compagnie Air Corsica.

En termes de qualité et de ponctualité, l'aéroport n'a enregistré en moyenne que 83 vols par an annulés, soit 1,7 % de l'activité. Entre 2017 et 2021, 10 % des vols accusent un retard. Seuls 10 vols ont connu un retard de plus de trente minutes en moyenne annuelle.

## 4.2 Le suivi du contrat de concession

Le suivi du contrat de concession repose sur une commission paritaire, désignée « instance de suivi », composée des représentants du concessionnaire et du concédant<sup>24</sup>. Elle est chargée d'assurer un dialogue permanent entre la CCI de Corse et la collectivité de Corse dans les domaines techniques, financiers et relevant de la communication.

L'instance est notamment compétente pour examiner les documents stratégiques d'investissement, se prononcer sur les modalités de prise en charge de la maîtrise d'ouvrage des équipements ainsi que sur la répartition de leur financement entre les parties.

Sa compétence s'étend également aux documents de suivi budgétaire de la concession, à la politique tarifaire s'agissant du niveau des redevances aéronautiques et extra-aéronautiques et, plus généralement, à toute question relative à la mise en œuvre de la convention. Son action est complétée par celle du comité technique pour les investissements supplémentaires éventuels.

La chambre observe que les dispositifs de pilotage prévus au contrat de concession ne sont pas mis en œuvre : l'instance de suivi n'a pas été réunie depuis le 25 octobre 2017 et aucune réunion du comité technique n'a eu lieu durant la période examinée.

Ce n'est que tardivement que la CCI de Corse attire l'attention de la collectivité de Corse sur cette carence. Une première fois par courrier du 26 mai 2020, dont le contenu portait principalement sur la demande de prolongation de la concession consécutivement à la crise sanitaire. Une seconde fois par courrier du 4 janvier 2022 afin d'évoquer les perspectives au terme du contrat de concession.

Le concédant et le concessionnaire ne répondent pas à leurs obligations respectives afférentes au suivi du contrat par la réunion régulière des instances *ad hoc*.

La chambre prend note de l'engagement du président du conseil exécutif de Corse de réunir l'instance de suivi, conformément aux termes du contrat de concession.

## 4.3 L'information due par le concessionnaire

Le chapitre VI de la convention de concession précise les documents que le concessionnaire doit produire au concédant afin de garantir son information sur la gestion de l'équipement et du service.

---

<sup>24</sup> L'article 8 du contrat stipule que l'instance est présidée par le président du conseil exécutif de Corse ou son représentant.

### 4.3.1 Le rapport annuel du délégataire

En application des dispositions de l'article L. 1411-3 du CGCT, l'article 34 du contrat de concession prévoit la production par le délégataire d'un rapport annuel. Pour son contenu, le contrat renvoie aux indicateurs cités à l'article R. 1411-7 du même code et prévoit en complément la production d'une annexe technique et financière selon les modalités précisées par les articles 35 et 36 du contrat. Cette information du concédant se double d'un rapport semestriel produit avant le 31 juillet à partir des informations disponibles au 30 juin de l'année.

Le contrat de concession n'a pas été mis à jour des dispositions de l'ordonnance n° 2018-1074 du 26 novembre 2018 et du décret n° 2018-1075 du 3 décembre 2018 qui renvoient aux articles<sup>25</sup> L. 3131-5 et R. 3131-3 du code de la commande publique.

Entre 2017 et 2020, les rapports précités ont été produits mais leur contenu n'est pas conforme aux dispositions contractuelles. Le document annuel intitulé « *reporting* », produit en lieu et place des comptes rendus techniques et financiers, ne retrace aucune information relative aux travaux neufs, de renouvellement ou de remise en état. Le document ne renseigne pas sur les montants encaissés au titre des autorisations et conventions d'occupation du domaine public ni sur l'évolution générale des ouvrages, installations, matériels et appareils. Enfin, l'appréciation de la qualité du service pourrait être renforcée par la production d'indicateurs de suivi, la présentation actuelle se limitant à la description des moyens mis en œuvre.

Le rapport annuel pour 2021 a été produit après le 1<sup>er</sup> juin 2022.

L'ordonnateur précise que le contenu du rapport annuel du délégataire a été modifié avec l'accord de la collectivité de Corse.

La chambre rappelle toutefois qu'en l'absence d'avenant, les dispositions des articles 35 et 36 du contrat de concession continuent de s'appliquer.

**Rappel du droit n° 1 : produire le rapport annuel du concessionnaire prévu aux articles L. 3131-5 et R. 3131-3 du code de la commande publique afin de permettre à l'autorité concédante d'apprécier les conditions d'exécution du service public.**

### 4.3.2 Le contrôle interne et le schéma directeur informatique

L'article 37 du contrat de concession prévoit la mise en œuvre d'un manuel des procédures de contrôle relatives au traitement des informations financières et à l'exploitation de la concession. Le document identifie notamment dix cycles de gestion qui doivent faire l'objet d'une procédure spécifique.

---

<sup>25</sup> Le concessionnaire produit chaque année un rapport comportant notamment les comptes retraçant la totalité des opérations afférentes à l'exécution du contrat de concession et une analyse de la qualité des ouvrages ou des services. Lorsque la gestion d'un service public est concédée, y compris dans le cas prévu à l'article L. 1121-4, ce rapport permet en outre aux autorités concédantes d'apprécier les conditions d'exécution du service public. Aux termes de l'article R. 3131-2 du code de la commande publique, le rapport prévu par l'article L. 3131-5 est produit chaque année par le concessionnaire, avant le 1<sup>er</sup> juin.

La CCI de Bastia et de la Haute-Corse s'était dotée en 2008 d'un guide de procédures répondant aux exigences du contrat de la concession. Toutefois, les fiches de procédure n'ont pas été mises à jour depuis cette date. Ainsi, les documents relatifs à la commande publique ne sont pas à jour des nombreuses dispositions nouvelles intervenues depuis plus de dix ans. De même, celles concernant la facturation des redevances aéronautiques n'intègrent pas les modifications introduites par le décret n° 2019-1016 du 30 octobre 2019.

Les procédures permettant la mise en œuvre d'un contrôle interne efficace sont obsolètes. Le concessionnaire doit actualiser les fiches de procédures prévues au contrat.

La chambre prend note de l'engagement de l'ordonnateur à procéder aux actualisations nécessaires avant la fin de l'année 2022.

## 4.4 La politique tarifaire

### 4.4.1 Les redevances aéroportuaires

L'article 20 du contrat de concession prévoit que le concessionnaire perçoit en contrepartie de ses obligations les redevances prévues au code de l'aviation civile, qui correspondent aux recettes aéroportuaires, et celles liées à l'exploitation du domaine concédé sans lien direct avec l'activité aéronautique, désignées recettes extra-aéroportuaires ou recettes commerciales.

Les redevances aéroportuaires constituent un prélèvement effectué au profit du gestionnaire d'aéroport, à la charge des usagers<sup>26</sup> de l'aéroport, en contrepartie des services publics aéroportuaires, définis à l'article R. 224-1 du code de l'aviation civile, c'est à dire l'utilisation des installations et des services qui sont fournis exclusivement par le gestionnaire d'aéroport et qui sont liés à l'atterrissage, au décollage, au balisage et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à la prise en charge des passagers et du fret. Les tarifs des différentes redevances sont présentés en annexe n° 2.

Le principe général applicable aux redevances est fixé par les dispositions de l'article L. 6325-1 du code des transports. Ce dernier précise notamment que *« le montant des redevances tient compte de la rémunération des capitaux investis sur un périmètre d'activités précisé par voie réglementaire pour chaque aérodrome, appréciée au regard du coût moyen pondéré du capital estimé à partir du modèle d'évaluation des actifs financiers, des données financières de marché disponibles et des paramètres pris en compte pour les entreprises exerçant des activités comparables. Il peut tenir compte des dépenses, y compris futures, liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service »*. Conformément à l'article 21 du contrat, une grille tarifaire a été arrêtée par le concédant sur proposition du concessionnaire.

---

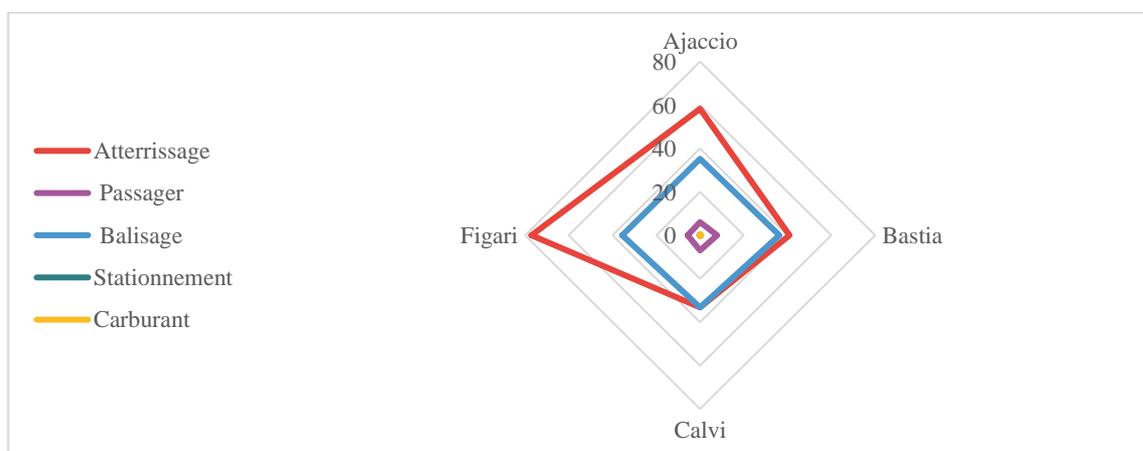
<sup>26</sup> « Toute personne physique ou morale transportant par voie aérienne des passagers, du courrier et/ou du fret, à destination ou au départ de l'aéroport concerné ». Source : Euro-Lex, l'accès au droit de l'Union européenne.

La chambre observe que la commission consultative économique<sup>27</sup> prévue par l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, qui doit être consultée lors du vote des tarifs n'a pas été réunie en 2019 et 2020.

Par ailleurs, le procès-verbal de la commission réunie le 28 mai 2021 ne fait pas mention des tarifs aéroportuares pour 2021 mais évoque seulement la baisse de la redevance pour les personnes à mobilité réduite. La chambre rappelle qu'aux termes de l'article R. 224-3 du code précité, la commission consultative économique doit se prononcer chaque année sur les redevances, y compris lorsque leur tarif est reconduit.

Les tarifs des redevances sont stables, la redevance passager a été légèrement revue à la baisse en 2019. Les tarifs sont comparables avec les deux plus grands aéroports de l'île, Bastia et Ajaccio.

**Graphique n° 6 : Tarifs des redevances des quatre aéroports de Corse (en euros)**



Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

La chambre a évalué le coût de touchée<sup>28</sup>, c'est-à-dire le coût d'un atterrissage par passager, à 28,31 € en 2019, ce qui situe l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine dans la moyenne nationale (30,10 €) et européenne (31,70 €).

<sup>27</sup> Les aérodromes dont le trafic annuel moyen des trois dernières années a dépassé 200 000 passagers, ou qui ont accueilli, pendant cette même période, au moins deux transporteurs aériens représentant en moyenne 50 000 passagers par an chacun, sont dotés d'une commission consultative économique où sont notamment représentés l'exploitant, les usagers aéronautiques et les représentants d'organisations professionnelles du transport aérien. La commission émet un avis sur les modalités d'établissement et d'application des redevances pour services rendus mentionnées à l'article R. 224-1 ainsi que sur les programmes d'investissements de l'aérodrome. En Corse, la commission est présidée par le président de l'Office des transports de la Corse.

<sup>28</sup> Selon la méthodologie retenue en 2019 par l'Observatoire des coûts de touchée - Étude publiée sur le site du ministère des transports en 2020.

#### 4.4.2 Les modulations tarifaires mises en place

Le cadre juridique des aides publiques aux compagnies aériennes et les éléments sur les vols concernés par les aides au démarrage sont présentés en annexe n° 3.

Le concessionnaire a mis en place un régime d'aide au démarrage des nouvelles lignes, par référence aux dispositions des lignes directrices de l'Union européenne du 4 avril 2014 sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes et de l'article L. 6325-1 du code de l'aviation civile.

La grille tarifaire, transmise au concédant conformément aux dispositions contractuelles, prévoit à son chapitre III.8 que les lignes régulières ou *charter*<sup>29</sup> n'ayant pas de desserte depuis au moins six mois et pour un volume de trafic minimum, peuvent bénéficier d'un abattement de redevances.

Ainsi, pour toute création d'une ligne aérienne au départ ou à l'arrivée de l'un des aéroports, la compagnie bénéficie d'un abattement dégressif de la redevance d'atterrissage de 75 % la première année, 50 % la deuxième année et 25 % la troisième année.

La même politique d'abattement s'applique à la redevance passager avec une intensité différente<sup>30</sup>.

Les montants financiers engagés sont modestes, s'élevant sur trois ans à 73 926 €, soit une moyenne annuelle de moins de 25 000 €. Les minorations de la redevance passagers n'ont concerné que 4 % des personnes transportées en moyenne durant la période sous revue.

#### 4.4.3 Les mesures incitatives en faveur du développement de l'activité

La réglementation applicable en matière de soutien aux compagnies aériennes est rappelée en annexe n° 4.

À côté des aides accordées en soutien aux démarrages de lignes, la CCI de Corse a mis en place un dispositif d'incitation en faveur des compagnies à bas coûts portant sur des montants financiers plus élevés. Les compagnies s'engageaient sur un volume de trafic et une promotion de la destination, en contrepartie d'une aide par passager au départ et le cas échéant de financement forfaitaire.

Ces mesures d'accompagnement sont strictement encadrées par les lignes directrices européennes de 2014 et ne doivent pas constituer une aide d'État dissimulée. Les compagnies aériennes peuvent, le cas échéant être amenées à restituer les aides en cas de non-respect des critères.

---

<sup>29</sup> Un vol *charter* est assuré par un avion affrété dans le cadre d'un service non régulier. Cette modalité est particulièrement utilisée dans le secteur du tourisme.

<sup>30</sup> Année 1 : 60 %, année 2 : 40 % et année 3 : 20 %.

Le dispositif n'apparaît pas dans le document qui recense l'ensemble des tarifs (plaquettes tarifaires) soumis à l'approbation de l'Assemblée de Corse. En conséquence, il n'a pas fait l'objet d'une validation formelle de l'instance délibérante de l'autorité concédante. L'instance de suivi n'a pas été consultée sur ce point lors des séances qui se sont tenues en 2016 puis, pour la dernière, en octobre 2017. La commission consultative économique n'a pas non plus été informée de ces mesures.

Entre 2017 et 2019, trois compagnies assurant six lignes ont bénéficié du dispositif d'aides. L'intensité des aides accordées aux compagnies varie entre 1,29 € et 8,10 € par passager en incluant les aides au départ et les aides forfaitaires. Conformément à la réglementation européenne précitée, le plan de charge *ex ante* prévoyait pour chaque contrat un retour sur investissement positif pour la CCI.

Le bilan *ex post* réalisé par la CCI de Corse montre que les objectifs d'activité de 46 000 passagers supplémentaires n'ont pas été atteints, l'activité ayant plafonné à 33 000 passagers. Les volumes financiers engagés se sont élevés à 185 000 € soit 5,50 € par passager. La ligne Calvi-Sainte-Catherine-Bâle-Mulhouse-Fribourg a fait moins de la moitié de son activité prévisionnelle, le dispositif a été interrompu en 2020 à la suite de la crise sanitaire.

En complément de ces mesures, la CCI de Corse accorde ponctuellement des aides à la qualification des pilotes permettant de répondre aux contraintes réglementaires pesant sur l'aéroport. Dans ce cadre, l'une des compagnies à bas coûts a bénéficié d'un versement de 27 747 € en 2017. La compagnie a en outre bénéficié d'une prise en charge des coûts de transferts des passagers par voie terrestre entre l'aéroport de Bastia et celui de Calvi en cas de fermeture de ce dernier pour des raisons météorologiques.

La CCI de Corse n'a pas présenté un bilan des mesures en faveur du développement de l'activité de l'aéroport. La chambre engage le concessionnaire à réaliser une analyse détaillée des actions mises en place, de leur coût et de leurs résultats.

#### 4.4.4 Le plan de résilience et de reconnexion

Les engagements financiers en faveur du soutien et du développement de l'activité ont augmenté à la suite à la crise sanitaire de 2020.

Par délibération de l'assemblée générale du 29 juin 2020, la CCI de Corse a adopté un plan dit de « résilience et de reconnexion », qui prend la forme d'un appel à manifestation d'intérêt (AMI)<sup>31</sup> visant à soutenir le redémarrage de l'activité des quatre aéroports de l'île. Le nouveau dispositif s'est substitué au régime de réduction des redevances aéroportuaires, qui n'a plus été mis en œuvre à partir de 2020. Le plan, désigné AMI 2 et AMI 3, a été reconduit pour l'année 2023 par décision de l'assemblée générale du 27 mai 2021, le dernier volet concernant les vols internationaux.

Le dispositif d'ensemble pour les quatre aéroports, portait sur une aide globale de 7 M€ pour 4,4 millions de passagers transportés entre 2020 et 2023.

---

<sup>31</sup> L'AMI est une procédure *ad hoc* non prévue par le code de la commande publique, permettant à une personne publique de solliciter l'initiative privée pour favoriser l'émergence de projets dans lesquels elle trouve un intérêt, sans pour autant que le besoin soit parfaitement exprimé.

La CCI de Corse a transmis à la chambre quatre conventions signées avec trois compagnies et portant un soutien à l'activité de sept lignes pour une période s'échelonnant de 2020 à 2023.

Les conventions prévoient le versement d'aides au titre du développement de l'activité aéroportuaire et du soutien de la reprise de l'activité après la crise sanitaire. Pour chaque ligne, un volume d'activité est fixé chaque année à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2020 jusqu'en 2022 ou 2023, en contrepartie d'un financement dégressif par passager au départ de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine, s'échelonnant de 10 à 2 €.

Pour la période 2020 à 2023, la CCI de Corse s'est engagée sur un montant d'aide total de 373 192 € pour un objectif de 125 783 passagers, soit un coût moyen de 2,80 € par passager et de 6,20 € par départ.

Conformément aux lignes directrices européennes de 2014, les plans de financement *ex ante* mentionnant le retour sur investissement pour l'aéroport sont joints aux conventions. Par ailleurs, les documents précisent que les aides sont accordées à l'exclusion du régime d'abattement applicable pour la création de nouvelles lignes.

Les contrats conclus avec l'une des compagnies à bas coûts pour les liaisons Calvi-Bâle-Mulhouse et Calvi-Genève succèdent aux contrats précédents d'aide au démarrage qui avaient été conclus pour la période 2018 à 2020. L'aide apportée à la compagnie s'étalait sur cinq ans alors que les lignes directrices limitent les aides aux compagnies à une durée de trois ans. Par leur durée qui déroge aux lignes directrices européennes, et malgré les assouplissements opérés par la commission européenne lors de la crise sanitaire, la chambre observe que ces contrats contenaient une fragilité juridique qui exposait la CCI de Corse et la compagnie bénéficiaire au remboursement de l'aide, outre des pénalités.

Le bilan des mesures mises en œuvre pour la première année d'exploitation (2021), est positif, le trafic de passagers a dépassé l'objectif fixé à 32 651 passagers de 52 % (49 761 passagers enregistrés sur ces lignes), soit 17 110 passagers de plus que les prévisions initiales.

Le bilan intermédiaire n'a pas été présenté à l'instance de suivi du contrat de concession, laquelle n'a pas été réunie. L'instance dispose pourtant d'une compétence générale mentionnée à l'article 8 du contrat qui lui permet de se saisir de « toute question relative à la mise en œuvre de la convention ». L'Assemblée de Corse n'a pas été informée de manière formelle de la mise en place du dispositif d'aides à la compagnie.

Un premier projet, intitulé « plan d'urgence : soutien réouverture des lignes aériennes hors OSP », a toutefois été adressé par la CCI de Corse au président du conseil exécutif de Corse<sup>32</sup> le 25 mai 2020.

Pour sa part, la commission consultative économique, réunie le 28 mai 2021, n'a pu qu'entériner les contrats signés à la fin de l'année 2020 et entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2020. L'OTC ne s'est pas prononcé sur le dispositif. Dans un courrier du 6 janvier 2022 adressé au président du conseil exécutif de Corse, la direction de la sécurité de l'aviation civile Sud-Est (DSAC) émet des réserves sur la conformité du dispositif avec la réglementation européenne, en l'absence de complétude du dossier transmis, notamment pour ce qui relève des plans *ex ante*.

---

<sup>32</sup> Deux réunions d'information sur le dispositif, comprenant les représentants de la CCI de Corse, ont eu lieu les 26 mai et 4 juin 2020.

La chambre observe qu'en l'absence d'un rôle effectif des instances de suivi et de gouvernance du contrat de concession, qui s'explique par la faible implication de la collectivité de Corse, autorité concédante, la politique commerciale de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine est définie *de facto* par le seul concessionnaire. Outre les risques juridiques signalés par la direction de la sécurité de l'aviation civile, l'intérêt économique du concessionnaire ne peut se substituer à une stratégie de développement des aéroports à définir par le concédant.

**Rappel du droit n° 2 : soumettre la politique commerciale développée par le concessionnaire à l'instance de suivi prévue à l'article 8 du contrat de concession.**

---

### *CONCLUSION INTERMÉDIAIRE*

---

*L'activité de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine, faiblement évolutive depuis 2017, peine à retrouver son niveau antérieur à la crise sanitaire. Le trafic de passagers repose majoritairement sur les lignes sous OSP desservant les aéroports de Paris-Orly, Nice et Marseille.*

*Les mesures prises en faveur du développement des compagnies à bas coûts génèrent un accroissement du nombre des passagers mais ne font pas l'objet d'un bilan permettant d'en évaluer les effets, en termes financiers notamment. Le dispositif n'a pas été validé par la collectivité de Corse et la sécurité juridique des contrats est incertaine.*

*Le suivi du contrat de concession est déficient. L'instance de suivi, en charge du dialogue entre la CCI de Corse et la collectivité de Corse n'a pas été réunie depuis la fin de l'année 2017. Les parties au contrat n'ont pas échangé de manière formelle sur les conditions d'exécution de la concession depuis cette date.*

*L'information délivrée par le concessionnaire est dans l'ensemble insuffisante. Les plans stratégiques sont lacunaires et leur contenu ne répond pas aux exigences du contrat. Les rapports annuels du concessionnaire n'ont pas été produits régulièrement et les informations présentées ne répondent pas aux prescriptions légales, réglementaires et contractuelles.*

*En outre, la politique commerciale n'est pas soumise à l'instance paritaire de suivi qui devrait se prononcer sur les orientations prises en matière de développement de l'aéroport.*

*En l'absence de réunions régulières de la commission consultative économique, les engagements pris par le concessionnaire en matière de politique commerciale s'imposent à l'instance, laquelle n'est plus en mesure d'exercer le rôle qui lui est dévolu par le législateur.*

---

## **5 LES INVESTISSEMENTS**

Une distinction des investissements des aéroports s'établit selon un zonage précis, qui désigne les zones « côté ville » et les zones « côté piste ». Côté ville, les investissements dans les infrastructures englobent la construction des terminaux, l'extension de terminaux existants ainsi que la connexion de l'aéroport au réseau routier et ferroviaire. Côté piste, ils comprennent la construction de pistes, de voies de circulation, de sorties de piste, d'aires de stationnement pour les aéronefs, les infrastructures et les équipements de contrôle du trafic aérien et les équipements de sécurité.

Le dispositif juridique de financement des investissements aéroportuaires est présenté en annexe n° 5.

### **5.1 La planification prévue au contrat de concession**

Le contrat de concession prévoit un suivi des investissements réalisés sur l'aéroport au moyen d'un plan stratégique établi par le concessionnaire et soumis pour examen à l'instance de suivi puis à l'approbation de l'autorité concédante.

Selon l'article 10 du contrat, le document précise les principaux axes de développement de la concession ainsi que le programme prévisionnel de l'ensemble des investissements. Il est réexaminé au moins une fois tous les cinq ans. Sa mise en œuvre est assurée au moyen d'un plan quinquennal établi par le concessionnaire et décrivant l'ensemble des travaux d'investissement, de renouvellement et de gros entretien sur les infrastructures structurantes ainsi que sur les ouvrages et équipements commerciaux et d'exploitation en cours et envisagés durant la période concernée.

Un programme annuel d'investissement (article 11.2), également soumis à l'avis à l'instance de suivi et à l'approbation de l'autorité concédante vient en décliner l'exécution.

### **5.2 Les conditions de fonctionnement de l'aéroport**

La DSAC Sud-Est a délivré le 29 décembre 2019 un certificat de sécurité à l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine en application du règlement européen n°139/2014<sup>33</sup>. La certification permet de garantir un système de sécurité cohérent concernant notamment les normes relatives aux compagnies aériennes utilisant la plateforme, la navigabilité des avions, les conditions de la navigation aérienne, la qualification des pilotes ainsi que celle des agents de maintenance aéronautique.

---

<sup>33</sup> établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil.

Toutefois, le compte-rendu d'audit relèvait des éléments de non-conformité liés à la dégradation de la chaussée de la piste et des aménagements permettant aux aéronefs d'opérer des rotations en bout de piste (audit OPS-INFRA août 2020). Des travaux de mise en conformité temporaire ont permis depuis de sécuriser l'exploitation jusqu'en 2025.

La certification était par ailleurs conditionnée à la réalisation d'une aire de sécurité en extrémité de piste (RESA) obligeant à d'importants travaux de terrassement en extrémité de piste. La collectivité de Corse précise que les procédures relatives à l'opération débiteront au cours du premier trimestre 2023.

## 5.3 Les investissements entre 2017 et 2020

### 5.3.1 Les dépenses d'investissement prévues pour la période 2017-2020

Le 13 septembre 2017, le concessionnaire a produit un plan d'investissement couvrant la période 2017-2020, d'un montant de 12 M€.

Conformément à l'article 8 du contrat de concession, le programme a été examiné et approuvé par l'instance de suivi lors de sa séance du 16 octobre 2017. Il a également été soumis à la commission consultative économique lors de sa séance du 20 novembre 2017.

Les dépenses d'équipement prévues concernaient l'entretien et la mise aux normes des pistes pour 9,3 M€, dont notamment 1,5 M€ pour le renforcement du parking des aéronefs, 3,8 M€ pour la mise aux normes des aires de sécurité d'extrémité des pistes (RESA) et 3,4 M€ pour le renforcement de la piste. Les trois opérations représentaient à elles seules près de 72 % de la dépense prévisionnelle de la période.

Les autres dépenses concernaient la modernisation et l'entretien de l'aérogare (1,6 M€) et le renforcement du parking voyageur et des voies d'accès (1,1M€).

**Tableau n° 3 : Plan pluriannuel d'investissement 2017-2020 (en euros HT)**

	2017	2018	2019	2020	Total
<i>Côté piste</i>		40 000	6 545 000	2 700 000	9 285 000
<i>Côté aérogare</i>	336 000	357 000	566 000	380 000	1 639 000
<i>Côté ville</i>	-	-	650 000	500 000	1 150 000
<i>Développement</i>			30 000	30 000	60 000
<b>Total</b>	<b>336 000</b>	<b>397 000</b>	<b>7 791 000</b>	<b>3 610 000</b>	<b>12 134 000</b>
<i>Subvention de la collectivité de Corse</i>		28 000	5 057 500	2 261 000	7 346 500
<i>Part de la subvention</i>	0,0 %	7,1 %	64,9 %	62,6 %	60,5 %

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données la CCI de Corse.

Lors de la séance du 16 octobre 2017, l'instance de suivi a prévu une participation de la collectivité de Corse à hauteur de 70 % pour le financement des équipements dits conservatoires, lesquels regroupent les infrastructures structurantes prévues à l'annexe 5 (piste et autres de équipements de manœuvre des aéronefs). Les autres investissements dits de maintien du potentiel, regroupant essentiellement les équipements présents dans l'aérogare (banques, carrousels, toiture, informatique...) ou générant des recettes commerciales directes, devaient être financés par le seul concessionnaire.

En apparence, le concessionnaire bénéficiait d'un taux de subventionnement de 60,5 % sur quatre ans, conforme au taux maximal prévu par la réglementation européenne. L'instance de suivi prévoyait également la réalisation d'un aéroclub financé sous maîtrise propre de la collectivité de Corse et financé à 95 % par la collectivité, sans toutefois en préciser le montant.

Par ailleurs, en contradiction avec le mode de répartition qu'il a lui-même fixé, le concédant prévoyait de participer à hauteur de 70 % à la réalisation du parking destiné aux passagers et aux loueurs d'un coût total de 0,9 M€ alors même que les équipements génèrent des recettes commerciales.

Contrairement aux dispositions des articles 10 et 11 du contrat de concession, le plan stratégique et le plan quinquennal d'investissement transmis par le concessionnaire n'ont pas été formellement approuvés par l'autorité concédante.

### 5.3.2 La déclinaison du plan d'investissement

Les programmes d'investissement annuels dans lesquels le concessionnaire devait détailler la nature des investissements, leurs justifications techniques ou économiques, leur mode de financement et leurs répercussions sur le budget de la concession n'ont pas été produits.

Si des informations ont été transmises à l'appui du vote annuel du budget prévisionnel, le concédant n'a pas été destinataire des éléments d'information contractuels prévus à l'article 11.2 de la convention, notamment la nature précise des opérations et les répercussions éventuelles sur les opérations de clôture de la concession pour les plus longues. Ces documents n'ont, par ailleurs, jamais été formellement validés par le concédant après leur transmission. La CCI de Corse doit à l'avenir se conformer aux dispositions contractuelles.

À défaut de production du programme annuel d'investissement, le concédant n'est pas en mesure d'appliquer les pénalités pour retard d'exécution du programme, prévues par l'avenant<sup>34</sup> n° 2 signé en décembre 2020.

La chambre observe que les informations relatives au programme d'investissement 2022 et 2023, transmises au concédant le 19 octobre 2022, sont conformes aux dispositions de l'article 11.2 du contrat. Elle rappelle que ces informations doivent être produites chaque année.

---

<sup>34</sup> Le concessionnaire s'expose à des pénalités de retard de 0,15/365<sup>ème</sup> du montant des investissements par semaine de retard, augmentées d'une franchise calculée sur la base de 15 % de la durée totale des travaux, plafonnée à 5 % du montant des travaux.

### 5.3.3 L'exécution du plan d'investissement 2017-2021

Entre 2017 et 2020, le concessionnaire a réalisé sous sa maîtrise d'ouvrage des dépenses d'équipement d'un montant de 3,7 M€, soit un taux de réalisation éloigné des objectifs du contrat de concession. Les investissements réalisés en 2021 portent le montant total à 5,2 M€.

**Tableau n° 4 : Investissements réalisés entre 2017 et 2021 (en euros TTC)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Total
<i>Investissements réalisés sous maîtrise d'ouvrage de la CCI de Corse</i>						
Maintien des infrastructures (pistes)	51 694	50 108	117 337	82 121	1 218 573	1 519 833
Augmentation des capacités de l'aérogare	312 635	309 610	366 029	656 386	133 921	1 778 581
Sécurité et sûreté	174 862	59 591	85 431	1 016 918	139 345	1 476 147
Investissements environnementaux	85 410	148 749	60 924	84 397	89 274	468 754
<i>Sous-total</i>	<i>624 601</i>	<i>568 058</i>	<i>629 721</i>	<i>1 839 822</i>	<i>1 581 113</i>	<i>5 243 315</i>
<i>Dépenses réalisées sous maîtrise d'ouvrage de la collectivité de Corse (aéroclub et parking d'aviation générale et d'affaires)</i>						
		598 563	47 912	317 349	3 152 064	4 115 888
<i>Sous-total</i>		<i>598 563</i>	<i>47 912</i>	<i>317 349</i>	<i>3 152 064</i>	<i>4 115 888</i>
<b>Total</b>	<b>624 601</b>	<b>1 166 621</b>	<b>677 633</b>	<b>2 157 171</b>	<b>4 733 177</b>	<b>9 359 203</b>

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse et de la collectivité de Corse, pour les dépenses assurées sous sa maîtrise d'ouvrage.

Les opérations structurantes, qui représentaient la majorité des opérations du plan d'investissement, à savoir la mise aux normes de la fin de piste RESA, le renforcement de la piste et le renforcement du parking des aéronefs, ont été reportées *sine die*.

Les investissements effectués entre 2017 et 2019 ont essentiellement concerné le développement des infrastructures aéroportuaires pour faire face à l'augmentation du trafic et de ses pointes en saison estivale. L'extension des capacités des banques d'enregistrement, inscrite au plan pour un montant de 250 000 €, a ainsi été complétée d'une nouvelle opération de réaménagement de la salle d'embarquement et des traitements des arrivées pour un montant complémentaire, dont le projet total décidé par l'assemblée générale du 28 novembre 2018 de la CCI, s'élevait à 1,4 M€.

Cette opération n'a pas été présentée au concédant, qui ne l'a pas validée. Entre 2017 et 2021, les investissements réalisés se sont élevés au montant total de 9,4 M€ dont 56 % (5,2 M€) a été conduit par la CCI de Corse. Les dépenses concernent à parts égales, l'augmentation des capacités de l'aérogare, le maintien des pistes et les travaux de sécurité et de sûreté.

L'aéroclub, dont le coût final représente 44 % de la dépense totale enregistrée au cours de la période, n'est pas intégré dans le patrimoine de l'aéroport.

Le programme d'investissement pris en charge par la CCI de Corse a été en partie financé par des subventions d'équipement versées par la collectivité de Corse, pour un montant total (1,2 M€), soit 22 % de la dépense totale réalisée par le concessionnaire.

La chambre observe que les dépenses totales réalisées entre 2017 et 2021 (5,2 M€) représentent moins de la moitié des prévisions, établies à 12 M€, par la CCI de Corse dans son plan d'investissement d'octobre 2017.

#### 5.3.4 Les perspectives

À la suite de la délibération du 28 décembre 2020 de l'Assemblée de Corse prolongeant les concessions aéroportuaires, l'avenant n° 2, conclu 29 décembre 2020, stipule dans son l'article 3 qu'un plan pluriannuel d'investissement d'un montant de 20 M€, nécessaire à la mise aux normes et à la maintenance des aéroports devait être arrêté dès l'adoption par l'Assemblée de Corse du schéma directeur aéroportuaire et ce avant le mois de juin 2021.

En l'absence de mise en œuvre de ces dispositions, la programmation pluriannuelle des investissements de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine repose sur la proposition du concessionnaire en date du 2 octobre 2020, pour la période 2021-2025, document annexé à la demande de prolongation de la concession transmise à la collectivité de Corse. Les prévisions portent sur une dépense d'équipement de 7,6 M€.

La majeure partie du programme (94 %) reprend le projet de renforcement de la piste et la mise aux normes de l'extrémité de la piste pour un montant respectif de 3,4 M€ et de 3,8 M€.

**Tableau n° 5 : Plan pluriannuel d'investissement 2021-2025 (en euros)**

	2021	2022	2023	2024	2025	Total
<i>Côté piste</i>	1 940 000	1 900 000	100 000	1 000 000	2 400 000	7 340 000
<i>Côté aérogare</i>	30 000	30 000	30 000	30 000	30 000	150 000
<i>Côté ville</i>						-
<i>Développement</i>	30 000	30 000	30 000			90 000
<i>Total</i>	2 000 000	1 960 000	160 000	1 030 000	2 430 000	7 580 000

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données la CCI de Corse.

De même qu'auparavant, le plan n'a pas été soumis à l'avis de l'instance de suivi et n'a pas été approuvé par l'autorité concédante alors que le plan de financement prévoit une contribution de la collectivité de Corse à hauteur de 68 %. Même après la prolongation de la concession, et alors que l'article 3 de l'avenant n° 2 vient renforcer le rôle de l'instance de suivi en cas de modification du programme d'investissement, celle-ci n'a pas été réunie.

Dans ce contexte, le concessionnaire ne dispose pas de visibilité quant à la politique d'investissement qu'il doit conduire d'ici l'échéance du contrat. En 2021, les dépenses du concessionnaire s'élèvent à 1,6 M€ dont 561 840 € concernent la mise aux normes du pélicandrome<sup>35</sup> et 564 295 € la mise aux normes des taxiways.

<sup>35</sup> Les pélicandromes sont des infrastructures gérées par les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS), destinées à assurer l'approvisionnement des avions bombardiers d'eau affectés à la lutte contre les incendies de forêt.

Le budget primitif 2022 de la CCI de Corse prévoit une dépense d'équipement de 5 M€ dont l'essentiel (3,5 M€) concerne la mise aux normes du contrôle des bagages (EDS3) et non pas les travaux reportés depuis 2017.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*Le pilotage des investissements de la concession est inexistant en l'absence de réunion de l'instance de suivi depuis 2017 et le bilan des réalisations du concessionnaire en matière de dépenses d'équipement est inférieur aux prévisions annoncées.*

*La CCI de Corse n'a pas réalisé les travaux qui répondaient à des obligations réglementaires et qui portaient notamment sur la réfection de la piste ainsi que sur la création d'une aire de sécurité pour les aéronefs. Pour sa part, la collectivité de Corse a centré son effort d'investissement sur la construction d'un aéroclub et de parkings dédiés à l'aviation générale et à l'aviation d'affaires, dont le coût représente près de la moitié de la dépense totale engagée entre 2017 et 2021.*

*Malgré la prolongation de la concession jusqu'en 2024, la CCI de Corse ne dispose toujours pas d'une feuille de route sur les travaux qu'elle doit réaliser et les financements sur lesquels elle peut s'appuyer. Le plan pluriannuel d'investissement proposé fin 2020, et qui reprend les projets déjà inscrits en 2017 pour un montant de 7,6 M€, n'a pas été soumis à l'instance de suivi et n'a pas connu un début d'exécution.*

---

## 6 LES COMPTES DE LA CONCESSION

### 6.1 La fiabilité des comptes

#### 6.1.1 La comptabilisation et le suivi du patrimoine

##### 6.1.1.1 Le régime des biens

Les articles 3 et 4 du contrat définissent la nature des biens de la concession. Conformément aux dispositions de l'article L. 3132-4 du code de la commande publique<sup>36</sup>, ils établissent une distinction entre les biens de retour, les biens de reprise et les biens propres au concessionnaire.

Les biens de retour sont essentiels au fonctionnement de la concession et au service public ; ils reviennent obligatoirement au concédant, à titre gratuit, à l'expiration du contrat en contrepartie de la reprise de la dette nécessaire à leur financement souscrite par le concessionnaire. Des biens de reprise peuvent également être restitués au concédant selon le même régime.

En l'espèce, aucun bien n'a été identifié par les parties comme bien de reprise ou bien propre au sein des annexes 3B et 3C du contrat.

Cependant, la liste des biens acquis par le concessionnaire arrêtée au 31 décembre 2021 mentionne des achats d'équipements ou de travaux considérés comme non essentiels ou sans rapport direct avec le service. Tel est le cas des logiciels, de mobilier dont l'affectation n'est pas précisée, des travaux effectués au profit des loueurs ou des commerces de l'aérogare.

La chambre prend note de l'engagement de la collectivité de Corse à renseigner les annexes relatives aux biens de la concession, au moyen d'un avenant au contrat.

##### 6.1.1.2 La comptabilisation des droits du concédant

L'article 621-8 du plan comptable général<sup>37</sup> prévoit que les biens acquis par le concédant durant l'exécution des deux contrats doivent être inscrits à l'actif du bilan des concessions aux comptes 22 « immobilisations mises en concession », en contrepartie de la comptabilisation du droit du concédant au compte 229, inscrit au passif du bilan.

---

<sup>36</sup> Lorsqu'une autorité concédante de droit public a conclu un contrat de concession de travaux ou a concédé la gestion d'un service public :

1° Les biens, meubles ou immeubles, qui résultent d'investissements du concessionnaire et sont nécessaires au fonctionnement du service public sont les biens de retour. Dans le silence du contrat, ils sont et demeurent la propriété de la personne publique dès leur réalisation ou leur acquisition ;

2° Les biens, meubles ou immeubles, qui ne sont pas remis au concessionnaire par l'autorité concédante de droit public et qui ne sont pas indispensables au fonctionnement du service public sont les biens de reprise. Ils sont la propriété du concessionnaire, sauf stipulation contraire prévue par le contrat de concession ;

3° Les biens qui ne sont ni des biens de retour, ni des biens de reprise, sont des biens propres. Ils sont et demeurent la propriété du concessionnaire.

<sup>37</sup> Règlement n° 2014-03 du 5 juin 2014 relatif au plan comptable général.

De plus, l'article 4.1 des contrats de concessions indique que les biens acquis par le concédant ou le concessionnaire et apportés à la concession doivent faire l'objet d'un procès-verbal d'incorporation, établi contradictoirement, et visé par le commissaire aux comptes (article 36.1).

Durant la période sous revue, la collectivité de Corse a réalisé sous sa maîtrise d'ouvrage la construction d'un aéroclub et de parkings d'aviation générale et d'aviation d'affaires pour un montant total de 4,8 M€ et dont l'achèvement est prévu en 2022.

Les biens acquis par le concédant et mis à disposition du concessionnaire n'ont pas été intégrés à l'actif de la concession. Les annexes 3A du contrat, qui retracent les biens apportés par le concédant, n'ont pas été mises à jour des biens acquis et des travaux réalisés par ce dernier.

Le défaut d'intégration des biens à l'actif de la concession ne permet pas d'enregistrer les dotations aux amortissements qui s'imposent. La charge annuelle représentée par la dotation aux amortissements des biens transférés est estimée par la chambre à 240 000 € par an<sup>38</sup>.

L'absence d'incorporation des biens à l'actif du bilan de la concession affecte la situation patrimoniale de la concession ainsi que le résultat, artificiellement majoré par l'absence de comptabilisation des dotations aux amortissements correspondantes.

La chambre prend note de l'engagement des parties au contrat, la collectivité de Corse et la CCI de Corse, à procéder aux régularisations de la situation patrimoniale de la concession.

**Rappel du droit n° 3 : inclure à l'actif de la concession les biens acquis et mis à disposition par le concédant, conformément aux dispositions de l'article 621-8 du plan comptable général.**

### 6.1.2 La mise en place d'une comptabilité analytique

Chaque année, les comptes de la concession comptabilisent une charge qui correspond à la contribution aux frais des services généraux de la CCI de Corse. Cette contribution, stable depuis 2007 (690 213 €), s'élève à 706 000 € en 2021. Elle représente entre 9,5 et 11 % des charges de gestion courante d'exploitation de l'aéroport.

La contribution est calculée sur la base du coût de l'effectif, apprécié en équivalent temps plein (ETP), intervenant dans chaque secteur. Le coût est soumis à six clefs de répartition selon le service concerné (nombre de lignes comptables, de bulletins de paie, de marchés, par exemple). En 2021, le mode de calcul a été harmonisé avec les modalités en vigueur pour les concessions des aéroports de la Corse-du-Sud.

Cependant, jusqu'en 2021, les modalités de calcul des charges indirectes<sup>39</sup> n'étaient pas précisées dans le rapport annuel du délégataire, en contravention avec les dispositions de l'article R. 3131-3 du code de la commande publique.

<sup>38</sup> Pour une durée d'amortissement de 20 ans.

<sup>39</sup> Notamment pour ce qui concerne les critères internes issus de la comptabilité analytique.

La chambre observe que le rapport annuel du concessionnaire pour 2021 a été rectifié le 19 octobre 2022 afin de se conformer aux dispositions précitées.

### 6.1.3 L'application de la procédure des amortissements de caducité

En conformité avec les dispositions du plan comptable général et celles de l'article 28 des contrats, le concessionnaire pratique des amortissements de caducité depuis le début de la concession.

La procédure est la contrepartie de l'obligation faite au concessionnaire de restituer les biens de retour à titre gratuit en fin de contrat. Elle vise à reconstituer l'ensemble des capitaux investis pour l'acquisition des immobilisations et ce avant la clôture du contrat<sup>40</sup>.

Le choix de pratiquer les amortissements de caducité plutôt que d'envisager une indemnisation du concessionnaire en fin de contrat est adaptée au modèle de concession impliquant du concessionnaire un effort important d'investissement en début de période. À l'inverse, une telle pratique a conduit la CCI à amortir sur une très courte durée ses investissements réalisés en fin de concession.

La prolongation du contrat de concession à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 aurait dû conduire le concessionnaire à recalculer le montant des amortissements de caducité sur la nouvelle durée du contrat.

Or, lors de la clôture des comptes de l'exercice 2020, qui a eu lieu au premier semestre 2021, la CCI de Corse, tenant compte de l'existence d'un recours gracieux formé par le préfet de Corse auprès du concédant sur les conditions de la prolongation du contrat, a décidé de retenir, pour la réalisation des opérations comptables de fin d'exercice, une date de clôture de la concession fixée au 31 décembre 2021.

Cette décision, en décalage avec les nouvelles dispositions contractuelles mais validée par les commissaires aux comptes, a conduit à recalculer le montant des amortissements de caducité sur une année supplémentaire et à opérer une reprise d'un montant important sur les dotations aux amortissements<sup>41</sup>.

**Tableau n° 6 : Amortissement de caducité (en euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021
Dotation aux amortissements de caducité (C/682)	514 618	673 341	1 091 736	823 087	1 058 953
Reprise (C782)				4 234 840	1 567 720

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

<sup>40</sup> Les rapports annuels du commissaire aux comptes précisent que le calcul des amortissements de caducité s'effectue par référence à la valeur du bien non renouvelable de l'activité commerciale déduction faite des subventions perçues réparties sur la durée restante de la concession. Ils correspondent aux montants des amortissements dépassant la durée de la concession et rapportés à la durée restante du contrat. Leur calcul s'effectue de manière automatique à l'aide du logiciel financier Rhodes. L'amortissement de caducité est comptabilisé au débit du compte 682 et au crédit du compte 229512.

<sup>41</sup> Afin de tenir compte de la seule partie des investissements non amortis au 31 décembre 2021.

En 2021, la CCI a de nouveau modifié la durée des amortissements de caducité afin de prendre en compte la fin effective des contrats de concession au 31 décembre 2024. Ces nouvelles modifications sont à l'origine d'importants mouvements comptables perturbant l'analyse du résultat d'exploitation et du résultat financier de la concession.

Les comptes qui enregistrent au bilan les droits du concédant, censés refléter la valeur des biens mis à disposition du concessionnaire, présentent des valeurs négatives en 2020 et en 2021.

## 6.2 L'absence de risque financier pour le concessionnaire

Le contrat de concession n'a pas été révisé jusqu'à l'avenant de prolongation du 29 décembre 2020. Son modèle économique n'a pas été actualisé des nouveaux enjeux du secteur aéroportuaire liés notamment à l'ouverture à la concurrence et à l'apparition de nouveaux acteurs sur le marché.

Les dispositions contractuelles ne prévoient pas une réelle implication financière du concessionnaire dans l'exploitation de l'aéroport. L'article 23.1 fixe pour seul objectif l'équilibre des comptes de la concession, sans définir de plan d'affaires prévisionnel. L'avenant n° 2 prévoit un taux prévisionnel de rentabilité<sup>42</sup>. Des sanctions en cas de manquement sont mentionnées pour la seule période 2022 à 2024, sans autres précisions, ce qui les rend inapplicables.

En outre, le concessionnaire ne bénéficie pas d'une rémunération ou d'un intéressement en contrepartie de sa gestion. Les dispositions relatives à la clôture de la concession (article 42) précisent que l'intégralité des fonds, c'est dire les provisions, dotations, reports à nouveaux et trésorerie, sont reversés à l'autorité concédante.

En contrepartie, l'exposition financière de la CCI de Corse est inexistante. Aucune redevance ni bonus d'entrée ne sont exigés de sa part. Le contrat ne traite pas des excédents ni des déficits éventuels. La seule mention concerne les activités annexes aux missions dévolues d'exploitation commerciale et régaliennes, et qui concernent essentiellement les activités d'escales que la CCI n'assure pas en propre. En outre, la prise de risque en matière d'endettement est limitée dès lors que le contrat prévoit que le concédant reprend le solde de la dette régulièrement autorisée qu'il s'agisse d'emprunts ou d'avances. Pour les financements des investissements, il n'est pas prévu un apport sur fonds propres extérieurs à la concession.

Enfin, le concessionnaire s'est trouvé en partie protégé des aléas de gestion de la concession notamment ceux provoqués par la crise sanitaire en 2020 au moyen d'une prolongation de la concession de quatre années supplémentaires pour renouer avec l'équilibre financier.

---

<sup>42</sup> Défini comme le rapport entre la « capacité d'autofinancement réelle » et le « chiffre d'affaires réel », sans définir le terme « réel » ni préciser le taux de rentabilité attendu.

La chambre observe que le contrat de concession de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine n'expose pas la CCI de Corse à un risque d'exploitation. Il ne prévoit pas non plus de clauses de rémunération du concessionnaire, ni de possibilités pour celui-ci d'exploiter les ouvrages pour son compte propre.

Le contrat ne constitue donc pas une concession de service public au sens de l'article L. 1121-1 du code de la commande publique aux termes duquel le contrat de concession opère un transfert du risque d'exploitation de l'ouvrage ou du service à un opérateur économique, en contrepartie soit du droit d'exploiter l'ouvrage ou le service qui fait l'objet du contrat, soit de ce droit assorti d'un prix. La part de risque transférée au concessionnaire implique une réelle exposition aux aléas du marché<sup>43</sup>, de sorte que toute perte potentielle supportée par le concessionnaire ne doit pas être théorique ou négligeable.

## 6.3 La situation financière de la concession

### 6.3.1 Les performances financières

La capacité d'autofinancement de la concession de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine est présentée en annexe n° 6. Le chiffre d'affaires d'un aéroport se compose de la taxe d'aéroport, des recettes aéronautiques (redevances) et extra-aéronautiques (recettes commerciales).

L'excédent brut d'exploitation (EBE)<sup>44</sup> permet de déterminer les ressources qu'une entreprise tire de son cycle d'exploitation, indépendamment de sa structure financière, de ses produits exceptionnels et de sa politique d'amortissements.

Dans la présente analyse, le fonds de péréquation<sup>45</sup>, versé en complément de la taxe d'aéroport pour la couverture des charges régaliennes, est inclus dans le chiffres d'affaires. La comptabilisation du fonds de péréquation diffère selon la concession examinée<sup>46</sup>. Il convient d'en harmoniser l'enregistrement comptable.

---

<sup>43</sup> Le concessionnaire 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.

<sup>44</sup> Les aides versées par la CCI au titre du plan de résilience et de reconnexion sont intégrées dans les charges d'exploitation entrant dans le calcul de l'EBE. Ces dernières sont en effet versées en contrepartie d'un niveau d'activité garanti par les compagnies et d'un plan marketing assurant la promotion de l'aéroport.

<sup>45</sup> Le produit global de la taxe d'aéroport, collectée par la DGAC, fait l'objet d'une péréquation entre les aéroports par un dispositif de reversement au bénéfice des plateformes dont le nombre de passagers est limité. La CCI de Corse enregistre le montant de l'attribution au compte « subvention d'exploitation versée par l'État ».

<sup>46</sup> Le produit est comptabilisé au compte 706363 « majoration taxe aéroport » dans les comptes de la concession de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine. Il est comptabilisé au compte 742 « subvention d'exploitation versée par l'État » dans les comptes de la concession de l'aéroport Figari Sud-Corse.

La chambre prend note de l'engagement de l'ordonnateur à procéder dès 2022 à l'harmonisation du traitement comptable du fonds de péréquation dans les comptes des concessions aéroportuaires.

**Tableau n° 7 : Chiffre d'affaires, EBE et CAF brute (en milliers d'euros)**

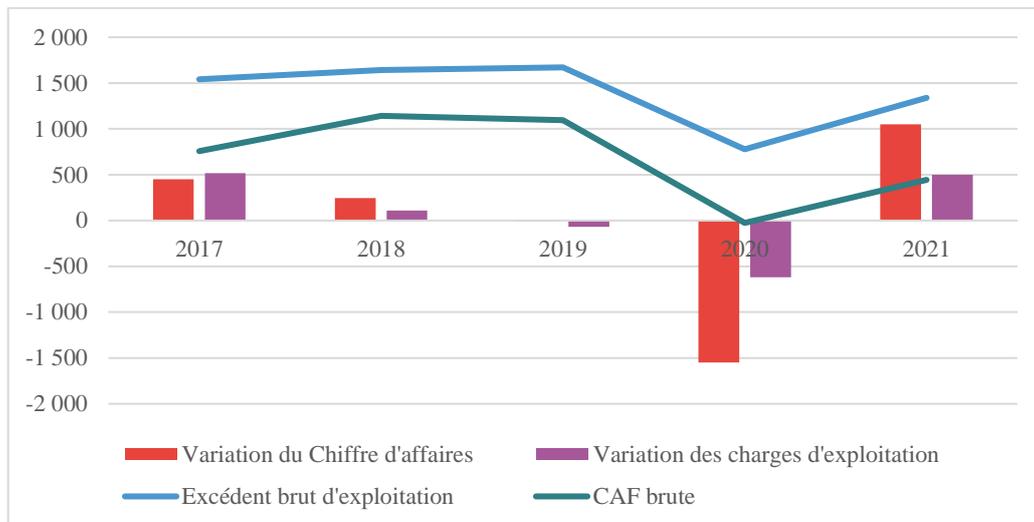
	2017	2018	2019	2020	2021	Évolution
<i>Taxe d'aéroport (TAP)</i>	2 144	2 326	2 286	1 171	2 060	- 3,9 %
<i>Fonds de péréquation</i>	3359	3355	3424	3 830	3400	1,2 %
<i>Recettes aéronautiques</i>	1 455	1 496	1 458	833	1 287	- 11,5 %
<i>Recettes extra-aéronautiques</i>	527	553	558	345	480	- 8,9 %
<i>Chiffre d'affaires (CA) hors fonds de péréquation</i>	4 126	4 375	4 302	2 349	3 827	
<b><i>Chiffre d'affaires (CA) retraité</i></b>	<b>7 485</b>	<b>7 730</b>	<b>7 726</b>	<b>6 179</b>	<b>7 227</b>	<b>- 3,4 %</b>
<i>Part de la TAP et du fonds de péréquation dans le CA</i>	74 %	73 %	74 %	81 %	76 %	
<i>Part des recettes aéronautiques dans le CA (en %)</i>	19 %	19 %	19 %	13 %	18 %	
<i>Part des recettes extra-aéronautiques dans le CA (en %)</i>	7 %	7 %	7 %	6 %	7 %	
<i>Excédent brut d'exploitation (EBE)</i>	1 542	1 643	1 672	778	1 340	- 13,1 %
<i>Taux de marge brute d'exploitation EBE/CA (en %)</i>	<b>21 %</b>	<b>21 %</b>	<b>22 %</b>	<b>13 %</b>	<b>19 %</b>	
<i>Capacité d'autofinancement brute (CAF brute)</i>	756	1 142	1 096	-26	442	

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

Les performances financières de l'aéroport Calvi se sont maintenues entre 2017 et 2021, sans que les effets de la crise sanitaire soient marqués au-delà de 2020. La maîtrise des charges d'exploitation (- 1 %) a permis de maintenir le taux de rentabilité<sup>47</sup> aux environs de 20 %. Le chiffre d'affaires a faiblement diminué (3,4 %)<sup>48</sup> au cours de la période sous revue. L'EBE est stable à 1,6 M€ entre 2017 et 2019, il est ramené à 1,3 M€ en 2021.

<sup>47</sup> La rentabilité de l'exploitation d'une plateforme aéroportuaire est appréciée notamment par le taux de marge brute d'exploitation, qui renseigne sur la capacité de l'organisme à dégager des ressources par l'exploitation, hors éléments financiers, fiscaux et d'autofinancement. L'indicateur permet de vérifier si l'exploitation génère de la trésorerie.

<sup>48</sup> Lequel intègre le fonds de péréquation versé au titre du financement des missions régaliennes.

**Graphique n° 7 : Résultats financiers (en milliers d'euros)**

Source : chambre régionale des comptes à partir des données de la CCI de Corse.

Jusqu'en 2019, le taux de marge brute d'exploitation de la concession, exprimé en rapportant l'EBE au chiffre d'affaires de l'exercice, est stable autour de 21 %, il diminue sensiblement en 2020 (13 %) pour s'établir à 19 % en 2021, niveau de rentabilité proche de celui qui précédait l'arrêt du trafic en 2020. Par comparaison, le taux de marge d'un échantillon<sup>49</sup> formé de dix plateformes aéroportuaires françaises<sup>50</sup> enregistrant plus d'1 million de passagers se situait à 43 % en 2019 et à 14 % en 2020.

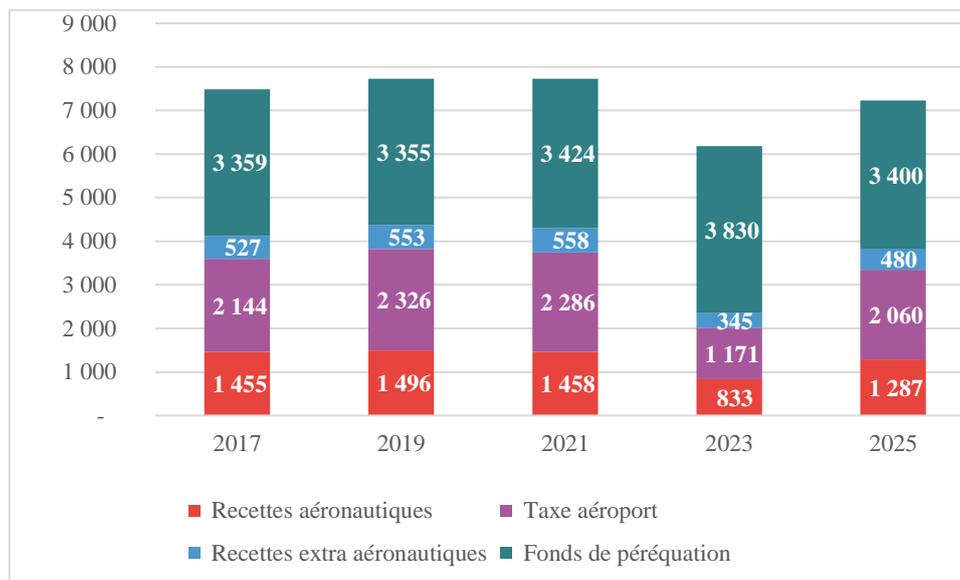
### 6.3.2 L'évolution du chiffre d'affaires

Les produits aéronautiques et extra-aéronautiques sont présentés en annexe n° 7.

En 2021, la taxe d'aéroport représente 28,5 % du chiffre d'affaires. S'y ajoute le produit du fonds national de péréquation (47,1 %), ces deux recettes cumulées représentant 75,6 % du chiffre d'affaires, venant compenser les dépenses de sécurité et de sûreté. Les redevances aéronautiques et extra-aéronautiques représentent respectivement 17,8 % et 6,6 % des produits. Le fonds de péréquation intervient de façon importante, en soutien à l'aéroport.

<sup>49</sup> Source : Cour des comptes, rapport public annuel 2022, « Les grands aéroports français ». L'échantillon comprend les aéroports de Paris (Roissy et Orly), Nice-Côte d'Azur, Lyon, Toulouse-Blagnac, Montpellier-Méditerranée, Bordeaux-Mérignac, Strasbourg-Entzheim, Marseille-Provence, La Réunion-Roland Garros et La Guadeloupe-Pôle Caraïbes. La structure du chiffre d'affaires de l'échantillon des aéroports retenus par la Cour des comptes diffère de celle de l'aéroport Figari Sud-Corse. Les recettes extra-aéronautiques représentent 35 % du chiffre d'affaires contre 11 % pour l'aéroport de Figari-Sud-Corse.

<sup>50</sup> Ces plateformes ne connaissent pas les contraintes d'exploitation rencontrées par l'aéroport Calvi Sainte-Catherine.

**Graphique n° 8 : Composition du chiffre d'affaires (en milliers d'euros)**

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

Le chiffre d'affaires, majoritairement formé des produits venant compenser les dépenses de sécurité et de sûreté, s'est maintenu durant la période sous revue (- 0,26 M€). Les recettes aéronautiques accusent la plus forte baisse (0,17 M€) et les recettes commerciales (recettes extra-aéronautique) diminuent mais leur part limitée dans le chiffre d'affaires n'expose pas les comptes de la concession.

### 6.3.2.1 Le financement des missions régaliennes

L'aéroport perçoit le produit de la taxe d'aéroport<sup>51</sup> collectée auprès des compagnies aériennes afin de financer les missions régaliennes de sécurité (sûreté des bagages, des passagers et des marchandises) et les missions d'intérêt général (prévention des incendies, contrôles environnementaux).

Son montant, fixé par arrêté ministériel<sup>52</sup> à 14 €, atteint le plafond défini par l'article L. 422-23 du code des impositions sur les biens et les services<sup>53</sup> mais demeure proche du niveau de taxe appliquée par les trois autres aéroports de l'île<sup>54</sup>.

<sup>51</sup> Les articles L. 422-13 à L. 422-40 du code des impositions sur les biens et services, entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2022, regroupent les taxes afférentes au transport aérien de passagers. Les articles L. 422-14 et L. 422-29 contiennent des dispositions spécifiques à la Corse. La taxe d'aéroport était précédemment définie à l'article 1609 *quatervicies* du code général des impôts, qui prévoyait qu'une taxe était due, au profit des personnes morales exploitant des aérodromes, par toute entreprise de transport aérien public, à raison des passagers et de la masse de fret et de courrier embarqués sur les aérodromes dont la liste est définie par arrêté ministériel.

<sup>52</sup> Arrêté du 25 mars 2021 fixant la liste des aérodromes et groupements d'aérodromes et le tarif de la taxe d'aéroport applicable sur chacun d'entre eux ainsi que le tarif de la majoration de la taxe d'aéroport.

<sup>53</sup> Aéroports de classe 3, effectuant entre 5 001 et 5 millions d'unités de trafic (UDT ou passagers) : de 2,6 € à 14 € par passager.

<sup>54</sup> En 2021, 13,70 € pour Ajaccio, 13,50 € pour Bastia, 13,70 € pour Figari.

Le produit de la taxe d'aéroport est complété par un dispositif de péréquation réservé aux aéroports dont les ressources ne suffisent pas à couvrir les missions de sûreté et de sécurité<sup>55</sup>. Le fonds est financé au moyen d'une majoration de la taxe d'aéroport. Son montant s'élève en moyenne à 3,5 M€ entre 2017 et 2021 soit près de la moitié du chiffre d'affaires. Les montants annuels sont calculés par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) sur la base d'une déclaration des coûts annuels des missions régaliennes.

Au total, les financements dédiés à la sécurité et la sûreté s'élèvent à 5,5 M€ en 2021 et sont stables durant la période sous revue. La taxe d'aéroport et le fonds de péréquation représentent en moyenne plus des trois quart du chiffre d'affaires.

### 6.3.2.2 Les redevances aéronautiques

Selon les dispositions des articles L. 6325-1 du code des transports et R. 224-2 du code de l'aviation civile et conformément à l'article 20 du contrat de concession, l'aéroport perçoit des redevances en lien avec le trafic aérien. Les articles R. 242-1 et suivants du code de l'aviation civile prévoient les catégories de redevances pouvant être perçues et leurs modalités d'adoption. Ils précisent notamment que les tarifs doivent être fixés de manière transparente et non-discriminatoire.

Entre 2017 et 2019, le montant des redevances aéronautiques est stable pour s'élever à 1,46 M€ pour ce dernier exercice. En 2021, le montant reste plus faible qu'avant crise (1,29 M€) compte tenu de la reprise partielle du trafic. Le produit comprend la redevance passager<sup>56</sup>, qui représente à elle seule plus de 77 % des redevances aéronautiques.

### 6.3.2.3 Les redevances extra-aéronautiques

L'aéroport a perçu en 2021 des recettes extra-aéronautiques qui, compte tenu du système de caisse unique en place et autorisé par l'article R. 224-3 du code de l'aviation civile, viennent en déduction des charges d'exploitation et permettent de modérer ainsi les tarifs des redevances.

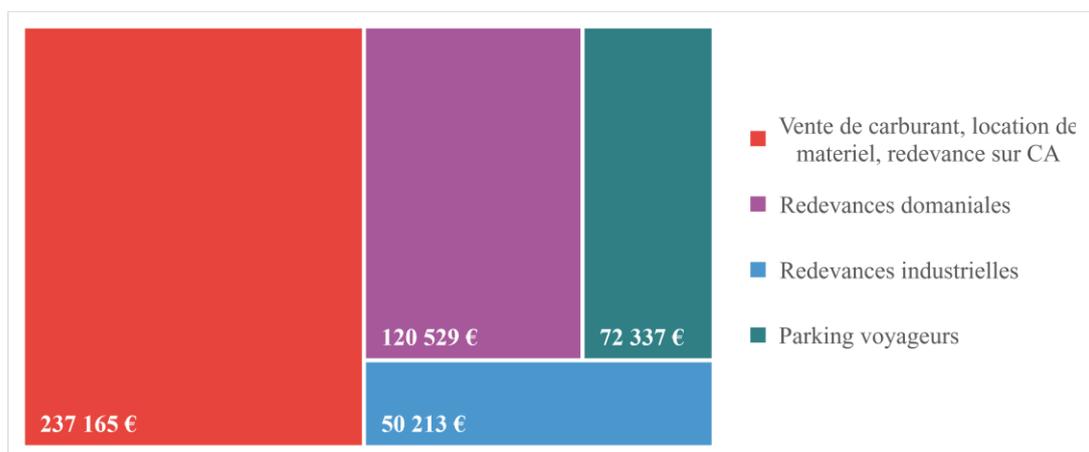
Elles sont principalement composées, sous le terme « autres prestations », de la vente de carburant aux compagnies, de la location de matériel aéroportuaire et de redevances sur le chiffre d'affaires acquittées par les loueurs de véhicules, les commerçants installés dans l'aérogare ainsi que quelques sous-traitants (fournisseur de carburant, location de banques d'enregistrement, assistance à escale : manutention des bagages, avitaillement) pour un montant total de 237 165 €

L'aéroport perçoit également le produit du parking voyageurs (72 000 €) et des redevances domaniales et industrielles (122 550 €).

---

<sup>55</sup> Le tarif de sûreté et de sécurité est déterminé de manière à ce que le produit qui en résulte couvre les coûts mentionnés à l'article L. 6328-3 du code des transports.

<sup>56</sup> Selon l'article R. 224-2 du code de l'aviation civile, la redevance par passager, correspondant à l'usage des installations aménagées pour la réception des passagers et du public, ainsi que, le cas échéant, aux services complémentaires, tels que la mise à disposition de comptoirs d'enregistrement et d'embarquement, ainsi que des installations de tri des bagages. La redevance est calculée sur la base du nombre de passagers embarqués.

**Graphique n° 9 : Détail du produit des redevances extra-aéronautiques en 2021**

Source : chambre régional des comptes, d'après les données de la CCI.

En 2021, le produit des recettes extra-aéronautiques s'est élevé à 0,48 M€. Il reste en recul de 14 % par rapport à 2019.

La part limitée des produits des redevances aéroportuaires et extra-aéroportuaires dans le chiffre d'affaires de la concession a contribué à maintenir les indicateurs de gestion. Le taux de rentabilité constaté en 2021 est comparable à celui de 2019 et des exercices antérieurs.

### 6.3.3 Les charges d'exploitation

Les charges d'exploitation courantes sont stables depuis 2017 (-1%). Elles sont composées à 60 % de charges de personnel, lesquelles diminuent de 7 % au cours de la période sous revue. Les missions régaliennes représentent 66,4 % des charges d'exploitation courantes<sup>57</sup>.

La baisse de la masse salariale en 2020 s'explique en partie par une diminution du nombre des personnels saisonniers (0,19 M€), la mise en œuvre du dispositif d'activité partielle (0,19 M€) et le recul des éléments variables de paye liés à la baisse d'activité (0,13 M€)<sup>58</sup>. Les mesures d'économies sur les emplois saisonniers ont été reconduites en 2021 en raison du redémarrage progressif de l'activité.

**Tableau n° 8 : Effectifs des emplois permanents (en ETP)**

En ETP	2017	2018	2019	2020	2021
Total	69	72	73	75,5	73,50
Dont exploitation	10	13	13	13	12
Dont missions régaliennes	59	59	60	62	60,5

Source : chambre régionale des compte, d'après les données de la CCI de Corse.

<sup>57</sup> 2017-2020 car 2021 non disponible.

<sup>58</sup> Majorations nuit/week-end, notamment.

Plus de 80 % des effectifs de l'aéroport exercent des missions régaliennes de sécurité, les autres personnels sont affectés à l'exploitation. Durant la période examinée, les aéroports de Calvi et de Bastia ont mutualisé une partie de leur personnel à hauteur en moyenne de près de 15 agents à l'année.

Les dépenses de marketing, de 0,27 M€ en 2021, progressent sous l'action des mesures de soutien versées aux compagnies aériennes après la crise sanitaire.

#### 6.3.4 La formation du résultat

Le résultat d'exploitation mesure la performance de l'activité de la concession, c'est-à-dire de son modèle économique. Le résultat d'exploitation de la plateforme progresse jusqu'en 2019.

Le résultat financier traduit la mise en œuvre de la procédure des amortissements de caducité. Il altère l'interprétation du résultat net des trois derniers exercices.

**Tableau n° 9 : Résultats comptables (en milliers d'euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021
Résultat d'exploitation	358	452	523	- 1 003	- 613
Résultat financier	- 625	- 779	- 1 201	3 401	408
Résultat exceptionnel	32	256	143	37	135
Résultat net	- 234	- 71	- 535	2 435	- 70

Source : chambre régionale des comptes à partir des données de la CCI de Corse.

La concession clôture dans l'ensemble avec un résultat net déficitaire.

### 6.3.5 Le financement des investissements

Les dépenses d'investissement s'élèvent 5,2 M€ entre 2017 et 2021 et ont été réalisées pour plus de la moitié en fin de période (3,4 M€).

**Tableau n° 10 : Financement des investissements (en euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021	Total
CAF Brute	755 934	1 142 317	1 095 858	26 843	442 452	3 463 404
Annuité d'emprunts	454 656	462 896	476 707	452 292	352 679	2 199 230
CAF nette	301 278	679 421	619 151	- 425 449	89 773	1 264 174
Emprunts		325 000	420 000			745 000
Subventions d'équipement	1 379	17 413	55 954	18 958	1 080 627	1 174 331
Avance DGAC				2 617 383	2 158 270	4 775 653
<b>Dépenses d'investissement</b>	<b>624 599</b>	<b>568 057</b>	<b>629 721</b>	<b>1 839 822</b>	<b>1 581 113</b>	<b>5 243 312</b>
Ecart	- 321 942	453 777	465 384	371 070	1 747 557	2 715 846

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

Pour leur financement, le concessionnaire a bénéficié de subventions du concédant pour un montant de 1,17 M€ et d'avances de la DGAC et de France Trésor de 4,7 M€ remboursables à partir de 2024 et de 2030, ces ressources dépassant au total le montant des dépenses d'équipement. Elles s'ajoutent aux emprunts levés durant la période pour 0,75 M€.

L'endettement global, de 10,4 M€ en 2021 avances incluses, est désormais élevé et représente 23,6 années d'autofinancement brut.

### 6.3.6 L'analyse bilantielle

Le bilan simplifié de la concession est présenté en annexe n° 8.

À la clôture de l'exercice 2021, l'actif immobilisé représente 5,6 M€ en 2021, hors biens acquis par le concédant et mis à disposition du concessionnaire, sans être intégrés dans les comptes de la concession.

Le bilan comptabilise au passif une avance du concédant de 2,5 M€, que le concessionnaire devra restituer à l'échéance de la concession. L'avance a été prélevée sur le fonds de roulement du port de Bastia en 2006.

Jusqu'en 2019, des provisions étaient constituées en couverture de l'exercice de droits sociaux (indemnités de départ en retraite et allocation d'ancienneté<sup>59</sup>). Leur montant a été réévalué en 2020 au moment de l'application de la procédure des amortissements de caducité.

**Tableau n° 11 : Provisions constituées au bilan (en euros)**

	2019	2020	2021
Provisions pour risques	128 062	68 887	148 893
Indemnités de départ en retraite	321 988	599 232	637 668
Allocation d'ancienneté	483 354	801 759	849 404
Provisions pour renouvellement des immobilisations	79 730	79 730	79 730
Prov. amort. de caducité		727 357	56 375
Total	1 013 134	2 276 965	1 772 070

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

L'aéroport a par ailleurs bénéficié d'avances remboursables de la DGAC pour près de 4 M€, venues s'ajouter à l'avance remboursable de 2,5 M€ octroyée par le concédant à l'ouverture de la concession.

**Tableau n° 12 : Situation bilantielle (en milliers d'euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021
Actif stable	4 177	3 985	3 882	4 921	5 681
Capitaux propres	- 148	261	575	- 1 426	- 1 114
Subvention	905	821	781	705	1 644
Emprunts	4 160	4 022	3 965	3 514	3 161
Provisions	759	865	1 013	2 277	1 772
Avances	2 506	2 506	2 506	5 123	7 282
Total financements stables	8 182	8 475	8 840	10 193	12 745
Fonds de roulement	4 005	4 490	4 958	5 272	7 064
Besoin en fonds de roulement	491	2 054	2 022	3 109	6 901
Trésorerie	3 514	2 436	2 936	2 163	163

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

Ces financements extérieurs compensent la faiblesse des capitaux propres résultant de déficits reportés de la concession puis des écritures de caducité réalisées lors de la prolongation du contrat.

<sup>59</sup> En 2019, indemnité de départ en retraite : 321 000 €, allocation d'ancienneté : 483 000 €, en 2020 : indemnité de départ en retraite : 599 000 €, allocation d'ancienneté : 801 000 € ; provision pour amortissements de caducité : 727 000 €.

Ils ont permis à l'aéroport de disposer d'un fonds de roulement et d'un niveau de trésorerie élevé malgré un cycle d'exploitation tendu depuis 2018, à la suite du retard de reversement de la taxe d'aéroport par la DGAC.

Les exercices 2020 et 2021 montrent une aggravation de délais de paiement des compagnies aériennes mais aussi de la DGAC, au titre du versement du fonds de péréquation<sup>60</sup>.

---

### **CONCLUSION INTERMÉDIAIRE**

---

*L'exploitation de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine dégage un chiffre d'affaires en léger repli et qui repose à près de 80 % sur les compensations des dépenses engagées au titre des missions régaliennes et de sûreté et de sécurité.*

*La maîtrise des charges d'exploitation a contribué à maintenir un taux de rentabilité de 20 %. Les produits des redevances aéronautiques (redevances dont s'acquittent les compagnies en contrepartie de l'utilisation des équipements) se sont réduits en 2021, mais restent proches du niveau constaté antérieurement à la crise sanitaire. Les recettes commerciales sont limitées à moins de 7 % du chiffre d'affaires.*

*L'encours de la dette, qui représente 23 années d'autofinancement en 2021, doit faire l'objet de l'attention de la CCI de Corse et de la collectivité de Corse.*

*Les résultats de la concession doivent être mis en relation avec la faiblesse des investissements réalisés depuis 2017 et le retard accumulé pour l'adaptation des infrastructures à une augmentation soutenue du trafic.*

*Les investissements les plus importants concernant la mise aux normes de la piste n'ont pas été réalisés. À deux ans de l'échéance de la concession, aucun des projets ne connaît un début de commencement.*

---

---

<sup>60</sup> 2021, débit du compte 441800 « DGAC » pour 5,3 M€, de la collectivité de Corse pour 1,36 M€ et des autres débiteurs (compagnies au titre des redevances) pour 707 882 €.

## 7 CONCLUSION

### **Un acteur important de la continuité territoriale**

L'aéroport Calvi-Sainte-Catherine dessert une région enclavée du nord de l'île. Il participe au développement économique, qui repose sur le tourisme. Il constitue aussi un maillon essentiel de la continuité territoriale pour ses habitants.

La politique commerciale retenue, qui vise à développer la clientèle des compagnies aériennes à bas coûts, n'a pas été soumise à l'instance paritaire de suivi qui doit se prononcer sur les orientations prises en matière de développement de l'aéroport.

Le développement de l'aéroport est limité par des contraintes techniques, qui n'ont pas trouvé de réponses depuis qu'elles ont été identifiées.

### **Un suivi de l'exécution du contrat de concession qui doit être renforcé**

La CCI de Corse s'est peu à peu éloignée de ses obligations contractuelles en matière d'information du concédant.

L'instance de suivi, en charge du dialogue avec la collectivité de Corse n'a pas été réunie depuis la fin de l'année 2017. La CCI de Corse et la collectivité de Corse n'ont pas échangé de manière formelle sur les conditions d'exploitation de l'aéroport depuis cette date.

L'information délivrée par le concessionnaire est perfectible. Les plans stratégiques sont lacunaires et leur contenu ne répond pas aux exigences du contrat. Les rapports annuels n'ont pas été produits régulièrement et les informations présentées ne répondent pas aux prescriptions légales, réglementaires et contractuelles.

### **Une conduite du programme d'investissement à améliorer**

La collectivité de Corse a renouvelé les contrats de concessions jusqu'en 2024 sans définir une stratégie dans le domaine aéroportuaire, qui devrait porter tant sur les investissements nécessaires pour maintenir les équipements que pour les adapter au renforcement de la réglementation environnementale. Aucune programmation des travaux n'est arrêtée malgré un besoin d'investissement évalué à près de 8 M€ par la CCI de Corse, pour la seule réalisation des équipements jusqu'à présent ajournés.

Le plan stratégique 2017-2020 de la CCI de Corse prévoyait une dépense d'investissement de 12,1 M€ financée à 60 % par la collectivité de Corse, travaux à réaliser sous maîtrise d'ouvrage de la CCI. Les travaux les plus structurants concernant la réfection de la piste, la sécurisation de l'extrémité de l'aire de pose et l'extension des parkings des aéronefs n'ont pas été réalisés.

Le plan pluriannuel d'investissement proposé fin 2020, qui reprend les projets déjà inscrits en 2017, n'a pas été soumis à l'instance de suivi et n'a pas connu un début d'exécution.

**ANNEXES**

Annexe n° 1. Activité des aéroports de Corse .....	49
Annexe n° 2. Tarifs des redevances de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine.....	50
Annexe n° 3. Le régime des aides publiques aux compagnies aériennes .....	51
Annexe n° 4. Règlementation applicable en matière de soutien aux compagnies aériennes .....	52
Annexe n° 5. Le financement des investissements aéroportuaires .....	53
Annexe n° 6. Capacité d'autofinancement dégagée par la concession de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine (en milliers d'euros) .....	54
Annexe n° 7. Produits des taxes et redevances aéronautiques et extra-aéronautiques (en euros).....	55
Annexe n° 8. Bilan simplifié de la concession (en milliers d'euros).....	56
Annexe n° 9. Glossaire .....	57

## Annexe n° 1. Activité des aéroports de Corse

Tableau n° 1 : Nombre de passagers par aéroport

En passagers	2017	2018	2019	2020	2021	Evol 2017/2019	Evol 2017/2021
Calvi	325 465	335 289	336 514	185 300	297 936	3 %	- 8 %
dont vols réguliers		246 614	259 708	171 640			
Figari	730 711	756 536	748 652	475 507	789 721	2 %	8 %
dont vols réguliers		679 322	696 710	460 929			
Bastia	1 400 197	1 525 152	1 559 492	812 547	1 200 201	11 %	- 14 %
Ajaccio	1 569 639	1 673 420	1 618 723	940 983	1 412 091	3 %	- 10 %
Total	4 026 012	4 290 397	4 263 381	2 414 337	3 699 949	6 %	- 8 %
Variation annuelle		7 %	- 1 %	- 43 %	53 %		

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

Tableau n° 2 : Nombre de vols par aéroport

En nombre de vols	2017	2018	2019	2020	2021	Evol 2017/2019	Evol 2017/2021
Calvi	4 996	5 423	4 933	3 617	5 161	- 1,3 %	3,3 %
Figari	10 133	10 235	9 682	8 283	11 726	- 4,5 %	15,7 %
Bastia	15 184	15 683	14 958	10 222	14 017	- 1,5 %	- 7,7 %
Ajaccio	15 433	16 491	16 277	10 079	14 329	5,5 %	- 7,2 %
Total	45 746	47 832	45 850	32 201	45 233	0,2 %	- 1,1 %
Variation annuelle		5 %	- 4 %	- 30 %	40 %		

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

Tableau n° 3 : Répartition du trafic de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine par type de ligne  
(en nombre de passagers)

Calvi Sainte-Catherine	2017	2018	2019	2020	2021	Evolution en %
Ligne OSP Calvi / Paris	143 722	146 630	145 627	93 093	124 034	- 14 %
Ligne OSP Calvi / Marseille	54 846	53 177	56 602	36 569	47 780	- 13 %
Ligne OSP Calvi / Nice	28 495	27 642	30 491	16 758	24 198	- 15 %
<b>Total lignes OSP (1)</b>	<b>227 063</b>	<b>227 449</b>	<b>232 720</b>	<b>146 420</b>	<b>196 012</b>	<b>- 14 %</b>
<b>Autres lignes nationales (2)</b>	<b>30 394</b>	<b>42 986</b>	<b>36 986</b>	<b>23 295</b>	<b>69 904</b>	<b>130 %</b>
<b>Lignes internationales (3)</b>	<b>68 008</b>	<b>64 854</b>	<b>66 808</b>	<b>15 585</b>	<b>32 014</b>	<b>- 53 %</b>
<b>Total toutes lignes (4) = (1) + (2) + (3)</b>	<b>325 465</b>	<b>335 289</b>	<b>336 514</b>	<b>185 300</b>	<b>297 930</b>	<b>- 8 %</b>
<b>Nbre de passagers fréquentant les lignes OSP en % du nombre total des passagers</b>	<b>70 %</b>	<b>68 %</b>	<b>69 %</b>	<b>79 %</b>	<b>66 %</b>	

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

**Annexe n° 2. Tarifs des redevances de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine****Tableau n° 4 : Tarifs des redevances aéroportuaires**

Type de redevances	2017	2018	2019	2020	2021
Redevance passager en euros HT)	7,19	7,21	6,98	6,98	6,98
Redevance Balisage (par décollage, en euros HT)	33,23	33,23	33,23	33,23	33,23
Redevance stationnement avion > à 6 T (par tonne, en euros HT)	0,25	0,25	0,25	0,25	0,25
Redevance carburant (par hl, en euros HT)	0,52	0,52	0,52	0,52	0,52

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

**Tableau n° 5 : Tarifs des redevances aéroportuaires des aéroports de Corse en 2021 (en euros)**

	Atterrissage*	Passager	Balisage	Stationnement	Carburant
Ajaccio	58,24	6,02	35,2	0,39	0,567
Bastia	40,84	7,76	36,2	0,38	0,52
Calvi	33,21	6,98	33,23	0,25	0,52
Figari	77,11	5,73	35,63	0,31	0,28

\*Tarif de base.

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

### Annexe n° 3. Le régime des aides publiques aux compagnies aériennes

Tableau n° 6 : Nombre de voyageurs ayant bénéficié une réduction de la redevance passager

	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Nombre de passagers</i>	161 676	164 934	165 301	88 591	
<i>Dont minoration 60 %</i>	1 722	1 366	3 757		
<i>Dont minoration 40 %</i>		4 673	2 951		
<i>Dont minoration 20 %</i>	3 397		1 425		
<i>Total</i>	5 119	6 039	8 133	-	-
<i>% de passagers minorés</i>	3,2 %	3,7 %	4,9 %	0,0 %	0,0 %

Source : chambre régionale des comptes, d'après les données de la CCI de Corse.

#### Le régime des aides publiques aux compagnies aériennes

Tout financement public d'une liaison aérienne qui n'entre pas dans le cadre d'obligations de service public doit respecter les lignes directrices sur les aides d'État aux aéroports et aux compagnies aériennes publiées le 4 avril 2014 par la Commission européenne. Le document précise les critères qui permettent d'apprécier la compatibilité des aides avec le marché intérieur conformément à l'article 107 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Les lignes directrices n'autorisent que les aides au démarrage de nouvelles lignes aériennes sous forme de réduction de redevances aéronautiques, sous conditions.

Les autorités françaises ont notifié, le 8 avril 2015, à la Commission européenne le dispositif d'aide au démarrage pour les compagnies aériennes au départ des aéroports français. Ces aides ne peuvent bénéficier qu'aux compagnies desservant des aéroports de moins de trois millions de passagers pour l'ouverture de nouvelles liaisons aériennes et qui n'entrent pas en concurrence avec des liaisons au départ d'un autre aéroport situé dans la zone de captage (100 km ou 1 heure de transport).

Conformément à ces dispositions, l'article L. 6325-1 du code de l'aviation civile dispose que des modulations tarifaires peuvent être mises en place afin de réduire ou compenser les atteintes à l'environnement, améliorer l'utilisation des infrastructures, favoriser la création de nouvelles liaisons ou répondre à des impératifs de continuité et d'aménagement du territoire.

L'article R. 224-2-2 du même code précise notamment que les redevances aéroportuaires peuvent faire l'objet d'une réduction temporaire pour des transporteurs aériens qui exploitent de nouvelles liaisons au départ de l'aérodrome et dont les zones de chalandise au départ et à l'arrivée ne coïncident pas avec celles d'une autre ligne aérienne existante.

#### **Annexe n° 4. Règlementation applicable en matière de soutien aux compagnies aériennes**

En dehors des aides publiques accordées pour le démarrage de lignes aériennes, les lignes directrices de 2014 autorisent les exploitants des aéroports à établir des relations commerciales avec les compagnies dès lors que ceux-ci se comportent en opérateur en économie de marché, c'est-à-dire à l'instar de n'importe quel autre investisseur privé et dans le respect des règles de libre concurrence. Tel est le cas lorsque l'exploitant :

-facture ses services aéroportuaires aux compagnies au prix du marché ;

-qu'il peut être démontré, au moyen d'une analyse *ex ante*<sup>61</sup>, que l'accord entre l'aéroport et la compagnie aérienne entraînera, pour l'aéroport, un apport marginal positif aux recettes ; L'aéroport doit montrer, au moyen d'un plan d'affaires, que, compte tenu de l'ensemble des retombées positives du partenariat conclu avec la compagnie aérienne, le taux de rentabilité interne (TRI) de l'investissement correspondant au soutien apporté par l'aéroport à la compagnie est au minimum de 7 %.

L'article R. 224-3-1 du code de l'aviation civile dispose que l'exploitant « *reçoit une juste rémunération des capitaux investis, appréciée au regard du coût moyen pondéré de son capital* », prenant en compte les objectifs d'évolution des charges, les prévisions d'évolution des recettes et les programmes d'investissement et leur financement.

---

<sup>61</sup> Une analyse *ex ante* correspond à une analyse s'appuyant sur des informations qui étaient disponibles à la date de l'octroi du financement public et des évolutions qui étaient prévisibles à cette même date (Commission européenne, 7 février 2017, décision (UE) 2017/2336, Allemagne - aides d'Etat présumées en faveur de Flughafen Lübeck GmbH, d'Infratil Limited, de Ryanair et des compagnies aériennes utilisant l'aéroport de Lübeck).

## **Annexe n° 5. Le financement des investissements aéroportuaires**

Le financement des investissements par des ressources publiques (subventions de l'Etat et apports financiers de la collectivité de Corse) s'inscrit dans le cadre juridique des aides d'Etat prévu par les dispositions contenues dans les lignes directrices européennes sur les aides d'Etat aux aéroports et aux compagnies aériennes (communication de la commission n° 2014/C 99/03) et dans le règlement UE n° 651/2014 de la commission du 17 juin 2014 (modifié par le règlement n° 2017/1084 de la commission du 14 juin 2017) déclarant certaines catégories d'aides compatibles avec le marché intérieur en application des articles 107 et 108 du traité.

La légalité des aides repose sur la notion de « contribution nécessaire de l'aide à un objectif d'intérêt commun parfaitement établi ». Cet objectif est atteint si l'investissement réalisé offre aux usagers de l'aéroport concerné des perspectives d'utilisation satisfaisantes à moyen terme et ne porte pas atteinte aux perspectives d'utilisation d'infrastructures existantes dans la même zone d'attraction, en particulier lorsque ces dernières ont été financées sur ressources d'Etat. L'investissement doit être nécessaire et proportionné à une croissance prévisible du trafic. Il doit améliorer la mobilité des personnes, la connectivité des régions et faciliter le développement régional.

Le montant de l'aide est plafonné à 75 % de la dépense éligible (hors infrastructures extra-aéronautiques) pour les aéroports ayant moins de 1 million de passagers par an.

Contrairement aux aides au fonctionnement, les aides à l'investissement peuvent être prolongées au-delà de la période transitoire s'achevant en 2024 (point 5.1.1 des lignes directrices).

### Annexe n° 6. Capacité d'autofinancement dégagée par la concession de l'aéroport Calvi-Sainte-Catherine (en milliers d'euros)

	2017	2018	2019	2020	2021	Evolution
<b>Produits d'exploitation</b>						
<i>Recettes aéronautiques</i>	1 455	1 496	1 458	833	1 287	- 11,5 %
<i>Taxe aéroport</i>	2 144	2 326	2 286	1 171	2 060	- 3,9 %
<i>Recettes extra-aéronautiques</i>	527	553	558	345	480	- 8,9 %
<i>Subventions d'exploitation reçues</i>	3359	3355	3424	3830	3400	
<b>Total chiffre d'affaires</b>	<b>7 485</b>	<b>7 731</b>	<b>7 726</b>	<b>6 178</b>	<b>7 227</b>	<b>- 3,4 %</b>
<i>Autres produits</i>	90	111	95	63	49	- 45,2 %
<b>Total produits d'exploitation</b>	<b>7 575</b>	<b>7 843</b>	<b>7 822</b>	<b>6 241</b>	<b>7 277</b>	<b>- 3,9 %</b>
<b>Charges d'exploitation</b>						
<i>Masse salariale</i>	4 324	4 318	4 319	3 596	4 013	- 7 %
<i>Autres achats</i>	211	222	199	231	243	15 %
<i>Promotion marketing</i>	103	133	33	70	272	164 %
<i>Prestations de maintenance</i>	377	301	337	430	350	- 7 %
<i>Sous-traitance aéroportuaire</i>	0	0	0	0	0	
<i>Autres prestations de maintenance</i>	14	44	76	34	72	410 %
<i>Autres prestations sous-traitance</i>	452	584	610	675	567	25 %
<i>Impôts et taxes</i>	460	487	481	365	370	- 20 %
<i>Autres charges d'exploitation</i>	752	718	682	718	731	- 3 %
<b>Charges d'exploitation courante</b>	<b>6 694</b>	<b>6 805</b>	<b>6 737</b>	<b>6 118</b>	<b>6 619</b>	<b>- 1 %</b>
<b>Excédent brut d'exploitation</b>	<b>1 542</b>	<b>1 643</b>	<b>1 672</b>	<b>778</b>	<b>1340</b>	<b>- 13 %</b>
<i>Dotations aux amortissements</i>	507	472	394	495	1101	117 %
<i>Dotations aux provisions</i>	15	114	168	632	170	1052 %
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>358</b>	<b>452</b>	<b>523</b>	<b>- 1 003</b>	<b>- 613</b>	<b>- 271 %</b>
<i>Produit financier</i>	34	23	8	4330	1570	<b>4490 %</b>
<i>Charges financières</i>	659	802	1209	929	1162	<b>76 %</b>
<i>Résultat financier</i>	- 625	- 779	- 1 201	3 401	408	- 165 %
<i>Résultat exceptionnel</i>	32	256	143	37	135	319 %
<i>Résultat net</i>	- 234	- 71	- 535	2 435	- 70	- 70 %
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>756</b>	<b>1 142</b>	<b>1 096</b>	<b>- 26</b>	<b>442</b>	<b>- 41 %</b>

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

**Annexe n° 7. Produits des taxes et redevances aéronautiques et extra-aéronautiques (en euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021
<b>Recettes aéronautiques</b>	<b>1 454 527</b>	<b>1 496 387</b>	<b>1 458 090</b>	<b>832 544</b>	<b>1 287 044</b>
<i>dont redevance atterrissage</i>	252 349	259 884	257 697	176 382	251 857
<i>dont redevance passager</i>	1 162 447	1 189 176	1 153 804	618 367	994 848
<i>dont redevance stationnement</i>	34 447	40 947	39 179	31 249	32 995
<i>dont Redevance balisage</i>	5 284	6 380	7 410	6 546	7 344
<b>Taxe aéroport</b>	<b>5 503 285</b>	<b>5 681 807</b>	<b>5 709 857</b>	<b>5 001 079</b>	<b>5 460 013</b>
<b>Recettes extra-aéronautiques</b>	<b>526 904</b>	<b>553 030</b>	<b>558 480</b>	<b>426 082</b>	<b>480 244</b>
<i>dont autres prestations aéroportuaires</i>	272 709	281 781	284 477	194 712	237 165
<i>dont redevances domaniales</i>	110 288	122 112	122 285	123 882	120 529
<i>dont redevances industrielles</i>	61 137	64 417	56 731	55 433	50 213
<i>dont redevances d'usage (parking auto)</i>	82 771	84 720	94 987	51 744	72 337
<i>dont produits des activités annexes</i>	0	0	0	311	0
<i>Mesures soutien COVID</i>	0	0	0	- 81 342	0
<b>Total chiffres d'affaires</b>	<b>7 484 716</b>	<b>7 731 224</b>	<b>7 726 427</b>	<b>6 178 363</b>	<b>7 227 301</b>

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

**Annexe n° 8. Bilan simplifié de la concession (en milliers d'euros)**

	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Actif immobilisé</i>	4 177	3 985	3 882	4 921	5 681
<i>Actif circulant</i>	1 093	2 837	2 640	3 936	8 120
<i>Trésorerie</i>	3 514	2 436	2 936	2 163	163
<b>TOTAL ACTIF</b>	<b>8 784</b>	<b>9 257</b>	<b>9 458</b>	<b>11 020</b>	<b>13 964</b>
<i>Capital social</i>	141	141	141	141	141
<i>Réserves</i>	-	-	-	-	-
<i>Report à nouveau</i>	- 1 144	- 1 378	- 1 450	- 1 985	453
<i>Résultat</i>	- 234	- 71	- 535	2 438	- 70
<i>Droits du concédant</i>	1 089	1 569	2 418	- 2021	- 1639
<i>S/Total Fonds propres</i>	- 148	261	575	- 1 426	- 1 114
<i>Subventions d'investissement</i>	905	821	781	705	1 644
<i>S/Total Fonds propres et quasi fonds propres</i>	757	1 082	1 356	- 722	530
<i>Provisions pour risques et charges</i>	759	865	1013	2277	1772
<i>Emprunts et dettes financières auprès d'établissements de crédits</i>	4 194	4 058	4 001	3 514	3 161
<i>Autres soutiens</i>	2 506	2 506	2 506	5 123	7 282
<i>Autres dettes (fournisseurs, sociales, fiscales)</i>	568	746	581	828	1 219
<b>TOTAL PASSIF</b>	<b>8 784</b>	<b>9 257</b>	<b>9 458</b>	<b>11 020</b>	<b>13 964</b>

Source : chambre régionale des comptes, d'après les informations comptables de la concession.

## **Annexe n° 9. Glossaire**

- **AESA** : Agence européenne pour la sécurité aérienne
- **CCI** : Chambre de commerce et d'industrie.
- **CCI 2A** : Chambre de commerce et d'industrie d'Ajaccio et de Corse-du-Sud
- **CCI 2B** : Chambre de commerce et d'industrie de Bastia et de la Haute-Corse
- **CMA** : Chambre des métiers et de l'artisanat
- **DGAC** : Direction générale de l'aviation civile
- **DSAC-SE** : Direction des services de l'aviation-Sud Est
- **OSP** : Obligation de service public
- **PADDUC** : Plan d'aménagement et développement durable de la Corse
- **SRIST** : Schéma régional des infrastructures et des services de transport



**RÉPONSE DE M. JEAN DOMINICI**  
**ORDONNATEUR**

Chambre de Commerce  
et d'Industrie  
de Corse

ENREGISTRE LE

21 DEC. 2022 / 159

CHAMBRE REGIONALE  
DES COMPTES CORSE

Bastia, le 21 décembre 2022

CHAMBRE REGIONALE  
DES COMPTES CORSE  
ENREGISTRE LE

21 DEC. 2022 / 290

GREFFE

**Madame Nathalie GERVAIS**  
**Présidente de la Chambre Régionale des**  
**Comptes de Corse**  
**Quartier de l'Annonciade**  
**CS 60305**  
**20297 BASTIA Cedex**

V/ Réfs :

Contrôle n°2022-0005/22/n°623

Notification du rapport d'observations définitives relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse – Concession de l'aéroport Calvi Sainte-Catherine  
Envoi dématérialisé Courrier + PJ ROD daté du 24 novembre 2022

N/ Réfs :

JD/PA/PG/2022-12

Envoi dématérialisé à l'adresse électronique du greffe par la voie de la plateforme d'échanges  
<https://correspondanceiff.ecomptes.fr>

+ R.A.R.

**Madame la Présidente,**

Par courrier du 24 novembre 2022, vous m'avez adressé votre Rapport d'Observations Définitives consécutif au contrôle des comptes et de la gestion de la CCI de Corse pour la concession aéroportuaire de Calvi Sainte-Catherine lors des exercices 2017 et suivants.

J'ai l'honneur de vous faire tenir ci-après les réponses que nous souhaitons formuler afin qu'elles soient jointes au rapport, avec principalement des éléments relatifs à sa synthèse et sa conclusion (IV).

Il me semble également important de vous faire part d'éléments de portée plus générale sur la pertinence du maillage aéroportuaire Corse (I), sur un rappel des spécificités particulièrement marquées de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine et des contraintes que cela engendre sur sa gestion et a fortiori son développement (II), et enfin, sur l'activité et la situation financière de cette concession (III).

Mais avant tout, je souhaite exprimer nos remerciements et notre satisfaction pour la qualité et la densité des échanges entre votre équipe de contrôle et nos services, ainsi bien entendu pour la restitution de vos travaux qui ne pointent, ni dysfonctionnement majeur, ni observation problématique malgré les épreuves et difficultés notoires que nous avons dû surmonter pour conduire la gestion de cet aéroport au travers de la crise du Covid-19.

Nous retenons bien volontiers comme principal point d'amélioration la nécessité de renforcer la relation entre le Concessionnaire et le Concédant ; et vous confirmons que par de multiples initiatives et propositions, jusqu'à initier un projet de réforme statutaire, nous sommes entièrement mobilisés pour y parvenir le plus tôt possible.

## I- Pertinence du maillage

Votre avis sur cette question cruciale était attendu.

Vous observez, comme nous le soutenons depuis toujours, que la **densité du maillage des aéroports en Corse avec quatre plateformes est justifiée** notamment par l'insularité et le relief montagneux qui complexifie les liaisons terrestres.

Ainsi, vous relevez que les zones de chalandise de chacun des sites aéroportuaires ne conduisent à observer aucun recouvrement et sont au contraire parfaitement distribuées si l'on se réfère à un temps d'accès routier de 60 minutes, le plus couramment utilisé, retenu notamment par les instances européennes dans le cadre de la réglementation sur les aides d'Etat.

Les quatre aéroports corses sont ainsi reconnus comme entièrement complémentaires, et c'est bien cette mise en synergie que nous entendons renforcer avec l'union des CCI depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020 et la construction à court terme d'un véritable système aéroportuaire intégré pour donner à la Corse une visibilité et un effet de levier renforcé dans ses perspectives de rayonnement et de développement.

Ils participent tous ensemble à la distribution des services publics aériens au plus près des territoires et des bassins de résidence, ils permettent également aux Corses d'avoir accès aux réseaux de lignes en plein développement post-covid (Réseau en 2022 : 160 lignes, 21 compagnies, 13 pays) et ils constituent avec l'accueil vital des flux touristiques, la première porte d'entrée de la destination « Corse », devant le maritime, et produisent ainsi une part prépondérante de la création de valeur dans le PIB marchand de l'île.

Je tenais à titre liminaire à exprimer cette convergence de vue entre votre analyse et nos convictions, tant il est coutume d'entendre ou de lire que l'équipement aéroportuaire de l'île serait aussi inutile que surdimensionné et plus particulièrement en ce qui concerne Calvi Sainte-Catherine que beaucoup d'esprits chagrins condamnaient et condamnent encore à un rôle superfétatoire.

J'espère vivement que votre rapport, et bientôt au printemps celui de la Cour des Comptes qui analyse l'ensemble du maillage national, viendront nous aider, par leur autorité et leur validation, à tourner définitivement la page des questionnements stériles et nous accompagner au renforcement individuel et systémique de chacun des quatre aéroports de Corse.

## II- Spécificités, contraintes et handicaps

Il nous semble également important de rappeler et souligner que l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine n'est comparable à aucun autre.

La plateforme présente des contraintes spécifiques et inédites, tant dans leur importance que par leur cumul, et se singularise ainsi, aussi bien sur le plan insulaire que national.

Ces particularités, ou plutôt ces handicaps, se répartissent en deux volets principaux :

- Contraintes Règlementaires
- Contraintes Aéronautiques (Météo et Aérologiques)

Au global, l'aéroport n'est exploitable que pour des approches à vue, et donc uniquement de jour et sous de fortes contraintes d'accès en cas de variations météorologiques.

Cette situation particulière engendre des conséquences économiques très importantes et vient limiter fortement les possibilités d'atteindre l'équilibre budgétaire ; possibilités déjà réduites pour les aéroports de cette taille.

En effet, d'une part la plage horaire d'exploitation potentielle de l'infrastructure est amputée, et d'autre part, les spécificités viennent dissuader les compagnies éventuellement candidates à la programmation, redoutant à la fois les coûts de qualification, les risques de déroutement et les frais inhérents à ces irrégularités.

Face à ce champ de contraintes issu et justifié principalement par les risques que présentent les manœuvres des aéronefs à proximité du relief et dans l'environnement montagneux qui enserré l'aéroport sur trois de ses quatre côtés, et donc face à ces restrictions de sécurité aussi considérables que légitimes, la CCI de Corse a œuvré et continue d'œuvrer dans deux directions complémentaires :

- Direction économique : Assurer à l'activité de l'aéroport et à son développement le bénéfice de dispositifs adaptés et proportionnés à ces contraintes. Cette volonté de « discrimination positive » se retrouve ainsi dans les **mesures du plan de reconnexion lancé par la CCI de Corse en 2020**, avec des contributions proposées aux compagnies candidates à la desserte qui sont **distinctes de celles des trois autres plateformes insulaires, plus importantes en valeur et plus rémanentes à Calvi** ; mais également dans la mise en place de mesures spécifiques de prise en charge pour **accompagner les compagnies face aux risques de déroutements et aux frais de qualification**.
- Direction aéronautique : Rechercher les voies et moyens d'alléger ces contraintes en conservant le haut niveau de sécurité qui les motive :
  - S'agissant d'un domaine très spécifique et habituellement en dehors du champ de compétences des gestionnaires d'aéroports (Navigation Aérienne), il aura fallu, après les études IENAIR - SWISSCONTROL (années 2000 et 2001), parvenir à intégrer le bénéfice des évolutions technologiques récentes en matière de GPS tridimensionnel et leur intégration réglementaire par l'aviation civile pour qu'une voie sérieuse d'amélioration s'ouvre enfin. Ainsi, après un investissement interne conséquent des équipes de la CCI de Corse et l'appel aux meilleurs spécialistes internationaux (deux études avec deux cabinets différents CGX AERO et NAVBLUE, filiale du constructeur AIRBUS ), les résultats des dernières études sur simulateur Airbus transmises tant à la Collectivité de Corse, à la Direction des Services de la Navigation Aérienne (DSNA), qu'à la compagnie Air Corsica, **permettent dorénavant d'entrevoir un allègement conséquent des contraintes actuelles** (limitations de vents et déroutements, fortes contraintes météorologies dans la plage horaire comprise entre 11h00 et 16h00) et **l'entrée en voie de « normalisation » de la plateforme (ouverture de nuit)** ;
  - Autoriser l'approche et l'atterrissage du site de Calvi Sainte-Catherine par des aéronefs de moins de 15 tonnes sans essai sur simulateur ou approche préalable en requalifiant l'obligation de reconnaissance sur site ou en simulateur par un briefing vidéo et/ou un simple entraînement ;
  - Faciliter l'accès aux bases de données spécifiques en simulateur de l'aéroport de Calvi via une étude consistant à fournir ces bases de données à tous les centres de qualifications agréés par l'EASA.

Ces deux directions de travail et les mesures qui les composent ne sont pas sans conséquences budgétaires, et les résultats positifs mais tassés de la concession sont là pour traduire à la fois l'extrême difficulté que présente la gestion d'un aéroport de taille réduite, hyper-saisonnalisé,

fortement limité dans son activité aéronautique et son développement, qui doit toutefois assurer ses équilibres et trouver néanmoins pour cela les ressources permettant de desserrer le champ de contraintes qui le corsète... et enfin ainsi parvenir à éclaircir son avenir.

Outre le mandat classique de gestion reçu de la Collectivité de Corse, c'est précisément pour relever ce challenge, totalement inédit dans le domaine aéroportuaire, que la CCI de Corse s'emploie à Calvi Sainte-Catherine.

### III- Activité et Situation financière

Sans surprise, il est observé que la situation financière de la concession a été fortement affectée lors des exercices 2020 et 2021 par la crise sanitaire Covid-19.

Par contre, il est moins souligné que pour les exercices pré et post-pandémiques, les indicateurs financiers significatifs présentent des résultats positifs, très positifs même, contrairement aux aéroports de la même strate, dont je le rappelle, aucun ne connaît les contraintes de Calvi Sainte-Catherine :

En k€	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CA	7 485	7 730	7 726	6 179	7 227	8 280	9 138
CAF brute	756	1 142	1 096	-26	442	658	1 248
Fonds de roulement	4 005	4 490	4 958	5 272	7 064	6 085	5 860

Avec l'arrivée de la crise sanitaire durant l'hiver 2020, la CCI de Corse a dû engager une série de mesures avec notamment :

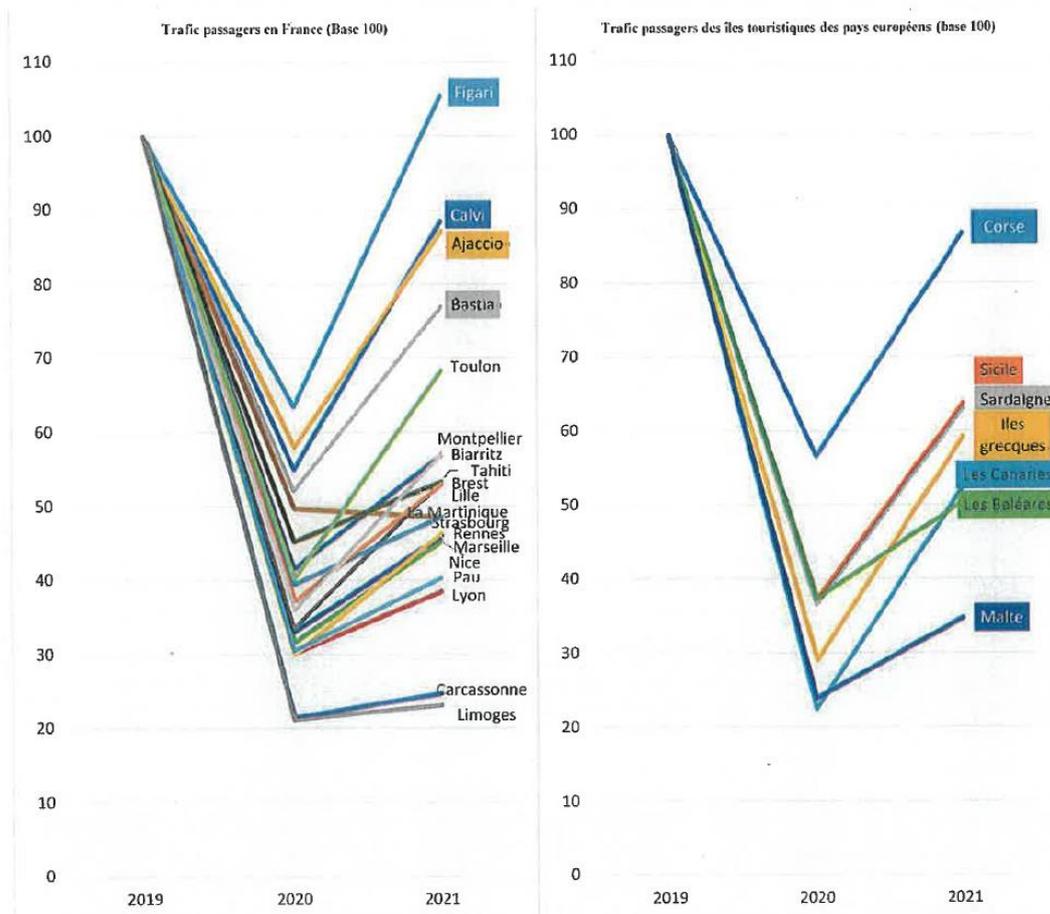
- La demande de prorogation de la concession pour une durée significative (initialement 5 ans) auprès du concédant avec la production d'un dossier intitulé « Appréciation et anticipation des conséquences du Covid-19 sur le renouvellement des concessions » en raison de la baisse des recettes lors de l'année de son échéance prévue le 31 décembre 2020 ;
- La mise en œuvre du plan d'urgence destinée à connecter/reconnecter l'ensemble de son réseau compte tenu de l'absence de visibilité de la part des compagnies aériennes sur la desserte « Corse ».

La première mesure s'est traduite par une prorogation de quatre années de la concession de Calvi, et la seconde par une forte dynamisation de la programmation aérienne sur la destination « Corse ».

Cela a permis à l'aéroport de Calvi d'amortir fortement la chute de trafic en 2020 (-44,9%/2019 contre -67,3% en France et -70,4% en Europe) et de stimuler l'activité en 2021 avec un niveau de reprise très supérieur aux autres aéroports (-11,5%/2019 contre -57,7% en France et -59% en Europe), deuxième meilleure performance de tous les aéroports français dont le trafic dépasse les 100 000 pax, selon l'UAF<sup>1</sup>.

Si l'on pouvait douter de l'effet du plan d'urgence sur le trafic des aéroports en Corse, il est incontestable, au regard des trafics observés sur les îles touristiques des pays européens et en France, qu'il a constitué un élément fondamental et tangible permettant à la fois d'amortir la brutale chute d'activité de 2020 et de soutenir la dynamique de reprise en 2021 (cf. Annexe 1 – Détail des trafics des passagers).

<sup>1</sup> UAF – Union des Aéroports Français – Statistiques de trafic 2021



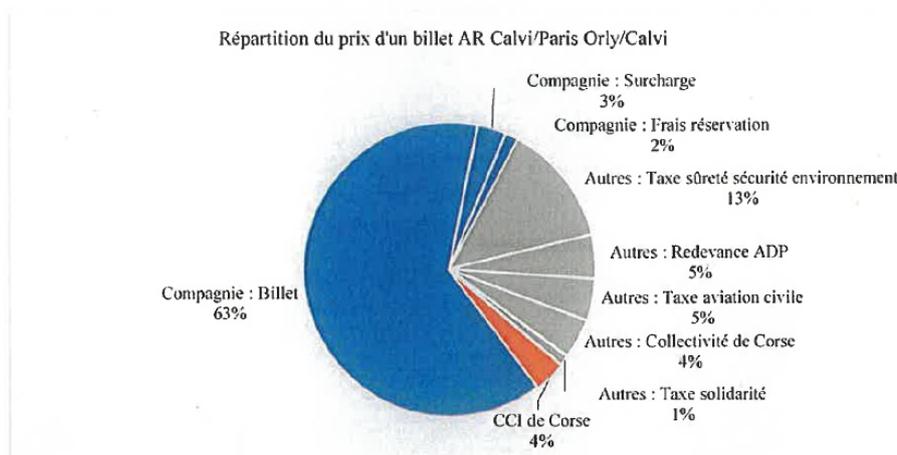
Ce plan continue de porter ses effets en 2022 avec un trafic estimé à 351 000 passagers, nouveau record historique (+4,40%/2021) et devrait se prolonger en 2023 avec une prévision de trafic à 358 000 passagers.

Une gestion rigoureuse en période pré-Covid, opérée sans subvention d'exploitation, et audacieuse durant la pandémie a permis de faire face à cette crise sanitaire inédite et sans précédent, et de recouvrer des indicateurs équivalents à ceux de 2019.

Ces résultats permettent d'envisager sereinement un solide plan d'investissement, en concertation avec la Collectivité de Corse, pour le développement, la mise aux normes, le maintien du potentiel et la transition écologique de cette plateforme aéroportuaire.

Enfin et pour clore le chapitre financier, il est à noter, et cela n'est pas assez souligné, que les redevances perçues par la CCI de Corse, extournées auprès des passagers sur le prix des billets, sont et restent à un niveau totalement acceptable au regard des missions assurées de gestion et de développement de l'aéroport.

Par exemple, pour un vol AR Calvi/Paris Orly/Calvi, la redevance CCI de Corse ne représente que 4% sur le prix global du billet (cf. Graphique ci-après) :



Compagnie : Billet	130,00 €
Compagnie : Surcharge	6,49 €
Compagnie : Frais réservation	3,00 €
Autres : Taxe sûreté sécurité environnement	27,60 €
Autres : Redevance ADP	9,92 €
Autres : Taxe aviation civile	9,46 €
Autres : Collectivité de Corse	9,14 €
Autres : Taxe solidarité	2,26 €
CCI de Corse	7,13 €
Total	205,00 €

#### IV- Eléments de réponse

##### A. Synthèse

##### Observation :

« Le suivi et l'exécution du contrat de concession sont marqués par de nombreuses insuffisances de la part du concessionnaire, la CCI de Corse. Celui-ci ne produit pas les rapports annuels obligatoires retraçant les conditions d'exécution de la concession et analysant la performance du service. Il s'est par ailleurs affranchi des modèles prévus par le contrat pour l'élaboration des documents stratégiques et programmatiques. »

Il est inexact de le mentionner de cette manière car **la CCI de Corse a produit chaque année, régulièrement, les rapports obligatoires conformément aux dispositions arrêtées et validées par le concédant et a par ailleurs élaboré le plan stratégique selon le modèle prévu par le contrat.**

D'ailleurs, il est indiqué dans le corps même de votre rapport :

- Page 15 « Le plan stratégique de l'aéroport de Calvi Sainte-Catherine, présenté à l'instance de suivi le 1<sup>er</sup> octobre 2017, fait état des éléments mentionnés précédemment. » ;
- Page 20 « L'ordonnateur précise que le contenu du rapport annuel du délégataire a été modifié avec l'accord de la collectivité de Corse. » ;
- Toujours page 20 « Entre 2017 et 2020, les rapports précités ont été produits. ... Le rapport annuel pour 2021 a été produit après le 1<sup>er</sup> juin 2022. ».

**Observation :**

*« Après la crise sanitaire de 2020, il a développé une politique commerciale active en faveur des compagnies aériennes, auxquelles il apporte des aides financières, en dehors de tout cadre formalisé avec l'autorité concédante. »*

**La CCI de Corse a pourtant saisi à de multiples reprises l'autorité concédante** avant de mettre en œuvre la politique commerciale évoquée ! (le 25 mai 2020 par courriel ; le 26 mai 2020 lors de la réunion CCI/CdC ; le 4 juin 2020 lors de la réunion CCI/CdC).

La gravité et l'importance la crise, l'avancement dans la saison, l'inquiétude légitime des professionnels du tourisme, la concurrence active des autres régions françaises et européennes qui déployaient elles-mêmes des mesures soit pour conserver leurs résidents dans les zones de proximité immédiates, soit pour les attirer lorsqu'il s'agissait de régions à vocation touristique... tous ces facteurs ont conduit en effet la CCI de Corse à engager son plan d'urgence et sa politique commerciale active en faveur de la connexion/reconnexion aérienne de la destination « Corse » sans avoir obtenu de réponse de l'autorité concédante... qui n'a au demeurant certes pas approuvé ce plan... mais non plus désapprouvé cette initiative.

D'ailleurs, il est indiqué dans le corps même de votre rapport :

- Page 25 « Un premier projet, intitulé « plan d'urgence : soutien réouverture des lignes aériennes hors OSP », a toutefois été adressé par la CCI de Corse au président du conseil exécutif de la collectivité de Corse le 25 mai 2020. » ;
- Page 19 « La chambre prend note de l'engagement du président du conseil exécutif de la collectivité de Corse de réunir l'instance de suivi, conformément aux termes du contrat de concession. ».

**Observation :**

*« L'endettement, incluant les avances exceptionnelles remboursables, est élevé en fin de période et représente 23 années d'autofinancement constant. »*

L'endettement présenté de manière globale ne permet pas d'évaluer objectivement la situation financière de la concession.

Il est nécessaire de distinguer la part d'endettement relative aux avances purement financières ou conjoncturelles en raison de la crise, de celle utilisées pour le financement des investissements destinés au développement de l'aéroport.

Les avances qui s'élèvent à 7,28 M€ correspondent à :

- L'avance du concédant à l'ouverture de la concession pour assurer son Fonds de Roulement (2,5 M€) sous la forme de quasi-fonds propres. Elle provient du Fonds de Roulement du Port de Bastia et a vocation à être remboursée uniquement à l'échéance de la concession.
- L'avance de la DGAC pour pallier l'absence de recettes de la taxe d'aéroport pendant la crise et permettre de financer le fonctionnement et l'investissement des missions régaliennes durant la crise Covid-19 (4,78 M€). Cette avance est garantie dans son remboursement par l'éligibilité des annuités dans l'assiette du financement des années à venir, il s'agit en réalité d'un préfinancement.

Le solde, soit 3,12 M€, représente donc la part résiduelle du capital des emprunts souscrits auprès des établissements bancaires pour cofinancer les investissements.

Par ailleurs, le nombre d'années d'autofinancement brut considéré (23,6) ne reflète pas la capacité de financement moyenne de l'aéroport. Cet indicateur aurait pu être calculé plus justement sur la moyenne des CAF brutes des 5 dernières années ou mieux encore, sur la moyenne des CAF sur les 3 années antérieures à la crise Covid-19 compte tenu des excellentes prévisions de trafic sur les années à venir.

Ainsi, le résultat de ces hypothèses représenterait pour un endettement global de 10,443 M€ :

Projection	CAF Brute	Nombre d'années d'autofinancement brut
2021	442 452 €	23,6
Moyenne 2017-2021	692 681 €	15,1
Moyenne 2017-2019	998 036 €	10,5

Si les avances de la DGAC et l'avance initiale de la Collectivité de Corse étaient neutralisées pour rester sur l'analyse des investissements et de leur financement, soit 3,12 M€ d'endettement résiduel, la durée de remboursement serait la suivante :

Projection	CAF Brute	Nombre d'années d'autofinancement brut
2021	442 452 €	7,1
Moyenne 2017-2021	692 681 €	4,5
Moyenne 2017-2019	998 036 €	3,1

**Observation :**

*« Le programme d'investissement qui incombait au concessionnaire n'a pas été réalisé. Les travaux de renforcement de la piste ou de création d'une aire de sécurité pour les aéronefs, pourtant programmés dès 2017 n'ont pas connu de commencement, alors qu'ils répondent à des obligations réglementaires. »*

L'écart entre le planning initial et le niveau de réalisation effectif s'explique aisément :

**Renforcement de la piste :** L'état de la piste et des parkings aéronefs font l'objet de vérifications périodiques par un bureau d'études techniques externe qui permettent de suivre en continu l'évolution des infrastructures.

Les rapports établis par cet expert (cf. Extrait du rapport 2022 – synthèse des indices de services) ont montré une dégradation moins importante et moins rapide que prévue initialement et donc ouvert la possibilité de reporter les travaux structurels en contrepartie d'un entretien renforcé, mais plus économique que les travaux initialement envisagés, avec pontage des fissures pour un coût total de 39 000 € HT en 2022.



Gingar CEBTP - Agence d'Aix en Provence  
Affaire : Calvi – Indices de Service 2022

## 1. Synthèse des indices de service

Les résultats par aire sont présentés dans le tableau ci-dessous :

Infra	IS Structurel	IS Superficiel	IS Global 2022
Piste 18/36	83	80	76
Requette 18	66	66	65
Requette 36	100	99	98
Taxiway Alpha	100	100	100
Taxiway Bravo	98	97	98
Pelicanдрome	100	100	100
Parking commercial 1	79	73	57
Parking commercial 2	80	80	66
Parking aviation générale	100	98	98
Aviation générale Nord	73	91	69
Parking aéroclub	97	96	96

Légende couleurs :

100 - 85	Très Bon
70 - 84	Bon
55 - 69	Assez Bon
40 - 54	Passable
25 - 39	Mauvais
10 - 24	Très Mauvais
0 - 9	Hors Service

Compte tenu des équilibres financiers fragiles de la concession, **les investissements lourds ne sont déclenchés que s'il n'existe pas de solution alternative**, en l'occurrence cela a été possible et réalisé sans porter atteinte aux capacités d'accueil de l'aéroport.

En ce qui concerne la création d'une **aire sécurité pour les aéronefs (RESA)**, ce projet a été complètement étudié, il a fait l'objet des procédures administratives préalables puis présenté à l'approbation de la Collectivité de Corse par courrier en date du 4 juin 2021.

En parallèle, une instruction suivie et adaptée sur le plan de la sécurité a été conduite en accord avec la DSAC, ce qui a permis de finaliser et caler d'un commun accord le planning de l'opération avec un achèvement des travaux prévu avant la saison estivale 2025.

Par ailleurs, il est indiqué dans le ROD que :

- Page 28 « La certification était par ailleurs conditionnée à la réalisation d'une aire de sécurité en extrémité de piste (RESA) obligeant à d'importants travaux de terrassement en extrémité de piste. La collectivité de Corse précise que les procédures relatives à l'opération débiteront au cours du premier trimestre 2023. ».

## B. Conclusion

**Observation :**

« La CCI de Corse s'est peu à peu éloignée de ses obligations contractuelles en matière d'information du concédant. »

Bien au contraire, la CCI de Corse a toujours produit et présenté de manière constante les documents prescrits dans le cahier des charges conformément aux dispositions arrêtées et validées par le concédant (cf. Observation supra).

Quant à la réunion de l'instance de suivi, il s'agira en effet, comme la CCI de Corse l'a plusieurs fois demandé, d'en améliorer le rythme et la régularité.

D'ailleurs, il est indiqué dans le corps même de votre rapport :

- Page 19 « La chambre prend note de l'engagement du président du conseil exécutif de la collectivité de Corse de réunir l'instance de suivi, conformément aux termes du contrat de concession. »

**Observation :**

*« Le plan stratégique 2017-2020 de la CCI de Corse prévoyait une dépense d'investissement de 12,1 M€ financée à 60 % par la collectivité de Corse, travaux à réaliser sous maîtrise d'ouvrage de la CCI. Les travaux les plus structurants concernant la réfection de la piste, la sécurisation de l'extrémité de l'aire de pose et l'extension des parkings des aéronefs n'ont pas été réalisés. »*

Les éléments de réponse détaillés sont à retrouver supra à la même observation déjà formulée dans le corps de la synthèse.

Voilà Madame la Présidente, l'ensemble des éléments de réponse que nous souhaitons voir annexés à votre rapport afin que les efforts et les résultats de nos équipes, dans la gestion d'un aéroport aussi contraint que celui de Calvi Sainte-Catherine, au cœur d'une crise du transport aérien aussi sévère que celle du Covid-19, soient exposés de la manière la plus complète possible.

En vous remerciant une nouvelle fois pour la qualité de nos échanges, je suis persuadé de l'importance des enseignements et des bénéfices de ce contrôle pour chacun des acteurs du dossier, et je vous prie de croire, **Madame la Présidente**, à l'assurance de ma considération très distinguée.

**Le Président,**

**Jean DOMINICI**

## Annexe 1 – Détail des trafics de passagers

Le tableau ci-après reprend le trafic des passagers de 2019 à 2021 pour différents aéroports insulaires des pays européens :

En passagers	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2019	Source
<b>Espagne</b>						
Ibiza	8 129 626	2 103 096	4 828 146	-74,1%	-40,6%	AENA
Palma de Majorque	29 714 140	6 105 183	14 487 903	-79,5%	-51,2%	AENA
Minorque	3 483 407	1 075 600	2 311 054	-69,1%	-33,7%	AENA
<b>Total Baléares</b>	<b>41 327 173</b>	<b>9 283 879</b>	<b>21 627 103</b>	<b>-77,5%</b>	<b>-47,7%</b>	
Grande Canarie	13 161 064	5 085 478	6 817 959	-61,4%	-48,2%	AENA
Lanzarote	7 293 277	2 521 940	3 403 999	-65,4%	-53,3%	AENA
Fuerteventura	5 575 268	2 119 946	3 067 392	-62,0%	-45,0%	AENA
Tenerife Sud	11 064 324	3 344 901	4 497 438	-69,8%	-59,4%	AENA
Tenerife Nord	5 832 052	2 791 103	3 834 243	-52,1%	-34,3%	AENA
La Palma	1 462 990	716 748	749 092	-51,0%	-48,8%	AENA
<b>Total Canaries</b>	<b>44 388 975</b>	<b>16 580 116</b>	<b>22 370 123</b>	<b>-62,6%</b>	<b>-49,6%</b>	
<b>Grèce</b>						
Héraklion	8 000 000	2 500 000	5 200 000	-68,8%	-35,0%	Wikipédia
Corfou	3 275 964	961 037	2 044 704	-70,7%	-37,6%	Fraport-airport
La Canée	2 983 542	703 482	1 795 236	-76,4%	-39,8%	Fraport-airport
Céphalonie	774 170	192 477	303 338	-75,1%	-60,8%	Fraport-airport
Mykonos	1 520 145	409 060	1 052 080	-73,1%	-30,8%	Fraport-airport
Skiathos	446 219	88 916	206 007	-80,1%	-53,8%	Fraport-airport
Santorin	2 300 440	572 963	1 546 584	-75,1%	-32,8%	Fraport-airport
Ile de Kos	2 676 644	800 655	1 574 518	-70,1%	-41,2%	Fraport-airport
Kavala	323 285	72 674	149 146	-77,5%	-53,9%	Fraport-airport
Mytilène	496 577	206 095	285 344	-58,5%	-42,5%	Fraport-airport
Aktion	625 790	161 408	372 096	-74,2%	-40,5%	Fraport-airport
Rhodes	5 542 223	1 551 123	3 366 614	-72,0%	-39,3%	Fraport-airport
Thessalonique	6 895 331	2 317 336	3 449 658	-66,4%	-50,0%	Fraport-airport
Samos	479 980	144 299	270 298	-69,9%	-43,7%	Fraport-airport
Zakynthos	1 810 427	430 255	1 012 913	-76,2%	-44,1%	Fraport-airport
<b>Total Iles grecques</b>	<b>38 150 737</b>	<b>11 111 780</b>	<b>22 628 536</b>	<b>-70,9%</b>	<b>-40,7%</b>	
<b>Malte</b>	<b>7 310 289</b>	<b>1 748 050</b>	<b>2 540 335</b>	<b>-76,1%</b>	<b>-65,2%</b>	Malta Airport
<b>Italie</b>						
Cagliari	4 747 806	1 767 890	2 753 899	-62,8%	-42,0%	Wikipédia
Alghero	1 390 379	536 716	908 551	-61,4%	-34,7%	Wikipédia
Olbia	2 978 769	1 023 964	2 081 057	-65,6%	-30,1%	Wikipédia
<b>Total Sardaigne</b>	<b>9 116 954</b>	<b>3 328 570</b>	<b>5 743 507</b>	<b>-63,5%</b>	<b>-37,0%</b>	
<b>Corse</b>						
Ajaccio	1 618 723	940 983	1 412 091	-41,9%	-12,8%	UAF
Bastia	1 559 492	812 561	1 200 201	-47,9%	-23,0%	UAF
Calvi	336 514	185 300	297 930	-44,9%	-11,5%	UAF
Figari	748 652	475 507	789 721	-36,5%	5,5%	UAF
<b>Total Corse</b>	<b>4 263 381</b>	<b>2 414 351</b>	<b>3 699 943</b>	<b>-43,4%</b>	<b>-13,2%</b>	

Chambre régionale  
des comptes

Corse



« La société a le droit de demander compte  
à tout agent public de son administration »

Article 15 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen

Les publications de la chambre régionale des comptes Corse sont disponibles sur le  
site :

[www.ccomptes.fr/corse](http://www.ccomptes.fr/corse)

**Chambre régionale des comptes Corse**

Quartier l'Annonciade

CS 60305

20297 Bastia cedex

[corse@crtc.ccomptes.fr](mailto:corse@crtc.ccomptes.fr)

[www.ccomptes.fr](http://www.ccomptes.fr)