

Paris, le 2 mai 2025

COMMISSION  
DES LOISLA  
RAPPORTEURE**Projet de loi portant création de l'établissement public administratif du commerce et de l'industrie de Corse****Audition de la Chambre de commerce et d'industrie (CCI) de Corse****Questionnaire d'Olivia Richard, rapporteure***Une réponse écrite est souhaitée d'ici le 15 mai 2025.**([a.sanchez@senat.fr](mailto:a.sanchez@senat.fr) ; [t.gabas@senat.fr](mailto:t.gabas@senat.fr) ; [secrétaires.lois@senat.fr](mailto:secrétaires.lois@senat.fr))***Questions générales****1. Quel regard portez-vous, de manière générale, sur ce projet de loi ?**

*Il répond complètement aux attentes exprimées de manière constante par la CCI de Corse depuis juin 2018, à l'article 46 de la loi PACTE du 22 mai 2019 adopté avec le soutien du Ministre de l'Economie et des Finances Bruno Le Maire, à l'étude réalisée par le cabinet EY menée conjointement avec l'Etat et la Collectivité de Corse en 2021, au communiqué de presse des Ministres Vautrin et Duvovray du 04 octobre 2024, et enfin à l'engagement déterminé exprimé par le Ministre Rebsamen depuis sa prise de fonction.*

*Ce projet de loi a recueilli l'avis favorable de l'Assemblée de Corse par délibération n°25/042 AC du 28 mars 2025 adoptée à l'unanimité, ainsi que celui du Comité Social et Economique Central de la CCI de Corse en date du 15 avril 2025.*

*Il permet la reprise de l'intégralité des missions consulaires et du format social, et donc la conservation de l'expertise et des capacités opérationnelles construites par la CCI de Corse. Il permet également et surtout de respecter les critères de quasi-régie et donc de garantir une exploitation publique des ports de commerce et des aéroports de l'Ile. Et enfin, il organise la conjonction des représentants légitimes des forces politiques et économiques de l'Ile au sein d'un même établissement.*

**2. Les modalités de création du nouvel établissement public consulaire correspondent-elle à vos attentes ?**

*Les paramètres essentiels et les objectifs principaux sont bien présents dans le texte. Il demeure néanmoins, selon nous, des améliorations possibles et souhaitables qui seront discutées soit lors de son adoption, soit à l'occasion de la rédaction du décret d'application en Conseil d'Etat, soit encore lors de la prochaine loi de finances :*

*1- En matière sociale, le remplacement du CST par un CSE central ;*



2- Toujours en matière sociale, la suppression de la date limite fixée à juin 2027 de validité des conventions, accords et engagements unilatéraux repris au 1<sup>er</sup> janvier 2026 par le nouvel établissement public, en laissant aux négociations annuelles ou ponctuelles avec les partenaires sociaux le soin de maintenir ou de faire évoluer ces conventions, accords et engagements unilatéraux ;

3- En matière de gouvernance, la participation des salariés et celle des autres offices et agences de la Collectivité de Corse au sein du Conseil d'Administration ;

4- Toujours en matière de gouvernance, la désignation des représentants consulaires élus en exercice jusqu'au renouvellement par désignation en leur sein correspondant à la proportion et au nombre assignés, à l'instar des dispositions prévues pour les représentants de l'Assemblée de Corse ;

5- La détermination de la nature de l'établissement plutôt sous forme d'EPIC que d'EPA, pour correspondre à la réalité des missions qui seront exercées et non par analogie à la forme actuelle appliquée aux CCI qui relève d'ailleurs d'un format antérieur aux dispositions de la loi PACTE qui les a réformées ;

6- Enfin, la définition et le paramétrage du financement public par la TCCI des missions consulaires en dehors du mécanisme de répartition actuel opéré par CCI France entre les CCI de région, catégorie à laquelle le nouvel établissement public n'appartiendra pas.

### **Sur l'activité, les ressources et l'effectif de la CCI de Corse**

#### **3. Présenter les missions et les spécificités de la CCI de Corse.**

Une première originalité tient à l'histoire : la CCI de Corse est de création récente ; elle naît au 1<sup>er</sup> janvier 2011 de la loi n°2010-852 du 23 juillet 2010 et de la partition par le décret n°2010-1184 du 08 octobre 2010 de l'ancienne CRCI PACA-Corse.

Il s'agit de la dernière institution à avoir suivi le grand mouvement de décentralisation-déconcentration engagé depuis les années 80, et longtemps les CCI départementales de Corse-du-Sud et de Haute-Corse ont connu un parcours parallèle et disjoint.

De manière générale, la CCI de Corse se distingue des autres CCI de région de métropole par quatre caractéristiques cumulées :

1- Le format adopté depuis 2020 est celui d'une CCIR sans CCIT mais avec uniquement des CCIL rattachées, consacrée par le décret n°1019-885 du 22 août 2019, format robuste et mutualisé, adapté à la Collectivité Unique créée en 2018 et au fait insulaire, qui a été peu retenu au niveau national (uniquement par les régions des Hauts-de-France et d'Ile-de-France) ;



2- Le modèle est très compact, avec l'exercice de l'intégralité des missions directement par la CCI de Corse elle-même (les 9 missions de l'article L.710-1) avec de surcroît, toujours dans un objectif d'efficacité et de solidité, l'internalisation facultative des missions de sûreté exercées sur les aéroports, finalisée en 2024 ;

3- La vocation affirmée de l'engagement ultra majoritaire et historique de la CCI de Corse (86,94% des produits de son Compte de Résultat 2024 ainsi que 82,3% de ses effectifs directs, soit 844 agents, et 90,5% de ses effectifs indirects - fonctions supports -, soit 64 agents, représentant un total de 908 agents, soit 88,5% des effectifs de la CCI de Corse) dans le domaine des Transports et celui des Echanges par la gestion de l'ensemble des ports de commerce (6) et des aéroports (4) de Corse.

Cette singularité procède naturellement du fait insulaire et des liens cruciaux existant entre le tissu économique représenté par la CCI de Corse et les flux de passagers (tourisme 39% du PIB) et de marchandises (import pour le commerce et le BTP, export pour l'agroalimentaire) ;

4- Et enfin, la quatrième singularité qui lie les trois autres, de fait la CCI de Corse opère ses missions quasi exclusivement pour le compte de la Collectivité de Corse, soit par les mandats de gestion octroyés (les 10 ports de commerce et aéroports, un port de pêche et de plaisance, un palais des congrès), soit par la mise en œuvre des politiques publiques de la Collectivité de Corse dans les domaines économiques (SRDEII prescriptif depuis la Loi NOTRe) et ceux de la formation professionnelle (Schéma Régional propre à la Corse article L.215-1 code de l'éducation), initiale et continue, domaines où la Collectivité dispose de compétences propres spécifiques à son statut particulier, représentant au total 96,98% des produits de son Compte de Résultat 2024. Les missions opérées pour le compte de l'Etat se résumant en termes budgétaires à seulement 3,02% de ses produits en 2024 (TCCI).

|                  | Produits 2024    | Taux d'activité |
|------------------|------------------|-----------------|
| Total            | 132 420 652,75 € |                 |
| TCCI             | 3 992 572,00 €   | 3,02%           |
| Autres activités | 128 428 080,75 € | 96,98%          |

Une dernière spécificité d'ordre différent peut également être soulignée au sujet du taux de participation aux élections consulaires. Ainsi en 2021, le taux moyen en Corse s'établissait à 16,1 % contre 6,1 % au niveau national, soit près de trois fois plus.

- Cf. fiche descriptive en annexe -

Q3-Q15\_Fiche Présentation CCIC

[Ctrl + clic pour suivre le lien]





#### 4. Décrire la situation financière de la CCI de Corse. Comment s'explique le résultat net déficitaire de 10 millions d'euros en 2023 ?

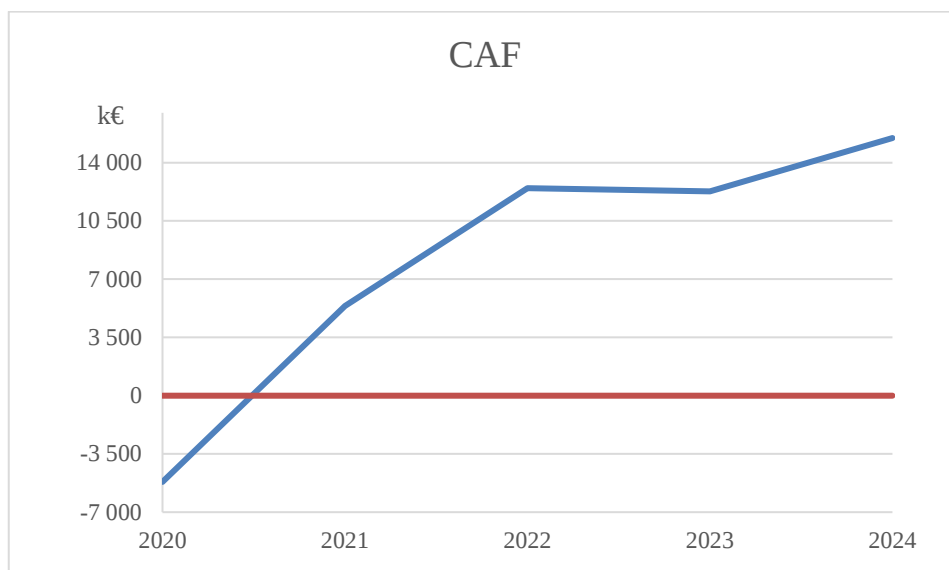
*La situation financière globale de la CCI de Corse, fortement altérée par la crise du Covid-19, est en voie de reconsolidation depuis 2022, sans soutien particulier, ni mesure d'accompagnement externe.*

*La particularité de la comptabilité des concessions et l'obligation faite d'amortir les biens immobilisés (les investissements réalisés) non pas sur leur durée de vie mais en fonction de la date d'échéance des contrats de concession, conduit à des écritures comptables (charges calculées et principalement amortissements de caducité) qui viennent dénaturer la pertinence de l'indicateur du résultat net, même si pour l'exercice comptable 2024, et plus de 25 M€ d'amortissements et provisions, le résultat d'exploitation (603 k€) et le résultat net (1 467 k€) restent positifs.*

*C'est d'autant plus impactant que d'une part, les principaux contrats de concession (les 4 aéroports et le port de commerce de Bastia) sont arrivés une première fois à échéance fin 2020, puis au 31/12/2024 après une première prorogation de quatre ans, puis enfin au 31/12/2025 après une dernière prorogation d'un an, et que d'autre part, la CCI de Corse n'a ni ralenti ni, a fortiori, cessé d'investir malgré l'approche de ces échéances comme le font les concessionnaires privés.*

*Il est donc d'usage de retenir comme indicateurs principaux et probants de la situation financière de la CCI de Corse, d'une part **la Capacité d'Autofinancement** produite lors de chaque exercice, et d'autre part, le Fonds de Roulement de chaque bilan corrélé au niveau d'investissements réalisés dans l'année.*

| En k€                    | 2020   | 2021   | 2022   | 2023   | 2024          |
|--------------------------|--------|--------|--------|--------|---------------|
| CAF                      | -5 180 | 5 385  | 12 467 | 12 273 | <b>15 484</b> |
| FdR Brut                 | 90 097 | 86 357 | 84 853 | 76 994 | 87 453        |
| Investissements réalisés | 14 359 | 11 790 | 12 296 | 20 946 | 25 763        |





*Il est également à noter comme données financières de repère des comptes exécutés 2024 qui seront adoptés lors de l'Assemblée Générale du 27 mai 2025 :*

- *Capitaux Propres : **91,40 M€**, dont résultats cumulés en report à nouveau **63,70 M€** ;*
- *Disponibilités : **55,20 M€**.*

*Toujours en ce qui concerne le Bilan, il apparaît nécessaire, pour appréhender de manière précise la situation financière de la CCI de Corse, de décomposer au Passif les différentes catégories de dettes de court, moyen et long terme :*

*Total Dettes : **106 M€** (contre un Actif circulant de **112,6 M€**) dont :*

*A/ **30,9 M€** de dettes d'exploitation et dettes diverses liées aux charges non échues au 31 décembre ainsi qu'aux produits constatés d'avance avec, outre les règlements en instance des fournisseurs de leurs factures non encore à échéance, principalement des dettes fiscales et sociales pour 16,6 M€ :*

- *Rémunération due au personnel au titre de 2024 et payée sur 2025 (décalage des variables de paie) :* 0,3M€
- *Participation due au CSE au titre de 2024 et payée en 2025 :* 0,1M€
- *Provisions pour congés payés (jours de congés non pris en 2024 et reportés sur 2025 étant donné le décalage de la période de mai à mai pour les concessions 2A) :* 1,4 M€
- *Provisions pour garantir les Compte Epargne Temps (jours de congés, RTT, et autres temps épargnés par les agents sur leurs CET) :* 8,7 M€
- *Charges sociales dues au titre de 2024 et payées en janvier 2025 :* 4,4 M€
- *Charges fiscales dues au titre de 2024 et payées en janvier 2025 :* 1,7M€

*Hormis la provision financière pour les CET qui sera utilisée lorsqu'ils seront mobilisés, majoritairement lors des départs et plutôt en fin de carrière, mais avec une reprise correspondante en produits, il s'agit de charges qui sont réglées naturellement tous les ans dans les semaines suivant la clôture de l'exercice (montant équivalent à 2023 avec l'évolution des effectifs de sureté aéroportuaire internalisés courant 2024).*

*B/ **28,1 M€** de dettes financières diverses avec les cautions demandées aux bénéficiaires des AOT sur les concessions portuaires et aéroportuaires pour 0,5 M€, une avance de 6 M€ consentie en 2005 par le fonds de roulement du port de commerce de Bastia aux fonds de roulement des aéroports de Bastia-Poretta 3,5 M€ et de Calvi-Sainte Catherine 2,5 M€ ;*



*Et surtout, des avances consenties par la DGAC en 2020, 2021 et 2022 aux 4 aéroports de l'Île, dont 21,6 M€ restant dus au 31 décembre 2024, afin de compenser le non-remboursement des dépenses de sécurité et de sûreté par l'Etat en raison de la crise Covid-19 et l'absence de trafic. Ces avances s'inscrivent dans un programme global de 700 M€ (300 M€ en 2020, 250 M€ en 2021 et 150 M€ en 2022) mis en place au profit de 86 aéroports nationaux impactés par ces non-remboursements liés à l'effondrement des recettes dédiées de l'Etat au titre de la T2S (Taxe Sécurité-Sûreté), elles sont remboursables sur 7 ans après un différé de remboursement du capital de 3 ans, soit jusqu'en 2032. Les annuités sont bien entendu éligibles au remboursement des dépenses par la T2S chaque exercice concerné.*

*C/ Et enfin, 47 M€ d'emprunts bancaires de moyen et long terme souscrits pour cofinancer les investissements réalisés dans les différents domaines d'activité (cf. supra les 85,2 M€ d'investissements réalisés au cours des 5 dernières années).*

*Parmi ces 47 M€ :*

- o 19,2 M€ concernent les équipements de sûreté/sécurité sur les aéroports qui sont requis pour ces missions et dont la couverture des annuités est garantie par le remboursement annuel de la T2S ;*
- o 27,8 M€ concernent les investissements dits commerciaux nécessaires à l'activité et au développement des activités de la CCI de Corse dont :*
  - 20,1 M€ pour les aéroports ;*
  - 7,6 M€ pour les ports ;*
  - et 0,1 M€ pour la CCI elle-même.*

*- Cf. détail joint en annexe -*

*Q4\_CCIC GLOBAL BE 2024.pdf*  
*[Ctrl + clic pour suivre le lien]*



**5. Décrire la nature et le montant annuel des ressources perçues par la CCI de Corse (compensations ou dotations versées par la collectivité, versement du produit de la taxe pour frais de chambre, etc.) ?**

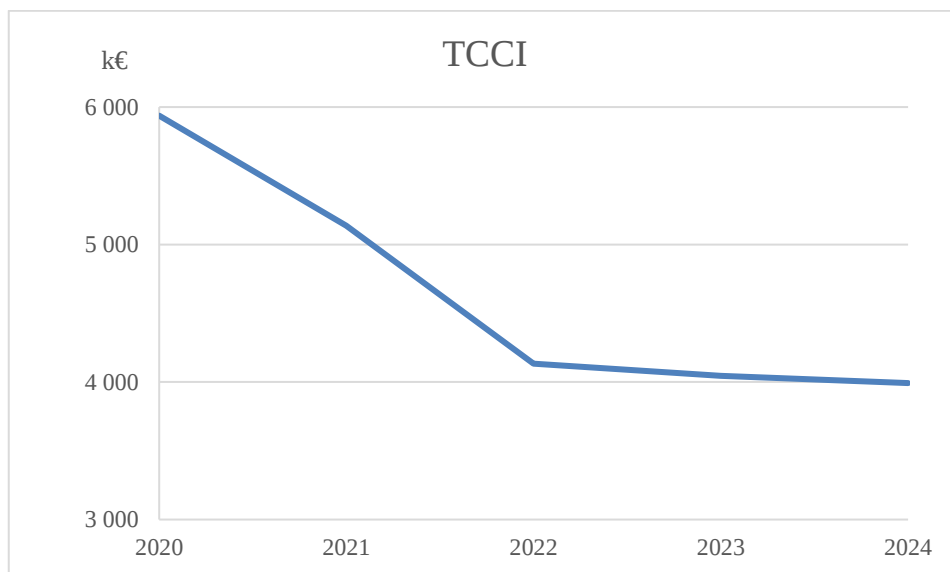
*En matière de ressources publiques, la CCI de Corse n'a perçu que les ressources provenant de la TCCI affectée par CCI France.*

*Les montants de cette taxe s'élèvent, sur la période 2020 à 2024, à :*



| Année | TCCI (k€) | Ecart en valeur (N-1) en k€ | Ecart (N-1) |
|-------|-----------|-----------------------------|-------------|
| 2020  | 5 938     |                             |             |
| 2021  | 5 138     | -800                        | -13,5%      |
| 2022  | 4 133     | -1 005                      | -19,6%      |
| 2023  | 4 046     | -88                         | -2,1%       |
| 2024  | 3 993     | -53                         | -1,3%       |

Au total sur la période, la TCCI perçue a enregistré une baisse de près de 2 M€, 1 944 935,31 € exactement, soit -32,8 %.



**6. Combien d'agents compte, au 1<sup>er</sup> janvier 2025, la CCI de Corse ? Ventilez ce chiffre en fonction du statut (agents de droit public, personnels relevant du statut de 1952, salariés de droit privé).**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2025, la CCI de Corse compte 1 026 agents (effectif physique).

La ventilation des agents en fonction du statut est précisée ci-après :

| Régime                                                                                    | Statut                                | Femmes | Hommes | Nombre d'agents |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------|--------|--------|-----------------|
| Recrutements au régime du droit privé des CCI post Loi PACTE                              | Droit privé                           | 24     | 24     | 48              |
| Convention collective nationale du personnel au sol des entreprises de transport aérien   | Droit privé                           | 272    | 391    | 663             |
| Convention collective nationale unifiée ports et manutention                              | Droit privé                           | 39     | 133    | 172             |
| Convention collective du personnel des prestataires de services dans le secteur tertiaire | Droit privé                           | 2      | 3      | 5               |
| Code du travail (apprentis)                                                               | Droit privé                           | 8      | 6      | 14              |
| Statut du personnel administratif des CCI                                                 | Personnels relevant du statut de 1952 | 88     | 36     | 124             |
| Total                                                                                     |                                       | 433    | 593    | 1 026           |



Les agents toujours au statut du personnel administratif des CCI sont affectés aux missions économiques, formation et aux fonctions « supports » qui encadrent et soutiennent l'activité des directions opérationnelles (aéroports, ports, action économique, formation, palais des congrès). Ces fonctions interviennent en matière de pilotage, ressources humaines, finance, systèmes d'information, juridique, communication et vie institutionnelle.

Elles sont mutualisées et financées par des contributions versées par les directions opérationnelles en contrepartie des services rendus.

La part de financement assurée par les ports de commerce et aéroports qui représente 90,5% du montant total de ces contributions, est recalculée à chaque exercice selon une clé de répartition fondée sur l'activité (produits de l'exercice, charges de personnel, actifs bruts immobilisés, opérations en capital, nombre d'écritures comptables).

Il convient de souligner qu'en matière d'efficacité il s'agit d'une nouvelle particularité dans le paysage consulaire, comme l'a noté le rapport IGF de Mars 2018 sur la « Revue des missions et scénarios d'évolutions des chambres de commerce et d'industrie et des chambres des métiers et de l'artisanat ».

Avec un ratio de 0,13 entre l'effectif « pilotage et support » et ceux dédiés aux missions opérationnelles, la CCI de Corse était déjà, en 2018, de loin la plus performante du réseau :

Tableau 43 : Gains de productivité résiduels possible fonctions pilotage et support (calcul effectifs pilotage & supports/effectifs missions)

| Région                                                                                         | R <sup>22</sup> | A                      |                   | B           |                   | C             |                  | D            |                  | Total             |
|------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|------------------------|-------------------|-------------|-------------------|---------------|------------------|--------------|------------------|-------------------|
|                                                                                                |                 | Eff théo <sup>23</sup> | Économie          | Eff théo    | Économie          | Eff théo      | Économie         | Eff théo     | Économie         |                   |
| Auvergne-Rhône-Alpes                                                                           | 0,31            | 154,13                 | 40,22             | 187         | 49                | 41,22         | 10,76            | 7,47         | 1,95             | 101,66            |
| Bourgogne-Franche-Comté                                                                        | 0,37            | 57,81                  | 29,96             | 31          | 16                | 17,44         | 9,04             | 1,03         | 0,54             | 55,80             |
| Bretagne                                                                                       | 0,21            | 62,51                  |                   | 79          |                   | 183,26        |                  | 1,90         |                  |                   |
| Centre                                                                                         | 0,31            | 41,92                  | 10,73             | 20          | 5                 | 6,03          | 1,54             | 1,01         | 0,26             | 17,54             |
| Corse                                                                                          | 0,13            | 11,28                  |                   | 5           |                   | 142,33        |                  | 2,20         |                  |                   |
| DROM                                                                                           | 0,27            | 31,08                  | 3,09              | 65          | 6                 | 70,32         | 7,00             | 0,00         | 0,00             | 16,53             |
| Grand-Est                                                                                      | 0,36            | 89,18                  | 41,14             | 44          | 20                | 37,90         | 17,48            | 3,57         | 1,64             | 80,65             |
| Hauts-de-France                                                                                | 0,32            | 101,16                 | 31,80             | 51          | 16                | 35,63         | 11,20            | 0,42         | 0,13             | 59,09             |
| Île-de-France                                                                                  | 0,38            | 190,17                 | 108,38            | 383         | 218               | 3,64          | 2,07             | 20,63        | 11,76            | 340,28            |
| Normandie                                                                                      | 0,27            | 84,71                  | 7,47              | 90          | 8                 | 70,73         | 6,24             | 1,37         | 0,12             | 21,73             |
| Nouvelle-Aquitaine                                                                             | 0,28            | 115,67                 | 19,12             | 164         | 27                | 105,61        | 17,46            | 2,23         | 0,37             | 64,13             |
| Occitanie                                                                                      | 0,38            | 106,26                 | 57,49             | 177         | 96                | 26,98         | 14,60            | 2,38         | 1,29             | 169,06            |
| Pays-de-Loire                                                                                  | 0,26            | 58,76                  | 2,89              | 99          | 5                 | 38,60         | 1,90             | 2,17         | 0,11             | 9,74              |
| Provence-Alpes-Côte-D'azur                                                                     | 0,43            | 79,19                  | 60,67             | 70          | 53                | 71,33         | 54,65            | 7,28         | 5,57             | 174,23            |
| <b>Total</b>                                                                                   | <b>0,32</b>     | <b>1183,83</b>         | <b>412,97</b>     | <b>1463</b> | <b>520</b>        | <b>851,01</b> | <b>153,93</b>    | <b>53,67</b> | <b>23,74</b>     | <b>1110,44</b>    |
| Moyenne trois meilleures performance (Bretagne, Pays-de-la-Loire, Normandie hors Corse & DROM) | <b>0,24</b>     | -                      | -                 | -           | -                 | -             | -                | -            | -                | -                 |
| Coût moyen effectif <sup>24</sup>                                                              | <b>64 063</b>   | -                      | -                 | -           | -                 | -             | -                | -            | -                | -                 |
| <b>Économies potentielles</b>                                                                  |                 |                        | <b>26 455 957</b> |             | <b>33 299 932</b> |               | <b>9 861 519</b> |              | <b>1 520 814</b> | <b>71 138 221</b> |

Source : Mission sur la base des données fournies par CCI France.

Extrait rapport IGF – Page 42 de l'Annexe 1 / Tableau 43

Les efforts de rationalisation poursuivis depuis et l'union consulaire de 2020 ont consolidé et amélioré cette position.

## 7. Quelle place occupe l'exploitation des infrastructures portuaires et aéroportuaires dans le total des activités de la CCI de Corse ?

Comme déjà indiqué, l'exploitation des infrastructures portuaires et aéroportuaires représente une part prépondérante dans les activités de la CCI de Corse.



En mesurant cette activité en fonction des produits du Compte de Résultat 2024, les concessions correspondent à 89,3% de l'activité de la CCI de Corse :

|                                   | Produits 2024    | Taux d'activité |
|-----------------------------------|------------------|-----------------|
| Total CCI                         | 132 420 652,75 € |                 |
| Ports y compris port de plaisance | 32 604 406,72 €  | 24,6%           |
| Aéroports                         | 85 630 769,75 €  | 64,7%           |
| Total Concessions                 | 118 235 176,47 € | 89,3%           |

### Sur le bilan de la gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires par la CCI de Corse

#### 8. Quel bilan faites-vous de la gestion par votre établissement, depuis une vingtaine d'années, des infrastructures portuaires et aéroportuaires de la Corse ?

La CCI de Corse est l'opérateur historique de la gestion des concessions portuaires et aéroportuaires en Corse. Elle a exercé cette mission pour le compte de l'État depuis la fin des années 1950 pour les aéroports, et depuis le début du XX<sup>ème</sup> siècle pour les ports.

Depuis 2005, cette gestion a été opérée pour la Collectivité de Corse, dans le cadre du transfert de compétences prévu par la loi n°2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, qui a entraîné le transfert de domanialité des principaux ports et aéroports. Les ports secondaires, quant à eux, ont été transférés à la Collectivité de Corse par la loi n°2015-991 du 7 août 2015 relative à la nouvelle organisation territoriale de la République.

Depuis deux décennies, la gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires par la CCI de Corse s'est inscrite dans une logique de continuité de service public, de sécurisation des équipements et de respect des engagements contractuels vis-à-vis du concédant.

Dans un contexte insulaire aux fortes contraintes géographiques et logistiques, la CCI de Corse a su maintenir un haut niveau de performance technique et opérationnelle de ces outils indispensables à la Corse, notamment en termes de croissance de passagers, mais également d'investissements et d'amélioration de la qualité et du confort des passagers.

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2020, l'Union consulaire a permis la mise en place d'un système aéroportuaire plus intégré, offrant à la Corse une meilleure visibilité et un effet de levier renforcé pour son rayonnement et son développement dans l'arc méditerranéen.

La Cour des Comptes dans son rapport sur le maillage aéroportuaire français souligne (page 64) :



**« La CCI exploite avec efficacité les quatre aéroports insulaires avec une vision stratégique très orientée vers le développement du tourisme. »**

Ces performances se sont traduites par :

- Un trafic global de passagers en nette progression de près de 50% sur la période 2005 à 2024 :

|           | 2005      | 2024      | Evolution pax | Evolution |
|-----------|-----------|-----------|---------------|-----------|
| Aéroports | 2 320 390 | 4 373 125 | 2 052 735     | 88%       |
| Ports*    | 3 399 338 | 3 997 412 | 598 074       | 18%       |
| Total     | 5 719 728 | 8 370 537 | 2 650 809     | 46%       |

\* hors croisières

- Un Chiffre d’Affaires en forte augmentation, de 147%, entre 2005 et 2024 :

| €         | 2005       | 2024        | Evolution € | Evolution |
|-----------|------------|-------------|-------------|-----------|
| Aéroports | 25 304 379 | 72 672 377  | 47 367 997  | 187%      |
| Ports     | 15 804 900 | 28 814 393  | 13 009 492  | 82%       |
| Total     | 41 109 279 | 101 486 770 | 60 377 490  | 147%      |

- Un niveau d’investissement soutenu avec en moyenne 13,6 M€ investis annuellement :

|           | 2005 à 2024   |
|-----------|---------------|
| Aéroports | 83 291 533 €  |
| Ports     | 188 766 254 € |
| Total     | 272 057 786 € |

- Stabilité sociale et capacité de résilience

La gestion des infrastructures portuaires et aéroportuaires par la CCI de Corse s’est distinguée par une remarquable stabilité sociale et une grande capacité d’adaptation face aux crises.

Au cours des vingt dernières années, aucune grève n’a été enregistrée, témoignant d’un dialogue social apaisé, d’une gouvernance équilibrée et d’un climat de travail constructif au sein des équipes.

Par ailleurs, la crise sanitaire liée à la Covid-19 a mis en lumière la résilience de la gestion mise en place. Malgré les contraintes exceptionnelles, l’activité a été maintenue sur l’ensemble des plateformes.

La CCI de Corse a su réagir avec efficacité en adaptant rapidement les procédures de travail afin de garantir à la fois la continuité du service et la sécurité des personnels comme des usagers.

Afin de relancer le trafic, la CCI de Corse a engagé dès 2020 un plan de relance et de reconnexion pour sortir de cette crise, ce qui s’est traduit par une reprise nettement plus rapide des liaisons aériennes sur la Corse que sur les autres aéroports français.



- *Capacité d'adaptation aux évolutions réglementaires et sectorielles*

*La CCI de Corse a démontré, tout au long des deux dernières décennies, une forte capacité d'adaptation face aux évolutions réglementaires, techniques et environnementales qui ont marqué le secteur du transport maritime et aérien.*

*Elle a intégré les nouvelles obligations imposées par les autorités nationales et européennes, qu'il s'agisse de normes de sécurité, de sûreté, d'accessibilité, ou d'environnement. À titre d'exemple, les aéroports gérés par la CCI de Corse disposent de certificats de sécurité délivrés par l'AESA (Agence de l'Union européenne pour la Sécurité Aérienne), ainsi que d'agréments de sûreté spécifiques à chaque plateforme, attestant de leur conformité aux exigences réglementaires.*

*Dans le domaine environnemental, la CCI de Corse a engagé ses infrastructures dans des démarches volontaristes telles que l'adhésion aux programmes AéroBio ou Airport Carbon Accreditation (ACA), ainsi qu'à des enquêtes de qualité comme l'ACI ASQ.*

*De même, les ports ont progressivement intégré les enjeux de transition énergétique et de développement durable dans leur stratégie, avec notamment l'électrification des postes à quai et la production d'électricité à partir d'hydrogène vert.*

- *Rationalisation de la gestion (mutualisation, polyvalence, groupements d'achats)*

*Depuis l'union des deux CCI de Corse-du-Sud et de Haute-Corse en la CCI de Corse au 1<sup>er</sup> janvier 2020, il a été recherché à rationaliser la gestion des concessions.*

*Ainsi les aéroports ont adhéré à plusieurs groupements de commandes coordonnés par l'UAF, l'UGAP ou l'État. Ils ont aussi noué un partenariat avec l'aéroport de Nice Côte d'Azur pour bénéficier de son expertise technique et sectorielle.*

*L'internalisation de la sûreté des aéroports d'Ajaccio et Figari opérée en mai/juin 2024, avec la création d'une direction régionale sûreté pour les aéroports, illustre bien cette tendance.*

- *Etudes d'impact socio-économiques*

*Deux études récentes ont mis en évidence les retombées socio-économiques liées aux concessions aéroportuaires et à l'activité de croisières à Ajaccio et Bastia.*

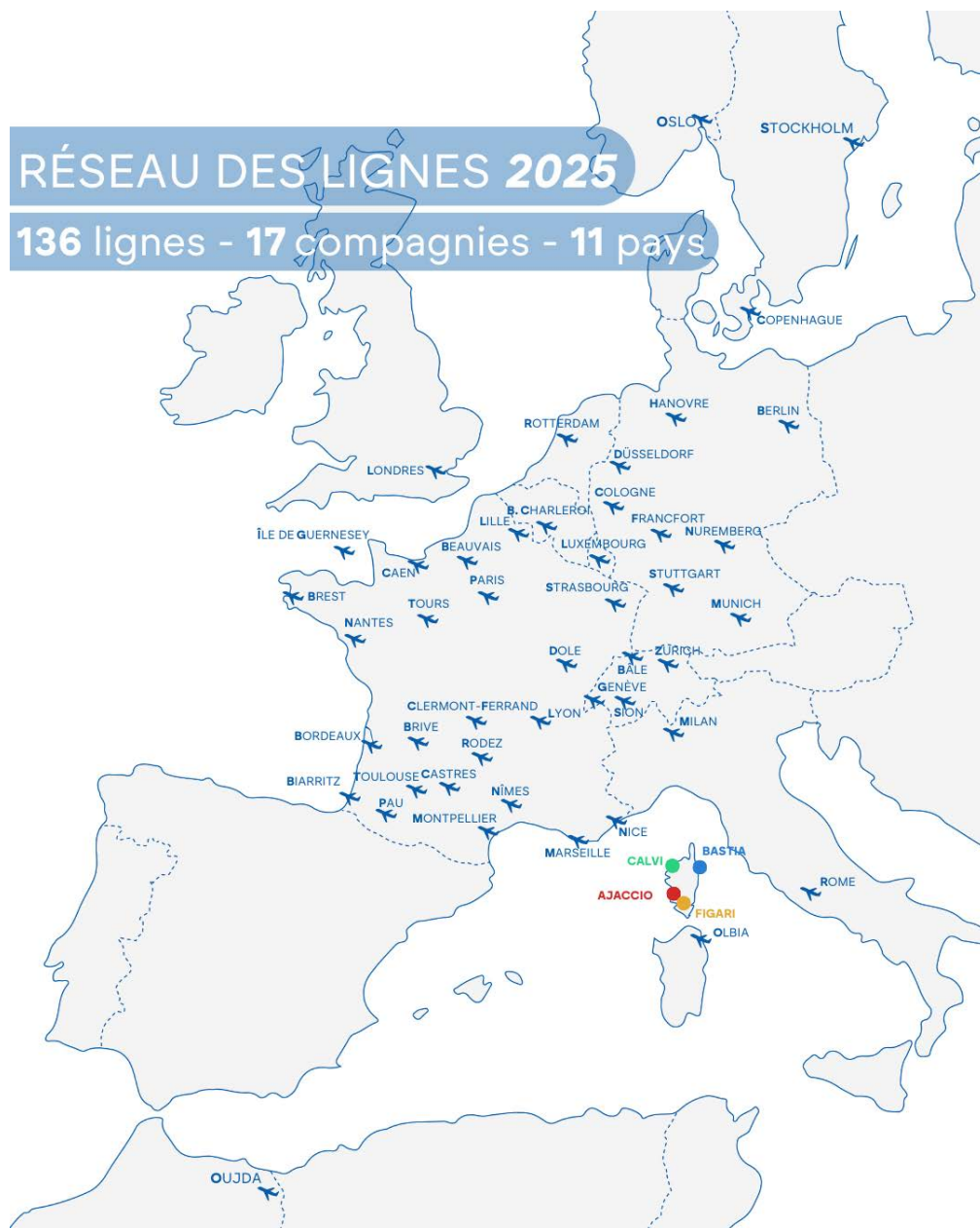
*Ainsi, les aéroports génèrent 251 M€ de valeur ajoutée et 3 347 emplois, tandis que les croisières représentent 21 M€ de retombées économiques à Ajaccio, principal port d'accueil dans ce secteur.*



- Réseau aéroportuaire

*La desserte aérienne de la Corse pour l'année 2025 présente les caractéristiques suivantes :*

- 136 lignes ;
- 17 compagnies ;
- 11 pays.

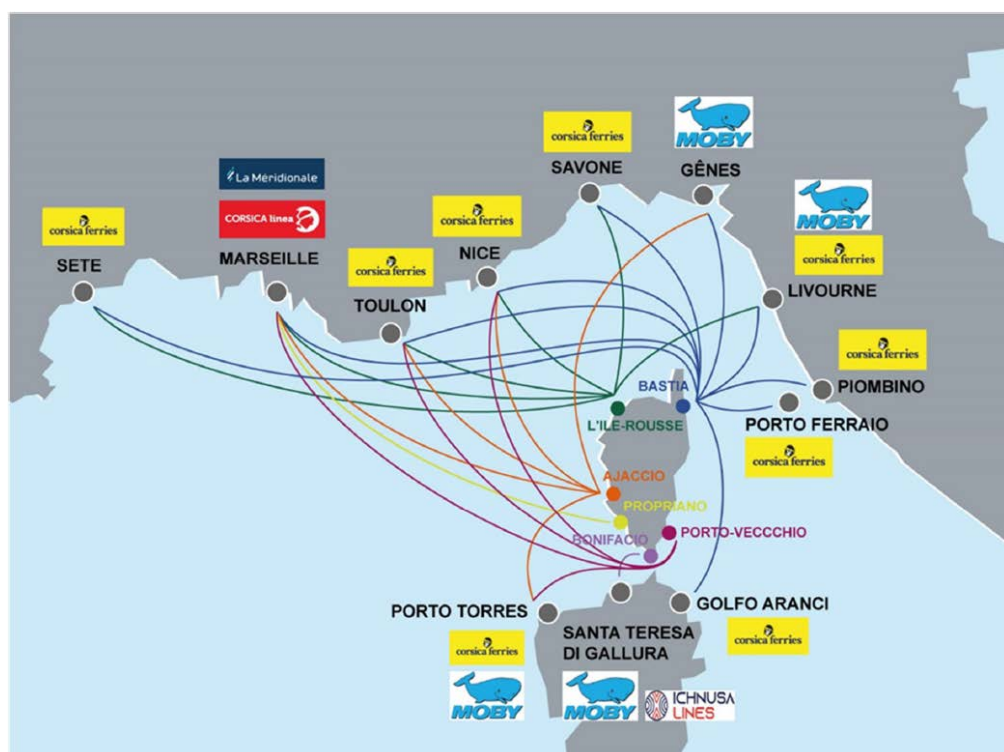




- Réseau portuaire

*En 2025, la desserte maritime de la Corse se caractérise par les éléments suivants :*

- 27 lignes avec le Continent et l'Italie ;
- 5 compagnies.



**9. Quel regard portez-vous sur les constats effectués par la CRC de Corse, s’agissant notamment du manque de « planification stratégique » des investissements pour la modernisation de ces infrastructures ?**

*Il ressort en effet de deux rapports récents de novembre 2022 de la Chambre Régionale des Comptes de Corse, différents constats tenant à l’absence de documents de planification en la matière. La Cour des Comptes a d’ailleurs émis les mêmes observations dans un rapport concomitant de Juin 2023 sur « le Maillage aéroportuaire français ».*

*Pour ce qui concerne la responsabilité du concessionnaire dans ce domaine, la CCI de Corse dispose à la fois de plans stratégiques établis pour chaque concession, et mis à jour régulièrement (Octobre 2017 et Juillet 2023) ainsi que d’un schéma sectoriel établi en novembre 2022.*

*Il est également à noter que la CCI de Corse s’est dotée d’un Plan Pluriannuel d’Investissements 2024-2028 qui concerne principalement les concessions et dont le détail est joint en annexe.*



*Il s'agit d'un programme ambitieux et exhaustif, à vocation d'aide à la décision, qui nécessitera naturellement des arbitrages et une priorisation en fonction des échanges avec la Collectivité de Corse, en lien avec les orientations stratégiques qu'elle aura retenues et des ressources financières mobilisables.*

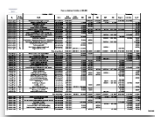
*Il n'en demeure pas moins que la finalisation du schéma directeur des aéroports, dont la réalisation a été engagée par la Collectivité de Corse, autorité concédante, ainsi que la réalisation du même schéma pour les ports de commerce, sont des cadres indispensables et attendus.*

*D'ailleurs, une architecture stratégique globale partant du PADDUC, déclinée dans un volet Transports et ramifiée pour ce qui nous concerne vers d'une part, les ports de commerce, et d'autre part, les aéroports, serait de nature à cadrer de manière légitime et cohérente nos actions dans ces différents domaines et, a fortiori, celles du futur établissement public.*

- Cf. PPI joint en annexe –

Q9\_DB AG CCIC n°08-27.05.2024-405\_PPI

[Ctrl + clic pour suivre le lien]



**10. Quels seront, d'après vous, les bénéfices d'une gestion publique sécurisée et pérennisée de ces infrastructures, notamment en termes de gestion des investissements, de qualité du service et de cohérence de l'action publique locale ?**

*L'importance pour l'économie insulaire, et d'ailleurs pour la société corse en général, des enjeux portuaires et aéroportuaires n'est plus à souligner. La différence majeure entre une gestion publique et une gestion privée de ces infrastructures se situe naturellement au niveau des buts et objectifs poursuivis par le gestionnaire dans tous ses actes et programmes d'actions, que ce soit au niveau des investissements, de la gestion du réseau des lignes aériennes ou maritimes, ou encore en matière de politique de développement, du service aux usagers et naturellement en matière de politique sociale.*

*Un gestionnaire privé, et c'est parfaitement normal, va rechercher en priorité l'optimisation des résultats financiers de son exploitation, tandis qu'un gestionnaire public va poursuivre plus naturellement des objectifs d'intérêt général qui n'ont parfois pas de rentabilité immédiate, ni même de rentabilité financière tout court, mais tendent à améliorer de manière qualitative les services rendus aux usagers et au territoire.*



*Par exemple, et ils sont nombreux, la CCI de Corse œuvre prioritairement, - et le futur établissement public n'y manquera pas -, au développement des flux, des dessertes et des réseaux de lignes en dehors des périodes de pointes estivales, car l'enjeu de la désaisonnalisation de l'activité est décisif pour l'équilibre général du secteur touristique insulaire, et pour celui de la société corse de manière générale.*

*Un privé ne manquera pas, lui, de développer son chiffre d'affaires sans cette considération.*

*En matière d'investissements, la CCI de Corse s'investit dans l'accueil des personnes à mobilité réduite, des patients et leur famille - et ils sont nombreux -, obligés de se déplacer pour des soins sur le continent... sans rentabilité financière pour les concessions.*

*Toujours en matière d'investissements, cela a été dit plus avant, la CCI de Corse investit sans tenir compte des dates d'échéance des contrats de concession, mais uniquement en fonction de la nécessité de mener les opérations pour conserver, améliorer ou développer les capacités d'accueil. Cela concerne par exemple :*

- Réfection de l'aire de stationnement des aéronefs A –Aéroport de Bastia – 2023 ;*
- Evolution de la zone d'enregistrement – Aéroport de Figari – 2022 ;*
- Réfection de la route de service – Aéroport de Bastia – 2022 ;*
- Réaménagement des sanitaires – Aéroport de Calvi – 2022 ;*
- Réfection de la station d'avitaillement – Port de pêche et de plaisance – 2023 ;*
- Réaménagement des bureaux –Aéroport d'Ajaccio – 2023 ;*
- Réfection des chaussées aéronautiques – Aéroport d'Ajaccio – 2024 ;*
- Mise en conformité des infrastructures aux normes AESA aéronautiques – Aéroport d'Ajaccio – 2024 ;*
- Remplacement des systèmes de banalisation des banques d'enregistrement et d'information aéronautique – Aéroports d'Ajaccio et de Figari – 2024 ;*
- Aménagement de la zone loueurs – Aéroport d'Ajaccio – 2024 ;*
- Mise aux normes de la bande de piste – Aéroport de Figari – 2024 ;*
- Création d'un poste ATR72 – Aéroport de Figari – 2024 ;*
- Réhabilitation de la capitainerie – Port de Bastia – 2024 ;*
- Installation d'un balisage nautique – Port de Bastia – 2024 ;*
- Consolidation des défenses d'accostage – Port de Bastia – 2024 ;*
- Dotation d'un barrage anti-pollution – Port de Bastia – 2024.*

*Et enfin, les gestionnaires privés recherchent, dans leurs politiques tarifaires, l'assurance de la meilleure rentabilité possible en répercutant sur les clients et les usagers, non seulement l'amortissement des investissements, mais leur marge bénéficiaire, tandis qu'un gestionnaire public visera simplement l'équilibre budgétaire et pratiquera donc des tarifs moins élevés pour ses redevances.*



*En cas d'excédents, ils ne sont pas distribués aux actionnaires, mais conservés et réinvestis dans les concessions afin de maintenir le potentiel productif de ces infrastructures portuaires ou aéroportuaires à un niveau de performance élevé.*

*En matière de cohérence de l'action publique locale, des partenariats avec d'autres acteurs publics peuvent être plus facilement mis en place dans le but de porter des thématiques majeures pour la région : énergies renouvelables, éco-rénovation, systèmes autonomes, gestion de l'énergie, matériaux biosourcés, développement durable et mobilité verte...*

*A titre d'exemple : le conventionnement conclu avec l'Université de Corse et son école d'ingénieurs PaoliTech dans le secteur du développement industriel illustre cette logique de partenariat.*

*Toujours dans ce domaine, la CCI de Corse dispose de la capacité à constituer des groupes de travail élargis à des partenaires publics, comme les Comités Consultatifs de Développement avec les EPCI des zones de chalandise de chaque aéroport. Ces instances sont de véritables outils de maillage et de coordination des activités de développement aéroportuaire dans les territoires.*

*Cependant, il importe dans la sphère publique, comme ailleurs - et peut-être plus qu'ailleurs -, de développer, outre la culture de l'exigence, des outils précis et pragmatiques de pilotage et de suivi des différents objectifs assignés.*

*Nous considérons en effet qu'il n'y a pas de fatalité à considérer les gestions publiques comme moins performantes, par nature, face à des gestions privées.*

### **Sur les conséquences de la création de l'établissement consulaire**

#### **11. Quels sont les avantages attendus d'un transfert de tutelle de l'État à la collectivité de Corse ?**

*Ils sont de trois ordres :*

*1- Premièrement, un avantage de simplification : il a été dit plus avant que dans les faits, la CCI de Corse opère à plus de 96,98% ses missions pour le compte de la Collectivité de Corse alors qu'elle est actuellement un établissement public placé sous la tutelle de l'Etat ; ce qui engendre des complexités de contractualisation, notamment pour la gestion des mandats de gestion comme ceux des ports de commerce et des aéroports, mais également des complexités de coordination sur les champs de compétences ou d'actions partagés.*

*Il est bon que le droit rejoigne les faits, et que l'outil de mise en œuvre des politiques publiques que nous sommes, et que sera le futur établissement public, soit rattaché à la Collectivité qui a la charge et la responsabilité d'en définir les contenus, puis d'en assurer le déploiement sur le territoire. Elle pourra le faire plus simplement et plus rapidement.*



2- Ensuite, cela apportera à la Collectivité de Corse un nouvel outil, opérationnel et dynamique, pour amplifier et gagner en traduction pratique le prolongement de ses actions dans les différents domaines d'expertise de la CCI.

La complémentarité entre une collectivité légitime dans la définition et les choix des politiques publiques à mener dans les domaines des Transports, de l'Economie et du Tourisme, de la Formation professionnelle... avec un opérateur expérimenté que sera le nouvel établissement public, permettra sans aucun doute de gagner rapidement en efficacité globale grâce à la conservation des méthodes de travail de la CCI de Corse, rodée à la proximité avec les entreprises et les territoires, aux enjeux de formation émergents dans le tissu économique insulaire ainsi qu'à la gestion des infrastructures de transport.

3- Enfin, cela permettra de conjuguer au plan insulaire la sphère politique et le monde économique de manière organisée, et de façon régulière.

Le travail conjoint des représentants élus de l'Assemblée de Corse et des représentants élus par les professionnels bénéficiera sans aucun doute à un meilleur éclairage des enjeux et dossiers économiques pour la Collectivité de Corse, et à une meilleure connaissance du tissu entrepreneurial de l'Ile des axes de travail de la Collectivité.

Par exemple, dans le domaine de l'adaptation du régime fiscal appliqué en Corse et encore imparfaitement paramétré pour répondre aux spécificités de l'économie insulaire, dossier dans lequel la CCI de Corse est engagée depuis plusieurs années.

Sur ce sujet, le rapport de l'IGF d'octobre 2018 « Pour une économie corse du XXI<sup>e</sup> siècle : propositions et orientations » mettait d'ailleurs en évidence ce travail :

« Le cabinet Goodwill Management a remis en juin 2018 un rapport à la chambre de commerce et d'industrie de Corse sur les surcoûts générés par l'insularité en Corse. L'approche de l'étude est à la fois novatrice et utile pour identifier de façon précise les différents enjeux auxquels les pouvoirs publics doivent s'attacher à trouver des réponses d'ordre structurel.

Ce phénomène a été recensé comme un facteur de surcoût par l'étude du cabinet Goodwill Management et a été également identifié par la mission dans le cadre de la comparaison des données comptables des entreprises. Ainsi, le CIIC soutient directement l'investissement des PME corses et leur permet de croître. Il joue ainsi un effet positif sur le développement économique de l'île et la mission recommande de le pérenniser. »

Au-delà de cet exemple, le nouvel établissement permettra sans aucun doute la mise en œuvre de co-constructions, d'adaptations et de réglages des politiques publiques par le dialogue institutionnalisé entre les deux légitimités qui y seront représentées.



**12. Concernant le statut (EPIC ou EPA) à conférer à l'établissement, présenter les avantages et inconvénients de chacun des deux statuts. Quelles sont les raisons motivant l'assemblée de Corse à préférer le statut d'EPIC à celui, initialement prévu, d'EPA ?**

*Selon nous, la nature du futur établissement public, EPIC ou EPA, qui devra donc être fixée par un décret en Conseil d'Etat et non par la loi, doit si possible se rapprocher des activités réellement exercées.*

*Il apparaît selon la doctrine et même la jurisprudence que la qualification d'EPIC est évaluée selon les trois critères suivants :*

- Nature des services gérés, SPIC ou pas ;*
- Proportion des redevances commerciales dans le financement global ;*
- Modalités de gestion : régime applicable au personnel, régime comptable.*

*Si un seul de ces critères n'est pas rempli, par défaut, l'établissement public est caractérisé en EPA.*

*Il est flagrant, pour ce qui concerne le futur établissement, que ces trois critères sont entièrement réunis et la position du 08 avril du Conseil d'Etat, qui raisonne par analogie avec le régime actuel des CCI, ne tient compte ni des spécificités du champ des missions de la CCI de Corse très majoritairement commerciales, ni même de l'évolution du régime des CCI depuis 2019 et la loi PACTE.*

*Dans la mesure où un nouvel établissement est créé, il nous semble donc cohérent qu'il soit qualifié de manière précise et cohérente eu égard aux missions qu'il exercera.*

**13. D'après vous, le dispositif prévu par le projet de loi permet-il véritablement de sécuriser juridiquement la qualification de « quasi-régie », conformément aux conditions fixées par l'article L. 3211-1 du code de la commande publique ?**

*C'est l'un des objectifs majeurs de la réforme, et il apparaît bien que les trois conditions requises pour bénéficier de l'exemption de « quasi-régie » soient réunies une fois la loi adoptée et promulguée, puis l'établissement public mis en place au 1<sup>er</sup> janvier 2026 :*

- 1- Pas de partenaire privé dans la gouvernance ;*
- 2- 80% de l'activité consacrée aux missions confiées par la Collectivité de Corse ;*
- 3- Contrôle analogue exercé par la Collectivité de Corse sur l'établissement au même titre que sur ses propres services.*

*Si les deux premières l'étaient déjà avec la CCI de Corse, le nouvel établissement, avec sa gouvernance, permet d'ajouter la troisième avec :*

- 1- La Présidence exercée par un membre du Conseil Exécutif de Corse ;*
- 2- La nomination du directeur opérée par arrêté délibéré en Conseil Exécutif de Corse ;*



3- *La part majoritaire des élus représentant la Collectivité de Corse au Conseil d'Administration garantie par le futur décret en Conseil d'Etat.*

*Cela permettra ainsi de mettre en œuvre les compétences déjà dévolues à la Collectivité de Corse par les articles L.4424-22 et L.4424-23 du CGCT selon le principe de libre administration des collectivités dans le choix des modes de gestion des services entrant dans leurs prérogatives et notamment par la directive européenne 2014/23/UE et ses considérants (5) (6) et surtout (46).*

**14. Quels sont les avantages de la gestion en « quasi-régie » des aéroports et des ports par le futur établissement public ? Pourquoi préférer cette solution à l'application du droit commun en matière de concurrence ?**

*Il ressort d'une part, de l'analyse de l'ensemble des facteurs caractéristiques du marché des concessions, que la mise en concurrence d'opérateurs publics, et a fortiori d'un opérateur public comme la CCI de Corse, de faible taille et affaibli par les réformes successives tant institutionnelles que budgétaires du réseau consulaire, avec de grands groupes privés très actifs tant sur le plan national qu'europpéen, ne laisse guère de doute sur l'issue d'une telle procédure.*

*Ce qui conduirait immanquablement, soit directement à l'attribution des contrats de concessions à ces intérêts privés, soit à des contentieux interminables et paralysants tels qu'observés par exemple pour l'aéroport de Tahiti Faaa en Polynésie.*

*Cela mènerait ainsi et d'autre part, à contrevenir au choix de la Collectivité de Corse de conserver la gestion des ports de commerce et des aéroports de l'Ile dans sa sphère de contrôle s'agissant, comme déjà évoqué, d'enjeux cruciaux pour la continuité territoriale pour l'Ile.*

**15. La disparition des CCI locales de Corse ne risque-t-elle pas d'entraîner la suppression d'un échelon d'action de proximité ? Comment cet enjeu est-il pris en compte dans le projet de transformation ?**

*Les CCI locales, d'origine départementale, ne correspondent plus à l'organisation des pouvoirs publics dans l'Ile depuis la suppression des Conseils Généraux de Corse-du-Sud et de Haute-Corse en 2018.*

*La loi NOTRe de 2015, consacrant le binôme Région/EPCI comme pierre angulaire des compétences économiques sur les territoires, a fortiori en Corse, conduit à réinterroger les modalités d'exercice des missions de proximité sous cet angle et le travail de conventionnement entrepris par la CCI de Corse avec les 19 EPCI de l'Ile devra être finalisé (14 conventions déjà signées ou en cours de signature à date, dont les principales).*



Par ailleurs, il est à noter l'importance accordée par la CCI de Corse au maillage du territoire par les six antennes et points de contacts économiques déployés sur l'ensemble des bassins insulaires tel que décrit dans la fiche de présentation jointe en annexe.

Q3-Q15\_Fiche Présentation CCIC  
[Ctrl + clic pour suivre le lien]



Enfin la proximité physique avec les territoires et les ressortissants s'est prolongée par une stratégie dynamique et dense de communication numérique renforcée en 2024 avec :

- Une présence dynamique sur les réseaux sociaux et une arborescence très développée :  
Autour de la page CCI de Corse, chaque secteur d'activité (Direction économique, Aéroports de Corse, Ports de Corse, Formation, Evènementiel) est doté de son propre paysage social média déployé sur les différents canaux et communautés Facebook, X, Instagram, LinkedIn. L'image institutionnelle enregistre une progression d'audience constante avec un volume de 15 350 abonnés pour 1 020 publications diffusées en 2024 ;
- Une publication mensuelle « La LETTRE CCI », diffusée en moyenne auprès de 12 700 destinataires professionnels et institutionnels de l'île ;
- Un site internet réactualisé en juillet l'an dernier, développé à l'usage des utilisateurs ressortissants, et décliné en sous-sites par secteurs d'activité et publics-cibles, à forte audience également avec près de 742 000 visites et 1,6 M pages vues en 2024 ;
- Une nouvelle identité visuelle.

En dernier lieu et toujours en matière de proximité, la CCI de Corse participe et anime un groupement de socioprofessionnels représentatifs de l'ensemble des secteurs et branches de l'économie insulaire.

Ce regroupement a été créé en mars 2020 en pleine crise sanitaire du Covid. Il est composé à ce jour des principaux représentants de l'économie insulaire, tels que l'UMIH Corse, la Chambre Régionale de Métiers et de l'Artisanat, l'U2P Corse, la CPME Corse, la FCHPA, le SPTC, Strada Corsa U NOSTRA, la FNTV Corse, les Gîtes de France, les Fédérations du BTP, la CAPEB, ainsi que les ordres des avocats et des experts comptables. Ayant atteint la maturité, le Collectif se structure désormais sous la forme d'une association collégiale baptisée « Collectif - Association Collégiale des Ordres et des Organisations Consulaires, Professionnelles et Patronales de Corse », assurant ainsi sa pérennité et consolidant sa gouvernance.

- Cf. Statuts de l'Association en annexe –



Q15\_Statuts Collectif  
[Ctrl + clic pour suivre le lien]



**16. Comment l'action du nouvel établissement va-t-elle s'articuler avec celle de la collectivité de Corse et des différents offices et agences compétents en matière économique (ADEC, OTC, ATC, etc.) ?**

*Il s'agit d'un enjeu important, qui est d'ailleurs mis en exergue par la réforme elle-même.*

*Il appartiendra à la Collectivité de Corse de poursuivre le mouvement de simplification et de rationalisation ainsi engagé afin d'actualiser et d'articuler la répartition de ses différentes compétences entre les outils dont elle disposera de manière bien plus complète une fois le nouvel établissement public créé.*

*A ce titre, il est demandé, comme déjà évoqué, que la composition du Conseil d'Administration soit élargie, selon des modalités à définir par le pouvoir réglementaire, à un collège consacré aux Offices et Agences concernés par des coactivités ou des intersections afin de favoriser, dans un premier temps, la coordination dans la mise en œuvre des actions.*

**Sur les adaptations nécessaires et les dispositions transitoires**

**17. Quels sont les avantages attendus de l'intégration, par l'article 2, de l'établissement consulaire au sein du réseau CCI France ?**

*Depuis l'origine, la CCI de Corse a émis le souhait que la réforme redéfinisse ses liens avec la tête de réseau, et donc CCI France, sans pour autant rechercher une coupure ou une rupture avec l'organisation consulaire nationale, à l'instar des CCI de Nouvelle-Calédonie ou de Polynésie.*

*Le partage des bonnes pratiques, des outils mutualisés, ou encore le bénéfice des échanges avec les autres CCI sont des points d'appui précieux qu'il importe de conserver et de développer.*

*Il conviendra donc d'organiser un lien de nature différente de celui actuellement en vigueur entre les CCI de région et CCI France, qui soit suffisamment structuré pour conserver la dynamique du réseau, mais également organisé de manière à préserver le principe de libre administration de la Collectivité de Corse dans ses domaines de compétences.*



*Ce point d'équilibre pourra être recherché soit au niveau réglementaire, soit encore de meilleure manière et plus soupagement, par la voie conventionnelle entre le futur établissement public, la Collectivité de Corse, le Ministère de l'Economie et des Finances et CCI France.*

**18. Quel regard portez-vous sur les dispositions transitoires prévues à l'article 4, et notamment :**

**a. La prolongation du mandat des 40 représentants des professionnels siégeant au sein de la CCI ?**

*La disposition prévoyant qu'à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 et jusqu'au renouvellement général, les membres élus lors du dernier renouvellement de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse siègent au sein du Conseil d'Administration de l'établissement public peut poser une difficulté d'ordre pratique et numérique dans la constitution du Conseil d'Administration dans la mesure où la CCI de Corse dispose de 40 membres élus en exercice et qu'ils doivent être minoritaires au total, pour des raisons juridiques de conformité aux conditions à réunir pour bénéficier de la quasi-régie.*

*Il est donc proposé d'envisager une disposition analogue à celle prévue pour les représentants de l'Assemblée de Corse et indiquer que la CCI de Corse élit au sein de son Assemblée Générale ses représentants au Conseil d'Administration de l'établissement public avant le 1<sup>er</sup> janvier 2026 dans le respect des proportions fixées par le décret en Conseil d'Etat et de la délibération de l'Assemblée de Corse fixant la composition du Conseil d'Administration.*

**b. Les aménagements prévus s'agissant du transfert des personnels et leur droit d'option ?**

*1- La disposition prévoyant que les conventions, accords et engagements sont prolongés jusqu'à l'entrée en vigueur des conventions, accords ou engagements unilatéraux qui leur sont substitués ou, à défaut, jusqu'au 30 juin 2027, déroge au principe général de reprise des droits et obligations, prévoit une prolongation et une date butoir de renégociation de l'ensemble des conventions, accords et engagements unilatéraux applicables au personnel de l'établissement, et crée ainsi une complexité sociale.*

*Il conviendrait de rester sur le principe général de reprise des droits et obligations, et donc de conservation des conventions, accords et engagements unilatéraux existants au 31 décembre 2025, jusqu'à ce qu'ils soient renouvelés dans le cadre commun des négociations avec les partenaires sociaux.*



2- La disposition concernant les personnels de droit public encore employés en application du statut prévu par la loi n°52-1311 du 10 décembre 1952, au nombre de 124 pour un effectif global de 1 026 et qui seront repris au 1<sup>er</sup> janvier 2026, prévoit en effet qu'ils puissent opter soit pour la conservation de leurs conditions et statuts antérieurs, soit opter pour un contrat régi par le code du travail.

Ce droit d'option est conforme aux conditions actuelles, puisqu'en vertu de la loi PACTE, le régime public est fermé depuis 2019 et que les nouveaux recrutements sont déjà tous opérés dans les conditions prévues par le code du travail, et il ne pose pas de difficultés particulières, si ce n'est le retard pris au niveau national au sein du réseau consulaire pour mettre au point une convention collective.

**c. Des aménagements comptables et financiers vont-ils être nécessaires pour prendre en compte la transformation de la CCI ?**

La disposition prévue à l'article 2, 3<sup>e</sup> alinéa du projet de loi qui modifie l'article L.712-6 du code de commerce induit la conservation du régime comptable et financier actuel de la CCI de Corse pour le futur établissement public, ce qui simplifie et garantit un passage fluide entre les deux structures au 1<sup>er</sup> janvier 2026.

### **Questions finales**

**19. En cas d'adoption de ce projet de loi était d'ici quelques semaines par le Parlement, le délai serait-il suffisant pour assurer mise en place de l'établissement public à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026 ?**

La mise en place réussie du nouvel établissement public au 1<sup>er</sup> janvier 2026 est en effet un objectif de réforme ambitieux sur le plan calendaire pour un texte attendu depuis mai 2019.

Cependant, avec un texte adopté et une loi promulguée dans les prochaines semaines, un décret d'application publié à la rentrée, des délibérations de l'Assemblée de Corse et de la CCI adoptées dans son sillage, et des arrêtés délibérés en Conseil Exécutif dans le même temps, il est en effet envisageable de mettre en place le nouvel établissement dans les délais prescrits.

Les premiers mois de l'année 2026 seront également fortement contraints par la déclinaison institutionnelle interne du nouvel établissement, la mise au point et la signature des nouveaux contrats de concession, ainsi que par la préparation et l'adoption d'un budget dépendant tant des modalités organisationnelles finalement adoptées, que des dispositions de la LFI 2026 ainsi que des décisions financières de la Collectivité de Corse en matière d'investissements notamment.



**20. Comment qualifieriez-vous les adaptations qui seront nécessaires pour intégrer ultérieurement à ce nouvel établissement public la chambre des métiers et de l'artisanat (CMA) de Corse ?**

*C'est un enjeu important, d'autant que la CCI de Corse et la CMA de Corse sont étroitement liées, notamment par la mutualisation des plateaux de formation, mais également par des coopérations multiples et développées dans les différents domaines économiques (conventions avec les EPCI en particulier).*

*Il est principalement à noter la réalisation en commun et en cours d'une Ecole Hôtelière au sein du palais des congrès d'Ajaccio qui va ouvrir ses portes à la rentrée 2025.*

*Cependant, il ne nous appartient pas de préempter un débat qui va concerner en premier lieu la Collectivité de Corse et la CMA de Corse et dont, par avance, nous nous rangeons aux conclusions.*

**21. Avez-vous d'autres remarques ou suggestions à formuler ?**

*1- Une suggestion d'amélioration : La disposition créant un CST et celles qui en découlent visent à mixer pour la représentation des salariés les régimes applicables au titre du code général de la fonction publique avec ceux du code du travail, et ce faisant, introduisent une complexité dans les modalités de représentation des salariés.*

*Il est proposé de la supprimer au bénéfice de l'application des articles L.2311-1 et suivants du code du travail, de préciser que les mandats des représentants du personnel se poursuivent jusqu'à leur terme, et que le renouvellement des institutions représentatives du personnel se fera en application des articles L.2313-1, L.2313-2, L.2314-4 du code du travail afin de disposer d'un Comité Social et Economique ou de Comités Sociaux Economiques d'établissement ainsi que d'un Comité Social et Economique central selon le choix qui aura été fait par les partenaires sociaux.*

*Les seuls agents publics encore présents à l'effectif concerné sont ceux qui sont soumis au statut du personnel administratif des CCI, dont l'application est réduite aux anciens titulaires recrutés antérieurement à la loi PACTE, et pour lesquels l'article L.6, 7° du code général de la fonction publique précise qu'il n'est pas applicable au personnel des chambres d'agriculture, des chambres de commerce et des chambres de métiers de France mentionné à l'article 1<sup>er</sup> de la loi n°52-1311 du 10 décembre 1952 relative à l'établissement obligatoire d'un statut du personnel administratif des chambres d'agriculture, des chambres de commerce et des chambres de métiers de France.*

*Enfin, le maintien des dispositions actuelles fait partie des demandes expresses et unanimes exprimées par le CSE central de la CCI de Corse le 15 avril 2025.*



*Il est donc demandé de conserver les dispositions actuellement appliquées, de considérer que les agents publics et les salariés de droit privé constituent un corps électoral unique, que le ou les CSE exercent leurs prérogatives à l'égard de l'ensemble du personnel tel que précisé par le IV de l'article 40 de la loi PACTE.*

*Ainsi, aux termes de l'accord d'entreprise relatif au fonctionnement et aux attributions du Comité Social et Economique signé le 14 mars 2024, les partenaires sociaux, en application des dispositions de l'article L.2313-2 du code du travail, ont convenu de l'existence de quatre établissements distincts au sein de la CCI de Corse. En conséquence de quoi, **quatre Comités Sociaux et Economiques d'établissement et un Comité Social et Economique central** ont été mis en place.*

*Le périmètre des cinq CSE est le suivant :*

| <i>Etablissement distinct/CSE</i>  | <i>Périmètre de l'établissement distinct/CSE Etablissements composant l'ED</i> | <i>Siret</i>          |
|------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|
| <i>Aéroports de Haute-Corse/2B</i> | <i>Aéroport de Bastia-Poretta</i>                                              | <i>13001457400045</i> |
|                                    | <i>Aéroport de Calvi Sainte-Catherine</i>                                      | <i>13001457400037</i> |
| <i>Ports de Haute-Corse/2B</i>     | <i>Port de commerce de Bastia</i>                                              | <i>13001457400052</i> |
|                                    | <i>Port de commerce de L'Île-Rousse</i>                                        | <i>13001457400060</i> |
| <i>SICs de Corse-du-Sud/2A</i>     | <i>Aéroport d'Ajaccio Napoléon Bonaparte</i>                                   | <i>13001457400169</i> |
|                                    | <i>Aéroport de Figari Sud-Corse</i>                                            | <i>13001457400177</i> |
|                                    | <i>Port de commerce d'Ajaccio</i>                                              | <i>13001457400110</i> |
|                                    | <i>Port de commerce de Bonifacio</i>                                           | <i>13001457400128</i> |
|                                    | <i>Port de commerce de Porto-Vecchio</i>                                       | <i>13001457400136</i> |
|                                    | <i>Port de commerce de Propriano</i>                                           | <i>13001457400144</i> |
|                                    | <i>Port de plaisance d'Ajaccio Tino Rossi</i>                                  | <i>13001457400151</i> |
|                                    | <i>Palais des congrès d'Ajaccio</i>                                            | <i>13001457400193</i> |
| <i>Etablissement régional</i>      | <i>Hôtel consulaire Bastia</i>                                                 | <i>13001457400011</i> |
|                                    | <i>Hôtel consulaire Ajaccio</i>                                                | <i>13001457400029</i> |
|                                    | <i>Antenne de Corte</i>                                                        | <i>13001457400086</i> |
|                                    | <i>Antenne de Ghisonaccia</i>                                                  | <i>13001457400094</i> |
|                                    | <i>Institut consulaire de formation d'Ajaccio</i>                              | <i>13001457400185</i> |
|                                    | <i>CCI Formation Corsica Bastia</i>                                            | <i>13001457400078</i> |



*2- Une contribution en réaction au contexte médiatique, souvent péjoratif pour les réseaux consulaires en Corse et pour la CCI en particulier :*

*La décision de nos élus en 2019 de procéder à l'union des CCI de Corse-du-Sud et de Haute-Corse en 2020, la liste commune présentée en 2021, les efforts de rationalisation engagés depuis, et le travail de « compliance » avec l'introduction des recommandations de l'AFA, de la loi Sapin 2, dans nos méthodologies et notre Règlement Intérieur, au bénéfice de l'assistance du cabinet Novlaw Avocats, traduisent une volonté profonde et déterminée de tourner définitivement les pages douloureuses d'une histoire parfois tragique enregistrée en Corse-du-Sud au cours des décennies précédentes. Evidemment, rien de cet aggiornamento n'est retenu ni valorisé par les médias et les esprits malveillants qui préfèrent cultiver un halo sulfureux pourtant désormais dépassé et révolu.*

*Cela vient trop souvent et injustement polluer le travail de notre institution, jeter le discrédit sur nos élus et collaborateurs, miner nos efforts et notre engagement au service de l'économie insulaire. Mais cela n'entamera pas notre sincérité et notre détermination à soutenir jusqu'à son terme la réforme de notre Chambre de Commerce et d'Industrie.*