

**CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE L'ETABLISSEMENT PUBLIC DU COMMERCE ET DE L'INDUSTRIE
DE CORSE**

SEANCE D'INSTALLATION

LUNDI 22 DECEMBRE 2025

DELIBERATION	N°14/22-12-2025/14
---------------------	---------------------------

OBJET :

**APPROBATION DU CONTRAT DE CONCESSION DE SERVICE PUBLIC
D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE BASTIA-PORETTA OCTROYE PAR LA
COLLECTIVITE DE CORSE PRENANT EFFET AU 1^{er} JANVIER 2026**

Nombre total de Membres Titulaires	:	50
Issus de la Collectivité de Corse	:	30
Issus des Représentants des Professionnels	:	20
Nombre de Membres Elus Titulaires présents	:	41
Issus de la Collectivité de Corse	:	25
Issus des Représentants des Professionnels	:	16
Nombre de Membres Elus Titulaires ayant donné pouvoir	:	8
Issus de la Collectivité de Corse	:	4
Issus des Représentants des Professionnels	:	4
Nombre total de Membres Elus Titulaires présents et représentés	:	49
Issus des Représentants des Professionnels	:	20
Issus de la Collectivité de Corse (Quorum Collèges : 21)	:	29
Nombre total de votants	:	49
Adoption	:	49

Membres Elus Titulaires ayant pris part au vote :

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Jean-Félix ACQUAVIVA, Danielle ANTONINI, Véronique ARRIGHI, Angèle BASTIANI, Paul-Félix BENEDETTI, Jean-Marc BORRI, Angèle CHIAPPINI, Cathy COGNETTI-TURCHINI, Romain COLONNA, Christelle COMBETTE, Eveline GALLONI D'ISTRIA, Jean-Charles GIABICONI, Josepha GIACOMETTI-PIREDDA, Gilles GIOVANNANGELI, Pierre GUIDONI, Saveriu LUCIANI, Marie-Antoinette MAUPERTUIS, Paola MOSCA, Jean-Paul PANZANI, Julien PAOLINI, Louis POZZO DI BORGO, Gilles SIMEONI, Charlotte TERRIGHI, Hervé VALDRIGHI, Hyacinthe VANNI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Jean-Louis ALBERTINI, Jean DOMINICI, Dominique DI MENZA, Jeanne FRASSATI, Auguste GIOVANNI, Karina GOFFI, Michel IENCO, Jean-André MAURIZI, Pierre NEGRETTI, Pierre ORSINI, Jean-François PAOLI, Antoine ROSSI, Paul TROJANI, Olivier VALERY, Stefanu VENTURINI, Nathalie VOLPI.

.../...

Membres Elus Titulaires ayant donné pouvoir :

Représentants de la Collectivité de Corse : Mmes, MM.

Dominique LIVRELLI à Jean-Félix ACQUAVIVA, Jean-Martin MONDOLONI à Angèle CHIAPPINI, Pierre POLI à Christelle COMBETTE, Paul QUASTANA à Paul-Félix BENEDETTI.

Représentants des Professionnels : Mmes, MM.

Dominique ANDREANI à Pierre NEGRETTI, Joseph BENZONI à Olivier VALERY, Jean-François CASTELLI à DI MENZA Dominique, Gilles CIONI à Stefanu VENTURINI.

VU le chapitre IV du titre II du livre IV de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales ;

VU la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'établissement public du commerce et de l'industrie de Corse ;

VU le décret n°2025-1248 du 19 décembre 2025 pris pour l'application de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'établissement public du commerce et de l'industrie de la Collectivité de Corse, venant compléter le chapitre IV du titre II du livre IV de la quatrième partie du code général des collectivités territoriales par une section 6 ;

VU l'arrêté du 19 décembre 2025 relatif à l'établissement public du commerce et de l'industrie de la collectivité de Corse ;

VU la délibération n°25/182 AC de l'Assemblée de Corse du 27 novembre 2025 approuvant les Statuts de l'établissement public du commerce et de l'industrie de Corse ;

VU la délibération n°01/22-12-2025/1 du 22 décembre 2025 du Conseil d'administration de l'établissement public du commerce et de l'industrie de Corse, adoptant le Règlement Intérieur de l'établissement ;

VU l'article 5.5.1 des Statuts de l'EPCI-C, précisant notamment que « *La première séance d'installation suivant la création de l'EPCI-C au 1^{er} Janvier 2026 peut intervenir avant cette date, dès la désignation d'une part des représentants de la collectivité de corse et d'autre part des vingt membres de l'assemblée générale de la chambre de commerce et d'industrie de corse qui siégeront au conseil d'administration de l'établissement public. Lors de cette séance, le conseil d'administration de l'Etablissement public ne pourra toutefois adopter que des mesures d'organisation interne destinées à préparer la mise en place de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse, telles que la désignation des membres du bureau, des membres des commissions règlementées et l'adoption du règlement intérieur.* »

CONSIDERANT la nécessité de procéder à l'approbation du Contrat de Concession de Service Public d'Exploitation de l'Aéroport de Bastia Poretta octroyé par la Collectivité de Corse à effet du 1^{er} janvier 2026 au titre de l'exception de quasi régie permise par la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 avant qu'il n'entre en vigueur ;

CONSIDERANT la transmission à intervenir du contrat signé au contrôle de légalité prévue le 31/12/2025 à minuit ;

CONSIDERANT la prise d'acte à intervenir de l'approbation du contrat par une délibération spécifique lors du prochain Conseil d'administration prévu le 2 janvier 2026 ;

Le rapport et la délibération qui vous sont soumis sont destinés à vous prononcer sur l'acceptation du contrat de concession de service public de l'aéroport de Bastia-Poretta octroyé par la Collectivité de Corse qui prendra effet au 1^{er} janvier 2026.

Les infrastructures aéroportuaires et portuaires, sont par définition des secteurs stratégiques pour les territoires insulaires.

Les objectifs prioritaires qui guident l'action de la Collectivité de Corse visent principalement à garantir la maîtrise publique de la gestion des ports et aéroports de l'île.

Le modèle de gestion des ports et aéroports, comme celui des transports aériens et maritimes, doit certes répondre avec force à des enjeux d'efficacité économique.

Mais il doit également répondre à des objectifs sociaux, et plus largement garantir la prééminence de l'intérêt général, celui de la Corse et des Corses, sur les intérêts particuliers.

Ces objectifs ont été consacrés par le législateur via l'adoption de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 portant création de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026.

Selon l'article L.4424-42 du Code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Il sera en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse.

C'est dans ce contexte qu'il vous est proposé de vous prononcer sur l'acceptation du contrat de concession de service public de l'aéroport de Bastia-Poretta.

Conformément à l'article L.4424-42 du Code général des collectivités territoriales et son 5°, afin que le Conseil d'Administration se prononce en toute connaissance de cause, seront présentés dans le rapport ci-après :

- Le rappel du contexte et des caractéristiques de l'aéroport de Bastia-Poretta ;
- Les conditions d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Bastia-Poretta ;
- Les principales caractéristiques du contrat de concession de service public à conclure.

PRÉAMBULE

Construit en 1947, l'aéroport de Bastia-Poretta est classé en catégorie 4E (4 pour la longueur de la piste « piste de 1 800 mètres et plus », et E pour le type d'aéronefs pouvant être reçus « B777... ») selon la classification de l'agence européenne de la sécurité aérienne (AESA).

Avec un trafic annuel oscillant autour de la barre de 1,5 million de passagers depuis plusieurs années, il est classé par la direction générale de l'aviation civile (DGAC) parmi les aéroports moyens et bénéficie d'une capacité d'accueil de 1,6 million de passagers.

Par une loi n°2002-92 du 22 janvier 2002 relative à la Corse, la collectivité territoriale de Corse s'est vu transférer la propriété et la compétence pour créer, aménager, entretenir, gérer et, le cas échéant, pour étendre le périmètre des aéroports d'Ajaccio, de Bastia, de Calvi et de Figari.

Par une loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation de la République, dite « NOTRe », la collectivité territoriale de Corse, les départements de Corse-du-Sud et de Haute-Corse ont été substitués par la Collectivité de Corse.

L'exploitation de l'aéroport de Bastia a été confiée par la collectivité territoriale de Corse à la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de Haute-Corse par un contrat de délégation de service public du 4 janvier 2006.

Par un décret n°2019-885 du 22 août 2019, les droits et obligations de la Chambre de Commerce et d'Industrie Territoriale de Bastia et de Haute-Corse ont été transférés à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse.

Le contrat de délégation de service public devait initialement prendre fin le 31 décembre 2020.

La crise sanitaire ayant bouleversé l'exécution du contrat, un avenant a été conclu le 29 décembre 2020 pour prolonger sa durée jusqu'au 31 décembre 2024.

L'article 46 de la loi n°2019-486 du 22 mai 2019, dite « PACTE », a posé le principe d'une réflexion sur l'avenir des réseaux consulaires de Corse en prescrivant la conduite d'une étude conjointe entre la Collectivité, l'État et les chambres consulaires.

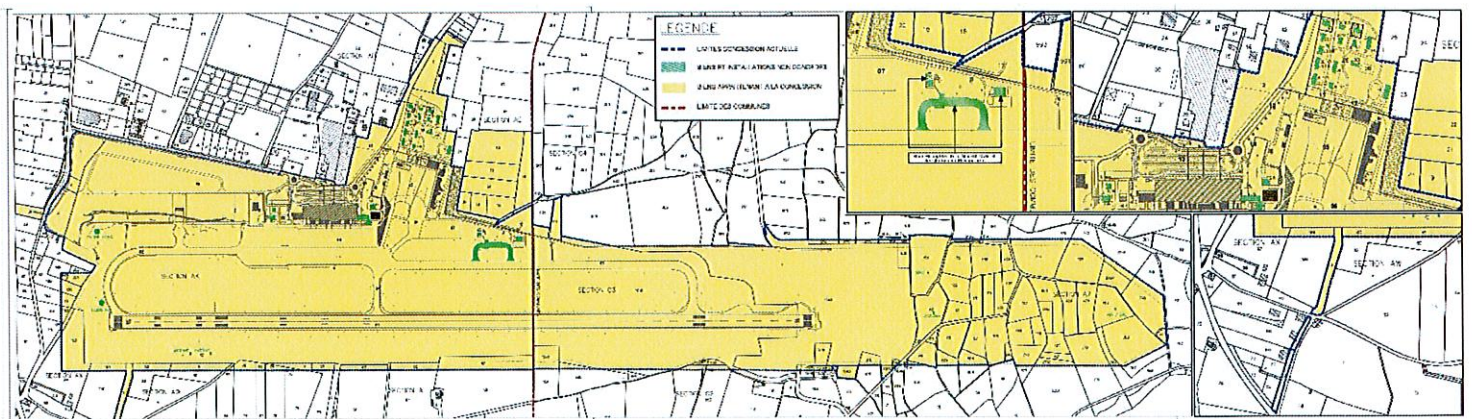
En prévision de ces évolutions législatives, un avenant a été conclu le 26 décembre 2024 pour prolonger la durée du contrat de délégation de service public jusqu'au 31 décembre 2025.

Par une loi n°2025-640 du 15 juillet 2025, le législateur a prévu que l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse serait créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026.

Aux termes de l'article L.4424-42 du Code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Dans la perspective de l'échéance du contrat de concession actuel, l'Assemblée de Corse s'est, par délibération n°25/180 AC en date du 27 novembre 2025, prononcée sur le principe du recours à un contrat de concession de service public en quasi-régie pour l'exploitation de l'aéroport de Bastia-Poretta.

L'Assemblée de Corse s'est également prononcée par délibération N°25/211 AC du 19 décembre 2025 sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Bastia-Poretta.



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

L'aéroport de Bastia est actuellement exploité par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse dans le cadre d'un contrat de délégation de service public du 4 janvier 2006.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse assure, à titre exclusif, la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport de Bastia.

La Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse exerce également des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des avions et contribuant au développement de l'activité aéroportuaire et de la zone aéroportuaire concédée.

La police des aérodromes et des installations à usage aéronautique est assurée dans les conditions prévues aux articles L.6332-1 et suivants du code des transports.

En contrepartie des obligations lui incombant, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse est autorisée à percevoir les redevances aéroportuaires ainsi celles correspondant à toute prestation de services qu'elle est amenée à fournir dans le cadre de sa mission et de l'exploitation du domaine public concédé.

1.3. LES ACTIVITÉS DE L'AÉROPORT DE BASTIA

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

1.3.1. Aviation Commerciale

On entend par « *aviation commerciale* » l'activité d'aéronef régulier ou non régulier effectuant du transport public de passagers, de fret et de courrier et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis, ...).

Evolution du trafic passagers sur les 3 dernières années

L'évolution mensuelle du trafic passagers sur les trois dernières années est la suivante :

	2024	2023	2022	2021	Evol pax 24/23	Evol % 24/23
Janvier	68 103	62 703	49 436	36 041	5 400	8,61 %
Février	61 659	59 289	49 844	30 826	2 370	4,00 %
Mars	70 568	65 674	57 535	31 241	4 894	7,45 %
Avril	106 448	113 438	118 869	29 584	-6 990	-6,16 %
Mai	147 363	148 794	147 663	82 342	-1 431	-0,96 %
Juin	165 309	159 182	163 348	124 500	6 127	3,85 %
Juillet	193 291	215 015	223 499	213 774	-21 724	-10,10 %
Août	227 064	224 122	237 214	241 501	2 942	1,31 %
Septembre	165 176	169 207	160 797	151 500	-4 031	-2,38 %
Octobre	129 626	128 945	128 046	114 147	681	0,53 %
Novembre	74 143	73 651	72 360	70 523	492	0,67 %
Décembre	81 867	80 285	80 427	74 224	1 582	1,97 %
TOTAL	1 490 617	1 500 305	1 489 038	1 200 203	-9 688	-0,65 %

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

Le trafic « passagers » de cette plate-forme reste exclusivement assuré par des vols réguliers. Il représente 98,70% du trafic global en 2024.

Ce trafic est constitué principalement des lignes :

- De la DSP sur Nice, Marseille et Paris Orly ;
- Des « Low-Cost » ;
- Des compagnies « Legacy ».

Le trafic « non régulier » correspondant aux vols charters (événementiel, foot, gendarmerie, Evasan, aviation d'affaires, déroutements, etc.) ne constitue que 1,30% du trafic global en 2024.

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

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

1.3.2. Aviation d'affaires

On entend par « aviation d'affaires » l'activité d'aéronef commercial non-régulier (à la demande) effectuant du transport public de passagers, de fret et de poste et exploité par des entreprises autorisées à cet effet (compagnies aériennes, entreprises d'avions taxis, aéronefs d'entreprise, etc.).

L'évolution du trafic (en mouvements) sur les deux dernières années est la suivante :

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

1.3.3. Aviation Générale

On entend par « *aviation générale* » l'activité d'aéronefs non commerciaux non autorisés à effectuer du transport public. Ce sont principalement des avions appartenant à des aéro-clubs ou à des particuliers ou sociétés. Une distinction est faite entre les mouvements « locaux » et les mouvements « voyages ».

L'évolution du trafic (en mouvements) sur les deux dernières années est la suivante :

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

1.3.4. Activités extra-aéronautiques

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

Redevances extra-aéronautiques	Description
Autres prestations aéroportuaires	
Redevances sur chiffre d'affaires	Redevance perçue sur les activités commerciales (bar/restauration, tabac, ...)
Publicité	Redevance perçue sur la régie publicitaire (Panneaux 4x3 en extérieur, supports publicitaires en aérogare, ...)
Redevances s/distribution carburant	Redevance perçue sur le volume de carburants distribués (Jet, Avgas)
Cars de piste	Redevance perçue pour la mise à disposition du service d'assistance par cars de piste
Location banques loueurs de véhicules	Redevance perçue pour la mise à disposition de postes de travail
Location autres banques	Redevance perçue pour la mise à disposition de postes de travail (TO, compagnie, assistant, ...)
Câblage fibre optique	Redevance perçue pour la mise à disposition de la fibre optique
Usage d'installation du dépôt pétrolier	Redevance perçue pour la mise à disposition des installations du dépôt de carburants
Redevances domaniales	
Terrains / parking	Redevance perçue pour la mise à disposition de terrains / parkings
Bureaux / locaux	Redevance perçue pour la mise à disposition de bureaux / locaux
Locaux d'habitation	Redevance perçue pour la mise à disposition de logements
Boutiques	Redevance domaniale et commerciale perçue pour la mise à disposition de surfaces à destination des boutiques
Surfaces	Redevance perçue pour la mise à disposition de surfaces
Redevances industrielles autres prestations	
Eau	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'eau potable
Déchets	Redevance perçue pour la mise à disposition d'un service d'enlèvement de détritrus
Energie électrique	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation d'énergie électrique
Nettoyage des locaux	Redevance perçue pour la réalisation d'une prestation de nettoyage
Téléphone	Redevance perçue pour la mise à disposition et la consommation des installations de téléphonie
Autres prestations de service	Redevance perçue pour la mise à disposition de personnel
Redevances d'usage	
Parcs de stationnement	Redevance perçue pour l'utilisation des parcs de stationnement par les usagers
Cartes d'accès parking	Redevance perçue pour l'utilisation des parcs de stationnement (abonnement) par les usagers
Produits activités annexes	
Produits activités annexes	Redevance perçue pour la fabrication et la mise à disposition de titre de circulation pour le personnel et de laissez-passer pour véhicule

1.4. LES PRINCIPALES DONNÉES FINANCIERES DE L'EXPLOITATION ACTUELLE

Evolution du chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est composé principalement du chiffre d'affaires aéronautique (redevances aéroportuaires) et du chiffre d'affaires extra-aéronautique (prestations de services aéroportuaires, redevances domaniales, prestations industrielles et d'usage).

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

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

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

Evolution des charges d'exploitation

Les charges d'exploitation sont principalement liées aux « salaires et charges » et aux « achats et charges externes ».

Les différents postes de charges des six rubriques décrites dans le tableau ci-après varient de manière distincte en fonction du trafic ou des paramètres conjoncturels internes ou externes.

Les charges d'exploitation sont détaillées dans le tableau ci-après :

Charges d'exploitation (en k€)	BE 2024	BE 2023	BE 2022	BE 23 / BE 22	BE 23 / BE 22
Autres achats et charges externes	3 491	3 655	3 503	-164	-4%
Impôts et taxes	311	295	276	16	5%
Salaires et traitements, Charges sociales	4 821	4 479	3 627	343	8%
DAP	4 111	1 095	510	3 016	275%
Autres charges	84	83	66	1	1%
Contributions versées aux services	575	711	698	-136	-19%
Total	13 393	10 318	8 680	3 075	30%

Evolution du résultat d'exploitation

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

.../...

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

Evolution de la capacité d'autofinancement

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

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

Synthèse globale de la situation bilancielle

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

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

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

Aéroport de Bastia – Postes bilan clés :

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

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

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

Selon l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales, une collectivité territoriale peut confier la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un opérateur économique par une convention de délégation de service public.

L'article L.1121-3 du code de la commande publique précise que : « *la délégation de service public mentionnée à l'article L.1411-1 du code général des collectivités territoriales est une concession de services ayant pour objet un service public et conclue par une collectivité territoriale, un établissement public local, un de leurs groupements, ou plusieurs de ces personnes morales* ».

Aux termes de l'article L.3211-1 du même code, un contrat de concession de service public peut être conclu dans le cadre d'une quasi-régie.

Pour établir l'existence d'une relation de quasi-régie, la Cour de justice (CJCE, 18 novembre 1999, *Teckal*, aff. C-107/98) et les articles L.3211-1 et suivants du code de la commande publique posent trois critères cumulatifs :

- Critère 1 : le contrôle exercé par le ou les pouvoirs adjudicateurs sur leur cocontractant doit être analogue à celui qu'ils exerceraient respectivement sur leurs propres services. Ce critère peut être rempli, lorsque le contrôle est exercé soit par un pouvoir adjudicateur (art. L.3211-1 du code de la commande publique), sinon conjointement par plusieurs pouvoirs adjudicateurs (art. L.3211-3 du code de la commande publique) ;
- Critère 2 : l'activité de l'entité contrôlée doit être consacrée à plus de 80% pour le ou les pouvoirs adjudicateurs qui la contrôle (art. L.3211-1 et suivants du code de la commande publique). Pour calculer la part d'activité à prendre en considération, le code de la commande publique précise que le pourcentage d'activités est déterminé en prenant en compte le chiffre d'affaires total moyen ou tout autre paramètre approprié fondé sur les activités, tel que les coûts supportés, au cours des trois exercices comptables précédant l'attribution de la délégation de service public. Si ces éléments ne sont pas disponibles ou ne sont plus pertinents, le pourcentage d'activités est déterminé sur la base d'une estimation réaliste (art. L.3211-5 du code de la commande publique) ;
- Critère 3 : l'entité contrôlée à laquelle il est envisagé d'attribuer la délégation de service public ne doit pas comporter de participation directe de capitaux privés, à l'exception des formes de participation de capitaux privés sans capacité de contrôle ou de blocage requises par la loi qui ne permettent pas d'exercer une influence décisive sur la personne morale contrôlée (art. L.3211-1 et s. du code de la commande publique).

Un établissement public peut être en situation de quasi-régie auprès d'une autorité concédante (CE, avis, *Conditions d'établissement d'une relation de quasi-régie conjointe entre l'État et certaines collectivités territoriales et certains groupements de collectivités, d'une part, et CEREMA, d'autre part*, n°404386).

A ce titre, il est rappelé que par une loi n°2025-640 du 15 juillet 2025, le législateur a prévu que l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse serait créé en lieu et place de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse à compter du 1^{er} janvier 2026.

...

Aux termes de l'article L.4424-42 du code général des collectivités territoriales, l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse sera un établissement public de la Collectivité de Corse.

Il sera en situation de quasi-régie avec la Collectivité de Corse (exposé de motifs de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025).

C'est dans ce contexte que le Collectivité de Corse a engagé une procédure d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Bastia-Poretta en application des dispositions des articles L.3200-1 et suivants du code de la commande publique.

2.2. LE DÉROULEMENT DE LA PROCÉDURE

La procédure d'attribution du contrat de concession de service public de l'aéroport de Bastia-Poretta s'est déroulée dans les conditions suivante suivantes :

- Avis de la commission consultative des services publics locaux le 27 novembre 2025 ;
- Délibération de l'Assemblée de Corse sur le principe de la concession de service public local le 27 novembre 2025 ;
- Délibération de l'Assemblée de Corse sur le choix du concessionnaire et le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Bastia-Poretta le 19 décembre 2025.

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

Le contrat porte sur une concession de service public conclue dans le cadre d'une quasi-régie auprès de l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse qui confie à ce dernier la réalisation, l'entretien, le renouvellement, l'exploitation, le développement et la promotion des infrastructures et services nécessaires au fonctionnement de l'aéroport de Bastia.

Les principales caractéristiques du contrat sont présentées ci-après.

3.1. L'OBJET DU SERVICE

Le contrat a pour objet de confier au concessionnaire la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services de l'aéroport de Bastia.

Le concessionnaire pourra, avec l'accord de l'autorité concédante, exercer lui-même ou prendre part à des activités connexes à ses missions de prestations de services nécessaires à l'escale des avions ou contribuant au développement de l'activité aéroportuaire et, plus globalement, du périmètre de l'aéroport.

.../...

Le concessionnaire exécutera l'ensemble des missions lui incombant conformément aux stipulations du contrat et de la convention conclue entre l'Etat et la Collectivité de Corse en application de l'article L.6321-3 du code des transports, notamment les tâches aéronautiques prévues aux articles L.6328-3, L.6332-3 et L.6341-2 du code des transports sous l'autorité du titulaire des pouvoirs de police mentionné à l'article L.6332-2 du même code.

Le concessionnaire exercera à titre exclusif l'ensemble des activités relevant de la concession à ses frais, risques et périls, conformément aux stipulations du contrat.

3.2. LE CONCESSIONNAIRE

Le concessionnaire sera l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse.

3.3. LA DUREE

La date d'entrée en vigueur du contrat est fixée au 1^{er} janvier 2026.

Le contrat aura, sauf résiliation anticipée, une durée de 15 ans à compter de sa date d'entrée en vigueur.

3.4. TRAVAUX

Le concessionnaire réalisera, dans les conditions et selon les calendriers prévus par le contrat et ses annexes, l'ensemble des travaux prévus au titre de la concession, tels que les travaux d'investissement et les travaux de GER.

Le concessionnaire prendra à sa charge l'intégralité des frais et risques de conception, de réalisation et de financement des travaux qu'il réalise dans le cadre de la concession, y compris concernant les études, terrains, ouvrages et installations qui lui sont remis dans les conditions prévues au contrat.

Par dérogation, l'autorité concédante pourra assurer la maîtrise d'ouvrage de certains travaux d'investissement (travaux neufs et de renouvellement) réalisés dans le périmètre de la concession, notamment dans le cadre de la planification pluriannuelle d'investissement de l'autorité concédante et des opérations qu'elle estime stratégiques, par exemple au titre des infrastructures structurantes de l'aéroport. Le concessionnaire sera alors tenu d'en assurer le financement à hauteur des montants prévus au plan d'investissement de la concession pour ces investissements par le versement à l'autorité concédante d'un fonds de concours leur correspondant.

3.5. LE FINANCEMENT

Le concessionnaire prendra en charge l'ensemble des dépenses d'aménagement et d'exploitation de la concession.

Par ailleurs, un compte spécifique sera ouvert dans les livres du concessionnaire, sur lequel seront comptabilisées les sommes affectées à une réserve d'investissement constituée au titre du contrat et alimentée par les excédents de la concession et les fonds disponibles repris par le concessionnaire au 1^{er} janvier 2026, tels qu'ils ressortiront du bilan de clôture de la précédente concession. Tout projet financé par la réserve d'investissement sera transmis pour avis à l'instance de suivi et pour approbation à l'autorité concédante. En fin de contrat, les sommes non utilisées au sein de la réserve d'investissement seront restituées à l'autorité concédante.

Par exception, l'autorité concédante pourra participer au financement des investissements prévus dans le plan d'investissement. La participation de l'autorité concédante n'interviendra que dans l'hypothèse où les fonds disponibles de la réserve d'investissement, mobilisés en priorité, seraient insuffisants. Dans cette hypothèse, l'autorité concédante ne pourra procéder au versement des subventions d'investissement qu'à compter du moment où elle aura autorisé l'opération. Toute subvention d'équilibre, destinée à assurer la couverture du déficit constaté de la concession, est exclue.

Enfin, dans l'hypothèse où certains investissements pourront faire l'objet de subventions versées par des organismes, le concessionnaire engagera l'ensemble des démarches nécessaires auprès de ces organismes, et élaborera les dossiers de demande de subventions.

3.6. LA RÉMUNÉRATION DU SERVICE

En contrepartie des obligations lui incombant en application de la concession ou de celles qui lui incomberaient en raison de dispositions législatives ou réglementaires dans les conditions du contrat, et en rémunération des services qu'il rend aux usagers et au public, le concessionnaire sera autorisé à percevoir le produit des redevances prévues à l'article L.6325-1 du code des transports ainsi que celles correspondant à toute prestation de service qu'il serait amené à fournir dans le cadre de sa mission.

En outre, le concessionnaire sera autorisé à percevoir :

- Toute redevance tirée de l'exploitation du domaine public concédé, dans les conditions définies par le code général des collectivités territoriales et le code général de la propriété des personnes publiques ;
- Le produit des taxes de toute nature qui lui est attribué ;
- Le produit de la cession d'éléments d'actifs ;

- Les produits financiers et exceptionnels liés aux activités de gestion ;
- Les subventions et participations publiques qui lui sont consenties ;
- Toute autre ressource légale entrant dans sa spécialité.

Le montant des redevances perçues en application des dispositions de l'article L.6325-1 du code des transports sera arrêté conformément aux dispositions des articles R.6325-1 et suivants du même code.

Les autres redevances telles que prévues à l'article L.6325-3 du code des transports seront fixées par le concessionnaire, dans les conditions prévues au contrat et soumises à l'approbation préalable et expresse de l'autorité concédante.

3.7. LA REDEVANCE VERSÉE PAR LE DÉLÉGATAIRE

Le concessionnaire versera annuellement à l'autorité concédante au titre de l'occupation des terrains, ouvrages, bâtiments et installations concédés, une redevance domaniale composée d'une part fixe et d'une part variable.

Le montant de la part fixe sera de 543,68 euros hors taxe par hectare.

La part variable de la redevance domaniale sera de 0,5% du chiffre d'affaires hors taxe et hors tarifs de sûreté et de sécurité du concessionnaire réalisé lors du dernier exercice clos.

3.8. RÉINVESTISSEMENT DES EXCÉDENTS

La rentabilité annuelle du concessionnaire au titre de la concession sera plafonnée à un montant maximum égal à 1,5 % du chiffre d'affaires annuel hors taxes généré par la concession, à l'exclusion des recettes liées aux redevances de sûreté et de sécurité.

Lorsque, au titre d'un exercice, le résultat net du concessionnaire, après prise en compte des déficits reportables, excèdera le plafond défini à l'alinéa ci-dessus, le concessionnaire affectera obligatoirement 100 % de ce surplus à la réserve d'investissement.

3.9. LE CONTRÔLE DE L'EXPLOITATION

L'autorité concédante exercera le contrôle du service concédé.

Le concessionnaire produira, chaque année à l'autorité concédante, après approbation des comptes annuels par son assemblée générale et avant le 1^{er} juin, un rapport annuel conformément aux articles L.3131-5 du code de la commande publique et L.1411-3 du code général des collectivités territoriales.

Par ailleurs, le concessionnaire produira, chaque année à l'autorité concédante avant le 31 juillet, un reporting semestriel sur la base des éléments connus au 30 juin de l'année.

Enfin, et pour instaurer un dialogue permanent, notamment dans les domaines financiers, techniques et de la communication, il sera créé un comité économique environnemental et organisationnel composé de :

- Trois (3) représentants de l'autorité concédante, dont le Président du Conseil exécutif de Corse ou son représentant ;
- Trois (3) représentants du concessionnaire.

Ce comité se réunira en tant que de besoins en cas de demande soit de la part de l'autorité concédante, soit par le concessionnaire et *a minima* une fois par an.

3.10. LE PERSONNEL

Le concessionnaire affectera au fonctionnement du service le personnel en nombre et qualification nécessaires pour la bonne exécution des missions confiées.

Conformément à l'article 4 de la loi n°2025-640 du 15 juillet 2025 et à la réglementation en vigueur, notamment les dispositions prévues par l'article L.1224-1 du code du travail, le concessionnaire reprendra l'ensemble du personnel de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse, précédent concessionnaire, affecté à l'exploitation de l'aéroport.

3.11. LES SANCTIONS

L'autorité concédante pourra appliquer au concessionnaire, après mise en demeure non suivie d'effet de remédier au manquement en cause dans le délai fixé à compter de la réception d'une lettre recommandée avec accusé de réception, des pénalités à titre de sanction des manquements à ses obligations contractuelles, dans les cas prévus au contrat.

Par ailleurs, en cas de faute grave du concessionnaire aux obligations imposées par la concession portant atteinte à la continuité du service public, l'autorité concédante ou le titulaire du pouvoir de police mentionné à l'article L.6332-2 du code des transports pourront, chacun pour ce qui le concerne, après mise en demeure d'y remédier assortie d'un délai approprié à la nature du manquement et à l'urgence, prescrire toutes mesures conservatoires destinées à assurer provisoirement l'exploitation du service public aéroportuaire et notamment celles de faire procéder à l'exécution d'office des travaux et prestations nécessaires à la réalisation et au fonctionnement des ouvrages ou du service, ou à l'exploitation de l'aéroport. Ces mesures seront réalisées aux frais du concessionnaire.

L'autorité concédante pourra prononcer la résiliation de la concession pour faute et, notamment, les motifs sui suivent :

- Si le concessionnaire a commis des infractions graves ou répétées, avérées, aux stipulations de la présente concession ;
- Si le concessionnaire a commis des manquements répétés et constatés sur une année ayant entraîné la notification par l'autorité concédante au concessionnaire de pénalités dont le montant total dépasse 150 000 euros en cumul sur une année ;
- Si, du fait du concessionnaire, la sécurité des personnes et, ou des biens vient à être compromise notamment par défaut d'entretien des installations ;
- Si le concessionnaire n'assure pas le service dans les conditions définies par la concession ;
- Si le concessionnaire a cédé son activité liée à la concession sans l'accord préalable et exprès de l'autorité concédante ;
- Si le concessionnaire fait l'objet d'une mise en régie provisoire d'une durée supérieure à trois (3) mois.

3.12. LA FIN DU CONTRAT

La concession prendra fin selon l'une des modalités suivantes :

- À l'échéance du terme fixé par la concession ;
- En cas de résiliation pour un motif d'intérêt général ;
- En cas de résiliation pour faute du Concessionnaire et/ou pour retrait d'agrément de l'Etat pour l'exercice par le Concessionnaire des missions régaliennes ;
- En cas de résiliation pour force majeure ;
- En cas d'annulation, de résolution ou de résiliation du contrat sur décision juridictionnelle.

Dans tous les cas, l'autorité concédante aura droit, sans qu'il en résulte un droit à indemnité pour le concessionnaire, de prendre toutes les mesures pour assurer la continuité du service ou faciliter le passage progressif de la concession au régime nouveau d'exploitation.

A la fin de la concession, l'autorité concédante, ou la personne désignée par elle pour continuer l'exploitation de l'aéroport, sera subrogée dans les droits du concessionnaire.

3.13. LE SORT DES BIENS AU TERME DU CONTRAT

A l'expiration de la concession, le concessionnaire sera tenu de remettre gratuitement et en bon état d'entretien à l'autorité concédante tous les biens de retour, dans les conditions du contrat. Pour les biens de retour qui n'auraient pas été totalement amortis au cours de l'exécution du contrat, l'autorité concédante les reprendra et versera au concessionnaire une indemnité égale à la valeur nette comptable de ces biens, déduction faite des éventuels financements publics dont ils auraient pu faire l'objet.

En fin de contrat, l'autorité concédante pourra reprendre ou faire reprendre les biens de reprise par un exploitant désigné par elle, sans que le concessionnaire ne puisse s'y opposer. Le cas échéant, les biens de reprise amortis seront repris gratuitement par l'autorité concédante ou par l'exploitant désigné par lui. Si ces biens ne sont pas amortis, ils pourront être repris à leur valeur nette comptable, diminuée le cas échéant, en fonction de leur état d'entretien et de fonctionnement et déduction faite des éventuels financements publics dont ils auraient pu faire l'objet.

Les biens propres du concessionnaire pourront, d'un commun accord entre les Parties, être rachetés par l'autorité concédante ou l'exploitant par elle désignée dès lors que ce rachat présente un intérêt pour la poursuite de l'exploitation. L'indemnité de rachat sera alors déterminée en fonction de la valeur nette comptable des biens.

L'autorité concédante pourra reprendre ou faire reprendre par un exploitant désigné par elle, contre indemnités, et sans que le concessionnaire ne puisse s'y opposer, les approvisionnement et stocks nécessaires à l'exploitation, financés par le concessionnaire. Elle aura la faculté de racheter ou de faire racheter, les approvisionnements et stocks correspondant à la marche normale de l'exploitation. Le cas échéant, les approvisionnement et stocks seront repris sur la base de leur valeur nette comptable.

APRÈS EN AVOIR DÉLIBÉRÉ

CONSIDERANT que le Quorum des collègues est atteint ;

Quorum pour le vote : 26

Majorité pour l'adoption : 25

Ont voté POUR (49) :

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION :

- **APPROUVE** le contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Bastia-Poretta et ses annexes ;
 - **ACCEPTE** l'octroi par la Collectivité de Corse du contrat de concession de service public d'exploitation de l'aéroport de Bastia Poretta à l'Etablissement Public du Commerce et de l'Industrie de Corse ;
 - **M'AUTORISE** à signer le contrat de concession de service public de l'aéroport de Bastia-Poretta, tous les actes et pièces y afférents et à accomplir toutes les formalités nécessaires à la finalisation de ce contrat qui prendra effet le 1^{er} janvier 2026.
-

Bastia, le 22 décembre 2025

**Le Président de l'établissement public
du commerce et de l'industrie de Corse,**



Gilles SIMEONI