

Communiqué de Presse

La publication récente des rapports de la Chambre Régionale des Comptes sur les concessions aéroportuaires de Figari Sud-Corse et de Calvi Sainte-Catherine a conduit, à juste titre, différents organes de presse à en retracer simplement la synthèse et les conclusions.

Hélas cela produit un déséquilibre en matière d'information dans la mesure où, d'une part, le corps du rapport est parfois sensiblement discordant avec ses propres conclusions, et d'autre part et surtout, nos réponses aux différentes observations, pourtant jointes au rapport, ne sont jamais prises en considération dans la couverture du dossier.

En particulier, il serait équitable que les critiques dont nous ne sommes pas à l'origine ne nous soient pas intégralement imputées comme par exemple, l'absence de stratégie arrêtée et/ou de plans d'investissements validés.

Nous souhaitons qu'il soit tenu compte de ces différents éléments et en particulier de nos réponses dont vous trouverez ci-joint copie.

Le 9 mars 2023

Bastia, le 21 décembre 2022

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

V/ Réfs :

Contrôle n°2022-0005/22/n°623

Notification du rapport d'observations définitives relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse – Concession de l'aéroport Calvi Sainte-Catherine

Envoi dématérialisé Courrier + PJ ROD daté du 24 novembre 2022

N/ Réfs :

JD/PA/PG/2022-12

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

+ **R.A.R.**

Madame la Présidente,

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

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

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

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

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

I- Pertinence du maillage

Votre avis sur cette question cruciale était attendu.

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

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

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

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

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

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

II- Spécificités, contraintes et handicaps

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

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

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

- Contraintes Règlementaires
- Contraintes Aéronautiques (Météo et Aérologiques)

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

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

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

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

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

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

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

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

III- Activité et Situation financière

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

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

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

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

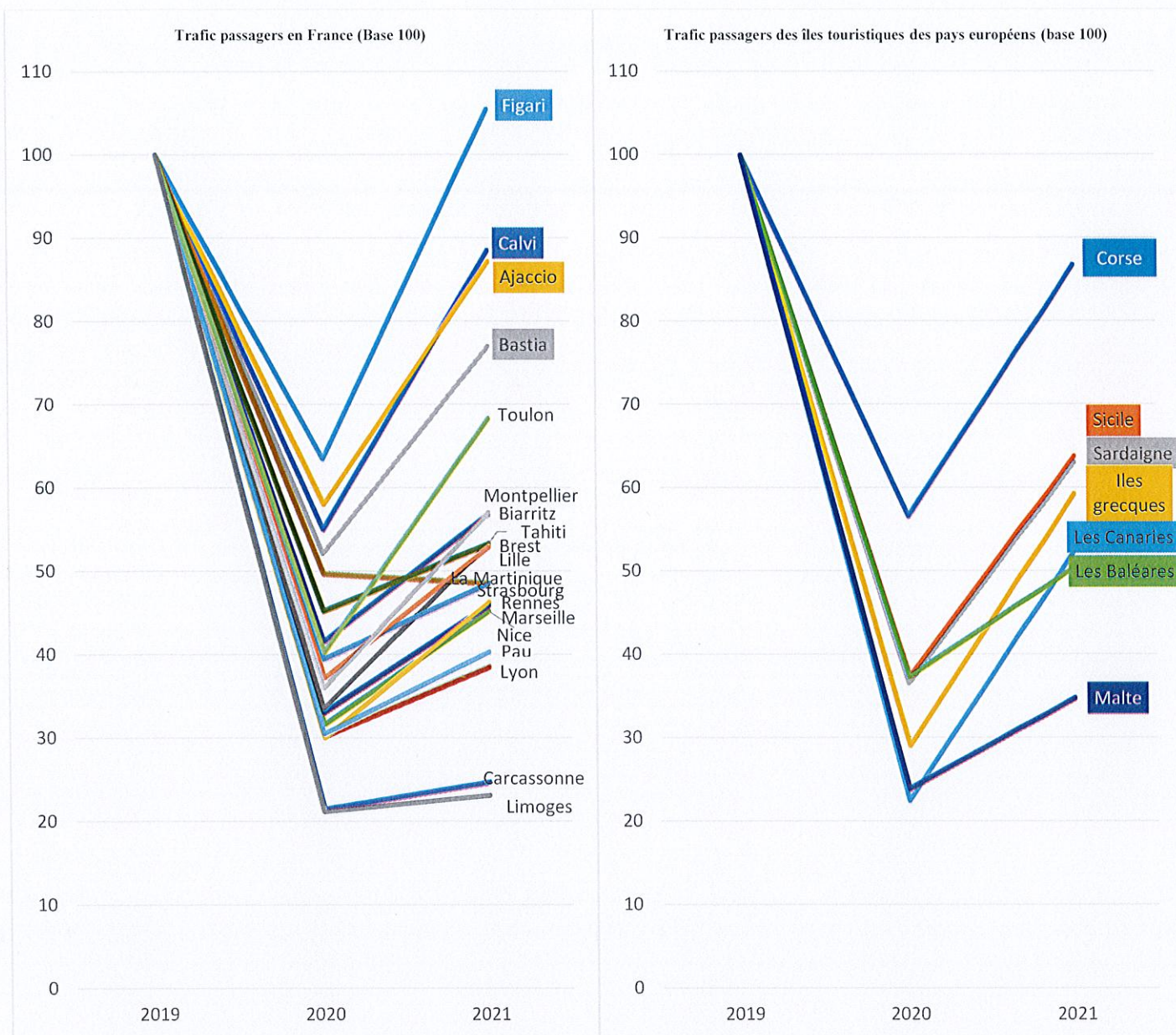
- La demande de prorogation de la concession pour une durée significative (initialement 5 ans) auprès du concédant avec la production d'un dossier intitulé « Appréciation et anticipation des conséquences du Covid-19 sur le renouvellement des concessions » en raison de la baisse des recettes lors de l'année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

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

Cela a permis à l'aéroport de Calvi d'amortir fortement la chute de trafic en 2020 (-44,9%/2019 contre -67,3% en France et -70,4% en Europe) et de stimuler l'activité en 2021 avec un niveau de reprise très supérieur aux autres aéroports (-11,5%/2019 contre -57,7% en France et -59% en Europe), deuxième meilleure performance de tous les aéroports français dont le trafic dépasse les 100 000 pax, selon l'UAF¹.

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

¹ UAF – Union des Aéroports Français – Statistiques de trafic 2021



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

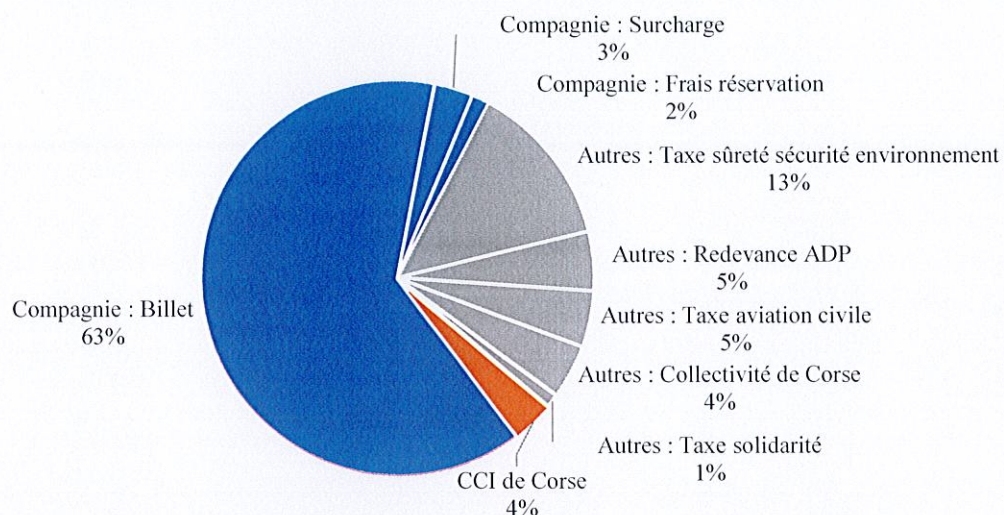
Une gestion rigoureuse en période pré-Covid, opérée sans subvention d'exploitation, et audacieuse durant la pandémie a permis de faire face à cette crise sanitaire inédite et sans précédent, et de recouvrer des indicateurs équivalents à ceux de 2019.

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

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

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

Répartition du prix d'un billet AR Calvi/Paris Orly/Calvi



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

IV- Eléments de réponse

A. Synthèse

Observation :

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

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

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

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

Observation :

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

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

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

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

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

Observation :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Observation :

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

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

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

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

1. Synthèse des indices de service

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

Infra	IS Structurel	IS Superficiel	IS Global 2022
Piste 18/36	83	86	76
Raquette 18	98	66	65
Raquette 36	100	98	98
Taxiway Alpha	100	100	100
Taxiway Bravo	98	90	88
Pelicanrome	100	100	100
Parking commercial 1	79	73	57
Parking commercial 2	80	80	66
Parking aviation générale	100	98	98
Aviation générale Nord	73	91	69
Parking aéroclub	97	95	92

Légende couleurs :

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

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

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

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

Par ailleurs, il est indiqué dans le ROD que :

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

B. Conclusion

Observation :

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

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

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

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

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

Observation :

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

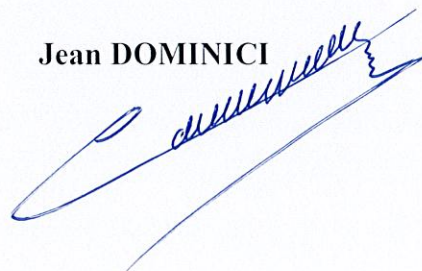
Les éléments de réponse détaillés sont à retrouver supra à la même observation déjà formulée dans le corps de la synthèse.

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

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

Le Président,

Jean DOMINICI



Annexe 1 – Détail des trafics de passagers

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

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

Bastia, le 21 décembre 2022

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

V/ Réfs :

Contrôle n°2022-0005/22/n°624

Notification du rapport d'observations définitives relatif au contrôle des comptes et de la gestion de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Corse – Concession de l'aéroport Figari Sud Corse

Envoi dématérialisé Courrier + PJ ROD daté du 25 novembre 2022

N/ Réfs :

JD/PA/PG/2022-12

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

+ R.A.R.

Madame la Présidente,

Par courrier du 25 novembre 2022, vous m'avez adressé votre Rapport d'Observations Définitives consécutif au contrôle des comptes et de la gestion de la CCI de Corse pour la concession aéroportuaire de Figari Sud Corse lors des exercices 2017 et suivants.

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

Il me semble également important de vous faire part d'éléments de portée plus générale sur la pertinence du maillage aéroportuaire Corse (I), et enfin, sur l'activité et la situation financière de cette concession (II).

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

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

Nous sommes également intimement convaincus de l'importance cruciale d'engager urgemment le renforcement et l'extension des infrastructures et installations terminales de l'aéroport.

Il est en effet indispensable que les arbitrages soient rendus et les décisions de financement actées afin d'accompagner et surtout anticiper le développement soutenu de l'activité sur cette plateforme qui je le rappelle, est la plus dynamique au niveau national ces dernières années.

I- Pertinence du maillage

Votre avis sur cette question cruciale était attendu.

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

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

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

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

Je tenais à titre liminaire à exprimer cette convergence de vue entre votre analyse et nos convictions, tant il est coutume d'entendre ou de lire que l'équipement aéroportuaire de l'île serait aussi inutile que surdimensionné.

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

II- Activité et Situation financière

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

Par contre, il est moins souligné que pour les exercices pré et post-pandémiques, les indicateurs financiers significatifs présentent des résultats positifs, très positifs même comparés aux aéroports de la même strate :

En k€	2017	2018	2019	2020	2021	BR2022	BP2023
CA	9 481	9 681	9 781	8 169	10 867	12 212	12 914
CAF brute	1 816	1 711	1 774	-665	1 178	2 390	2 357
Fonds de roulement	3 391	2 767	4 163	3 961	2 921	3 934	3 271

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

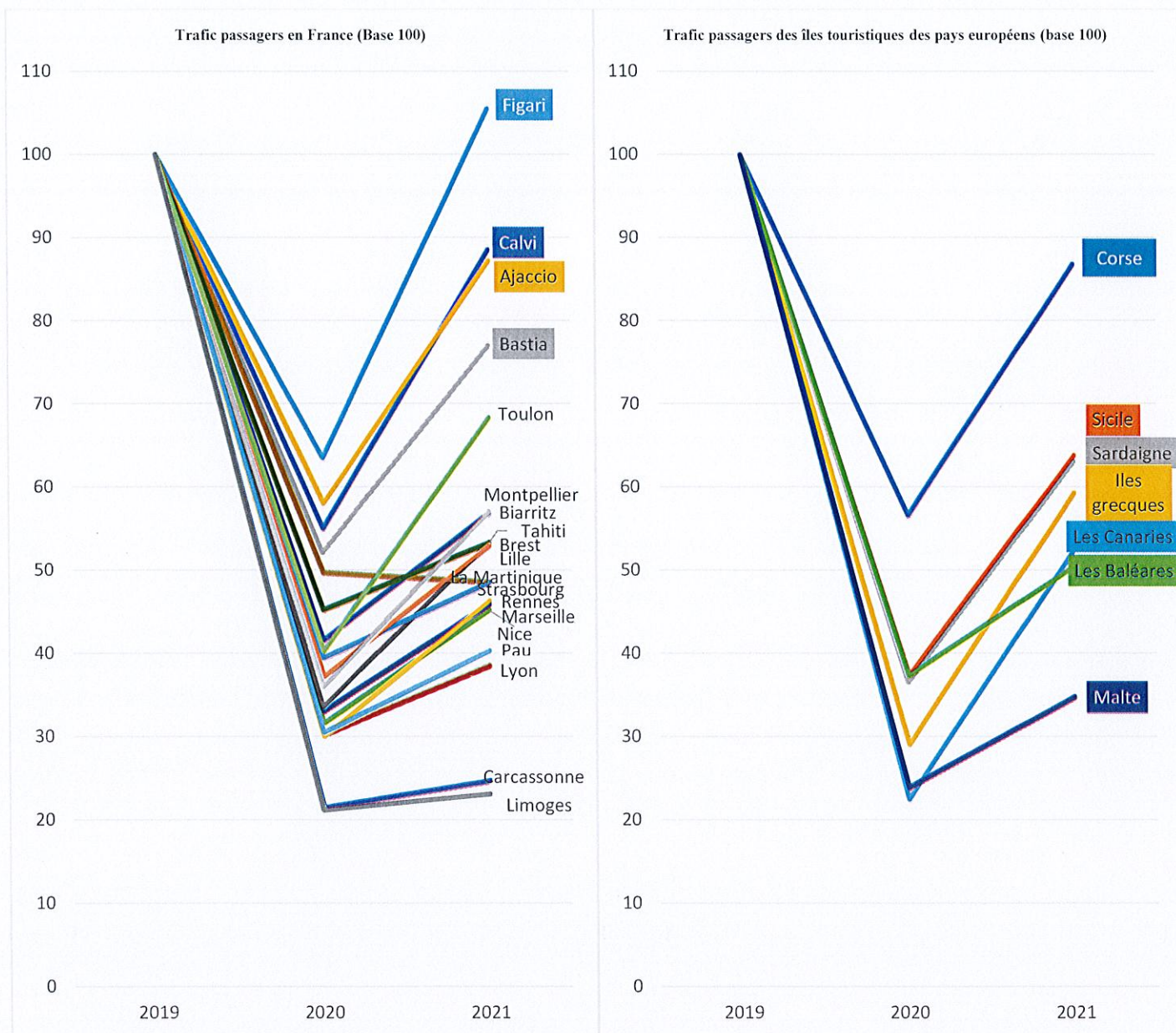
- La demande de prorogation de la concession pour une durée significative (initialement 5 ans) auprès du concédant avec la production d'un dossier intitulé « Appréciation et anticipation des conséquences du Covid-19 sur le renouvellement des concessions » en raison de la baisse des recettes lors de l'année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

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

Cela a permis à l'aéroport de Figari d'amortir la chute de trafic en 2020 (-36,5%/2019 contre -67,3% en France et -70,4% en Europe) et de stimuler l'activité en 2021 avec un niveau de reprise très largement supérieur aux autres aéroports (+5,5%/2019 contre -57,7% en France et -59% en Europe), meilleure performance de tous les aéroports français dont le trafic est supérieur à 100 000 pax, selon l'UAF¹.

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

¹ UAF – Union des Aéroports Français – Statistiques de trafic 2021



Ce plan continue de porter ses effets en 2022 avec un trafic estimé à 900 000 passagers, nouveau record historique (+13,98%/2021, année déjà record avec 789 721 pax) et devrait continuer en 2023 avec une prévision de 970 000 passagers (+7,78%).

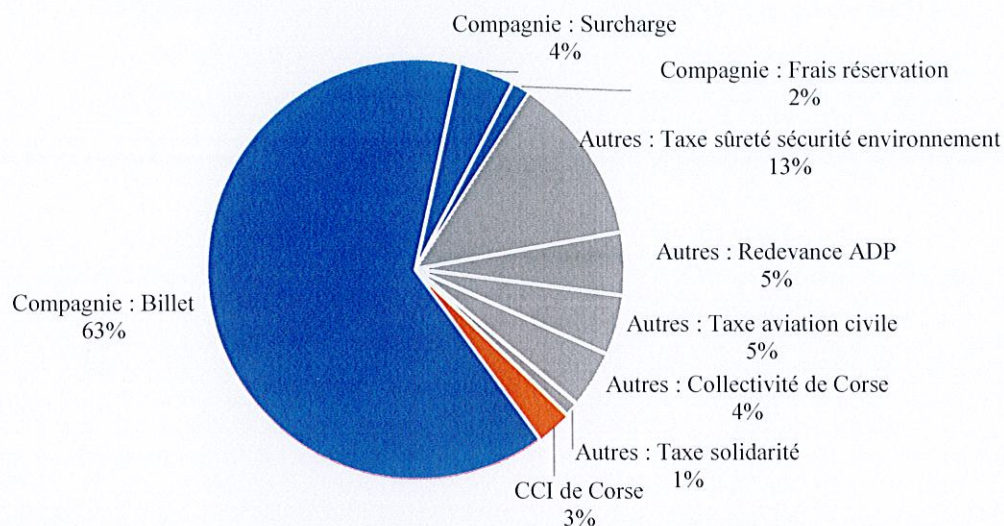
Une gestion rigoureuse en période pré-Covid, opérée sans subvention d'exploitation, et audacieuse durant la pandémie, a permis de faire face à cette crise sanitaire inédite et sans précédent, et de recouvrer des indicateurs équivalents et même supérieurs à ceux de 2019.

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

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

Par exemple, pour un vol AR Figari/Paris Orly/Figari, la redevance CCI de Corse ne représente que 3% sur le prix global du billet (cf. Graphique ci-après) :

Répartition du prix du billet AR Figari/Paris Orly/Figari



Compagnie : Billet	130,00 €
Compagnie : Surcharge	8,79 €
Compagnie : Frais réservation	3,00 €
Autres : Taxe sûreté sécurité environnement	26,70 €
Autres : Redevance ADP	9,92 €
Autres : Taxe aviation civile	9,46 €
Autres : Collectivité de Corse	9,14 €
Autres : Taxe solidarité	2,26 €
CCI de Corse	5,73 €
Total	205,00 €

III- Eléments de réponse

A. Synthèse

Observation :

« La capacité insuffisante de l'aéroport durant la période estivale nécessite une coordination extérieure des créneaux d'atterrissage et de décollage et des dysfonctionnements constatés par la direction de la sécurité de l'aviation civile (DSAC) ont entraîné le placement de l'aéroport sous le régime de surveillance renforcée jusqu'au 1^{er} octobre 2021. »

S'agissant de la surveillance renforcée, il est dommage de ne pas souligner que si elle a pris effet le 15 octobre 2019, elle a été **entièrement levée le 1^{er} octobre 2021 compte tenu des efforts, résultats et progrès enregistrés dans ce domaine.**

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

- Page 35 « La procédure de surveillance renforcée, mise en œuvre entre le 15 octobre 2019 et le 1^{er} octobre 2021, s'est traduite pendant près de deux ans par de multiples vérifications et contrôles de suivi entraînant des corrections à apporter. » ;

Observation :

« Par ailleurs, les travaux d'adaptation de l'aérogare pour l'accueil du public, dimensionné pour 500 000 passagers par an, n'ont toujours pas été réalisés, ce qui dégrade la qualité du service. »

Concernant les travaux d'adaptation de l'aérogare, s'ils ne sont toujours pas réalisés, et nous sommes les premiers à le regretter, c'est uniquement en raison de la délivrance tardive de l'autorisation d'engager les études du projet qui n'a été formulée par la Collectivité de Corse que le 2 décembre 2020.

L'instance de suivi devra également se prononcer sur cette opération en particulier, et sur le programme d'investissement 2020/2025 en général.

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

- Page 34 *« Même après la prolongation de la concession, et alors que l'article 3 de l'avenant n°2 vient renforcer le rôle de l'instance de suivi en cas de modification du programme d'investissement, celle-ci n'a pas été réunie. Dans ce contexte, le concessionnaire ne dispose d'aucune visibilité quant à la politique d'investissement qu'il doit conduire d'ici l'échéance du contrat. » ;*
- Page 21 *« La chambre prend note de l'engagement du président du conseil exécutif de la collectivité de Corse de réunir l'instance de suivi, conformément aux termes du contrat de concession. ».*

Observation :

« Le suivi et l'exécution du contrat de concession sont marqués par de nombreuses insuffisances de la part du concessionnaire, la CCI de Corse. Celui-ci ne produit pas les rapports annuels obligatoires retraçant les conditions d'exécution de la concession et analysant la performance du service. »

Il est inexact de le mentionner de cette manière car **la CCI de Corse a produit depuis 2020, régulièrement, les rapports obligatoires conformément aux dispositions arrêtées et validées par le concédant.**

En effet, depuis 2020 et l'union des CCI 2A et 2B à la CCI de Corse, les rapports annuels du concessionnaire ont été produits sur le même modèle que la Collectivité de Corse avait validé en 2007 pour la CCI 2B.

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

- Page 21 *« Pour 2020, le concessionnaire a produit un document intitulé « reporting budget exécuté », dont le préambule précise qu'il s'éloigne des dispositions contractuelles et ce avec l'accord du concédant, sans qu'aucun avenant n'ait pourtant formalisé cette évolution. » ;*
- Page 22 *« L'ordonnateur précise que le contenu du rapport annuel du délégataire a été modifié avec l'accord de la collectivité de Corse. » ;*
- Page 22 *« Pour l'année 2021, le rapport annuel n'a pas été produit avant le 1^{er} juin, ... ».*

Observation :

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

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

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

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

- Page 28 *« Un premier projet, intitulé « plan d'urgence : soutien réouverture des lignes aériennes hors OSP », a toutefois été adressé par la CCI de Corse au président du conseil exécutif de la collectivité de Corse le 25 mai 2020. » ;*
- Page 21 *« La chambre prend note de l'engagement du président du conseil exécutif de la collectivité de Corse de réunir l'instance de suivi, conformément aux termes du contrat de concession. ».*

B. Conclusion

Observation :

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

Bien au contraire, **la CCI de Corse a renforcé depuis 2020 la production des documents prescrits dans le cahier des charges** conformément aux dispositions arrêtées et validées par le concédant (cf. Observation supra).

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

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

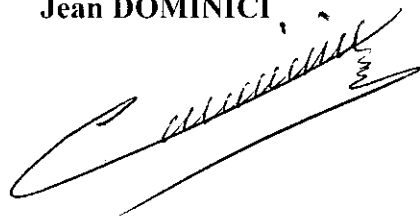
- Page 21 *« La chambre prend note de l'engagement du président du conseil exécutif de la collectivité de Corse de réunir l'instance de suivi, conformément aux termes du contrat de concession. ».*

Voilà Madame la Présidente, l'ensemble des éléments de réponse que nous souhaitons voir annexés à votre rapport afin que les efforts et les résultats de nos équipes, dans la gestion d'un aéroport comme celui de Figari Sud Corse, autant en avance dynamique de son activité qu'en retard d'équipement, au cœur d'une crise du transport aérien aussi sévère que celle du Covid-19, soient exposés de la manière la plus complète possible.

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

Le Président,

Jean DOMINICI

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean Dominici', written over a horizontal line.

Annexe 1 – Détail des trafics de passagers

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

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