

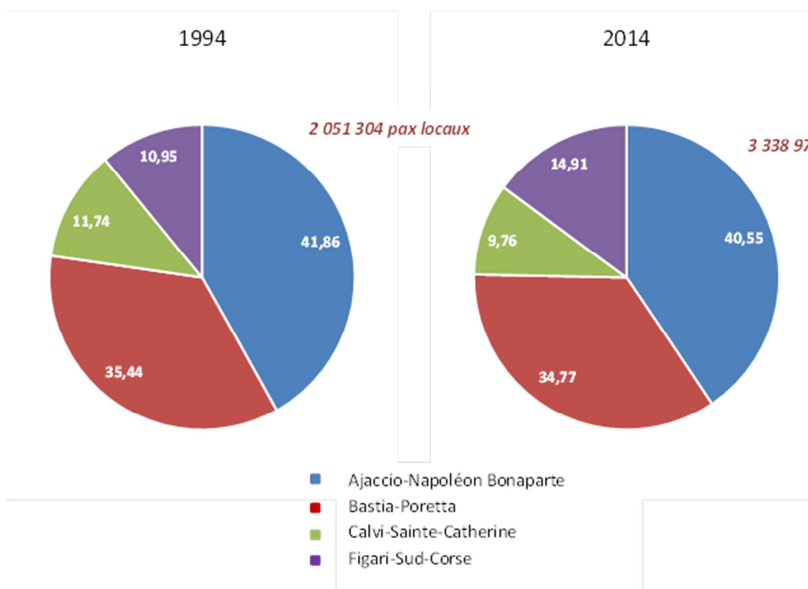
## Région Corse

Cette fiche ne résulte pas d'échanges avec la collectivité territoriale de Corse que la mission n'a pas pu rencontrer à l'occasion de ses déplacements en régions.

### Le maillage régional d'aéroports

Les aéroports d'Ajaccio et Bastia concentrent les trois quart du trafic aérien régional, avec une proportion restée stable depuis 1994, malgré une activité légèrement renforcée sur la plateforme de Figari. Ces deux aéroports offrent des liaisons vers Roissy-Charles de Gaulle et Orly (financées dans le cadre d'une convention de délégation de service public) tandis que Figari et Calvi proposent des liaisons seulement vers Orly (et Beauvais pour Figari), également financées.

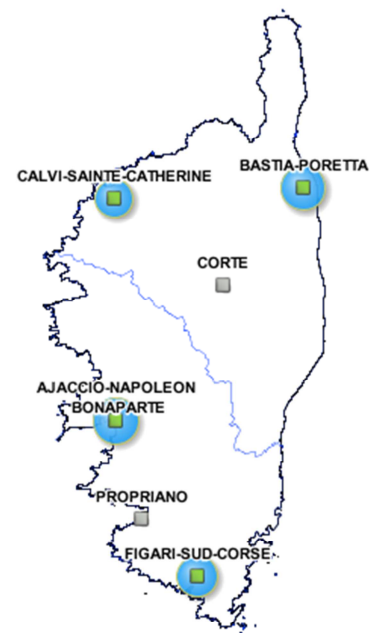
#### Répartition du trafic de passagers<sup>1</sup> (%) en 1994 et 2014



Situés à plus de deux heures de trajet routier les uns des autres (cf carte des zones d'attraction page suivante), ces aéroports ont une fonction d'accueil de touristes et de désenclavement insulaire.

Avec la Bretagne, la Corse est l'une des deux régions où la part du trafic métropolitain reste très élevée, atteignant 88,3% en 2014 contre 93,2% en 1994. La part du trafic assuré par les transporteurs à bas coûts est relativement faible ; elle atteint au maximum 26% à Ajaccio et Bastia en 2014.

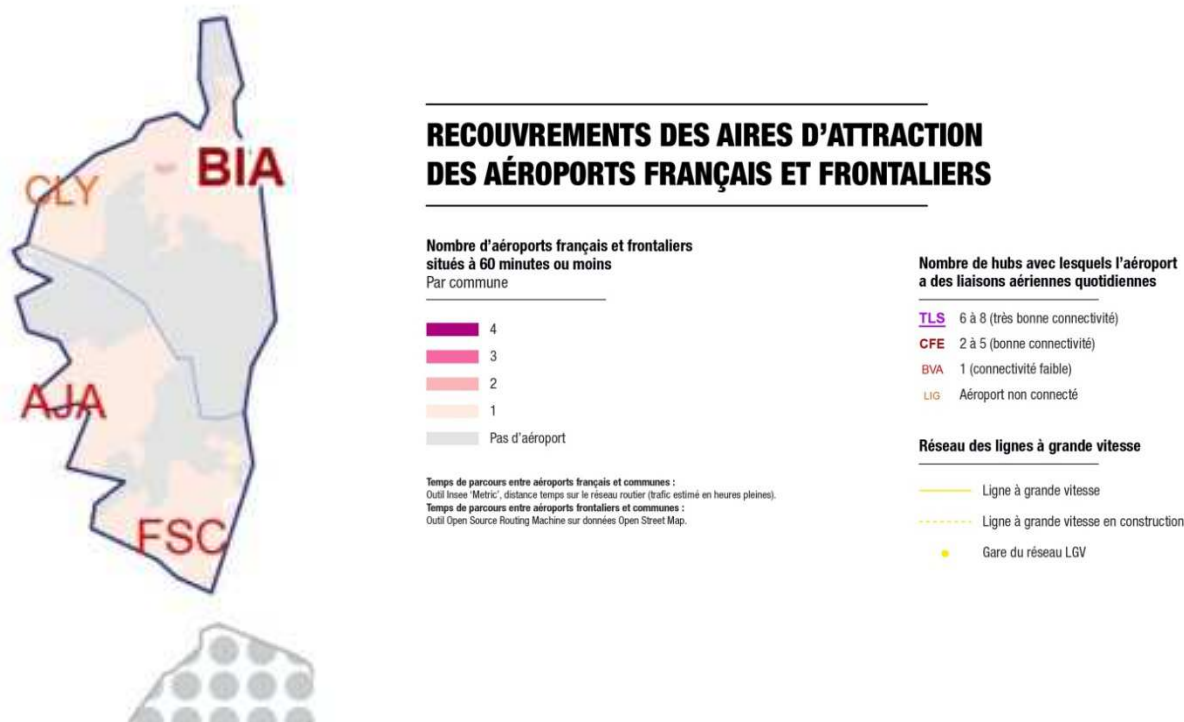
Les quatre plateformes appartiennent à la collectivité territoriale de Corse et sont gérées par leurs CCI respectives.



Carte des aéroports de la région Corse (2015)

<sup>1</sup> Passagers locaux, c'est-à-dire hors passagers en transit

*Aires d'attraction à 60 minutes des aéroports corses*



**Caractéristiques des principaux aéroports de la région Corse**

Aéroports	Propriétaires et exploitants en 2016	Evolution des trafics entre 1994, 2004 et 2014			Part du trafic bas-coûts 2014	Liaisons à Paris
		Trafic pax locaux 1994	Trafic pax locaux 2004	Trafic pax locaux 2014		
<i>Aéroports d'import de voyageurs desservant des zones touristiques et résidentielles – aéroports de désenclavement</i>						
<b>Ajaccio-Napoléon-Bonaparte</b>	Propriétaire : Collectivité territ. de Corse Exploitant : CCI d'Ajaccio et la Corse du sud	858 771	975 041	1 353 923	26%	Roissy-CDG Orly (DSP)
<b>Bastia-Poretta</b>	Propriétaire : Collectivité territ. de Corse Exploitant : CCI de Bastia et de Haute-Corse	727 014	819 544	1 161 102	26%	Roissy-CDG Orly (DSP)
<b>Figari-Sud-Corse</b>	Propriétaire : Collectivité territ. de Corse Exploitant : CCI d'Ajaccio et la Corse du Sud	224 696	261 779	497 976	22%	Orly (DSP) Beauvais
<b>Calvi Sainte-Catherine</b>	Propriétaire : Collectivité territ. de Corse Exploitant : CCI de Bastia et la Haute-Corse	240 823	224 788	325 976	16%	Orly (DSP)

## Des plateformes aéroportuaires fortement dépendantes des financements publics

La loi du 22 janvier 2002 relative à la Corse donne compétence à la Collectivité Territoriale de Corse (CTC) pour créer, aménager, entretenir, gérer et élargir le périmètre des aéroports. La CTC est donc propriétaire des aéroports d'Ajaccio, de Bastia, de Calvi et de Figari. En 2005, l'Assemblée de Corse a renouvelé les concessions des aéroports de Bastia puis de Calvi et de Figari, aux CCI de l'île pour une durée de 15 ans.

Depuis 1976, la Corse bénéficie d'un dispositif de « continuité territoriale », destiné à réduire les contraintes de l'insularité, d'abord pour les liaisons maritimes puis, en 1979, pour les liaisons aériennes. La loi du 13 mars 1991 a transféré à la Collectivité territoriale de Corse l'organisation et l'attribution du service public des transports entre la Corse et la France continentale, exercé jusqu'à alors par l'État. La CTC définit des obligations de service public (OSP) et l'Office des transports de Corse est chargé de conclure des conventions de délégation de service public. Les compagnies aériennes en charge de ces dessertes bénéficient de compensations financières. Une dotation de continuité territoriale (DCT), allouée annuellement par l'État, contribue au financement des obligations faites aux compagnies (187 M€ de l'État en 2016 au total pour les liaisons maritimes et aérienne).

Le Programme exceptionnel d'investissement (PEI) pour la Corse comporte également un volet aéroportuaire. La convention 2017-2020 prévoit de mobiliser 9,15 M€ de l'État pour la remise en état des chaussées de la piste de l'aéroport d'Ajaccio. **Le PEI affiche également l'impératif, pour la CTC, en lien avec les CCI, de redéfinir le modèle économique de financement de la mise à niveau des plates-formes aéroportuaires.**

Sur le plan stratégique, l'assemblée de Corse a adopté le 2 octobre 2015 un plan d'aménagement et de développement durable de la Corse (PADDUC), qui affiche comme objectif l'amélioration de l'accessibilité des aéroports, le renforcement de leur complémentarité et l'insertion de la Corse dans le réseau des aéroports méditerranéens. Pour sa mise en œuvre,

- le Schéma régional des infrastructures et services de transports (SRIT) traite du maillage aéroportuaire en termes de mise aux normes des infrastructures, d'amélioration de la desserte des plateformes et de l'intermodalité,
- le Schéma d'aménagement territorial (SAT) spatialise les orientations de la collectivité en matière d'aménagement du territoire en définissant des secteurs d'enjeux régionaux, limités géographiquement. Dans chacun de ces secteurs, le schéma prévoit des mesures pour renforcer l'insertion urbaine et la desserte de ces plateformes.