

ASSEMBLEE DE CORSE

2 EME SESSION ORDINAIRE DE 2024

REUNION DES 24 ET 25 OCTOBRE 2024

RAPPORT DE MONSIEUR
LE PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

**RINFORZU, ALLARGHERA È ANNUALIZZAZIONE DI I
LIGAMI AERII À DESTINAZIONE DI A CORSICA PER VIA
DI A COMPRA DI FLUSSI**

**RENFORCEMENT, ÉLARGISSEMENT ET ANNUALISATION
DES LIAISONS AÉRIENNES À DESTINATION DE LA
CORSE PAR ACHAT DE FLUX**

COMMISSION(S) COMPETENTE(S) : Commission du Développement Economique, du Numérique, de
l'Aménagement du Territoire et de l'Environnement

Commission des Finances et de la Fiscalité

RAPPORT DU PRESIDENT DU CONSEIL EXECUTIF DE CORSE

L'Assemblée de Corse a approuvé à l'unanimité lors de sa séance du 30 mai dernier le premier rapport relatif au « renforcement, l'élargissement et l'annualisation des liaisons aériennes à destination de la Corse par achat de flux ».

En effet, constatant que le programme d'incitation à l'ouverture et au développement de nouvelles lignes aériennes actuellement mis en œuvre par la CCIC était insuffisant au regard de la nécessité de renforcer, élargir et annualiser les liaisons aériennes à destination de la Corse, il a été présenté à l'Assemblée de Corse un projet d'achat public de flux aérien.

Ce dispositif consiste à conclure, après mise en concurrence, des contrats avec les compagnies aériennes s'engageant à offrir et à exploiter, à leur risques et périls, un service de transport aérien régulier entre des aéroports situés dans les zones françaises et européennes et les quatre aéroports de Corse.

L'adoption de ce projet s'inscrit dans la continuité des orientations du PADDUC visant à promouvoir un tourisme responsable et durable et mieux réparti sur l'année et sur l'ensemble des territoires.

L'annualisation des liaisons aériennes joue en effet un rôle clé dans la stratégie de déconcentration temporelle et géographique de la fréquentation touristique de l'île, et est une condition de la concrétisation de l'objectif visant à positionner la Corse comme une destination attractive au printemps et à l'automne.

Le renforcement de la desserte aérienne de l'île constitue un dessein partagé par l'ensemble des acteurs institutionnels et professionnels soucieux de sécuriser et de développer les activités touristiques et plus largement économiques, mais également et de façon plus large, de connecter la Corse à son environnement européen et méditerranéen.

Il s'inscrit également dans la volonté affirmée de la Collectivité de Corse de mettre en œuvre sa vision stratégique dans le domaine des transports externes et du développement économique, et reflète la capacité de la Collectivité de Corse et de ses partenaires à proposer des solutions innovantes, tout en défendant les intérêts propres de la Corse, et de ses acteurs économiques et sociaux, en intégrant les enjeux liés à l'évolution des modèles économiques et touristiques et à une concurrence toujours plus forte et diversifiée.

En amont même du nouveau dispositif projeté, l'Agence du Tourisme de la Corse (ATC) constate d'ores et déjà une augmentation significative des flux touristiques en avant et arrière-saison, notamment avec des événements axés sur l'écotourisme et

la nature (fort accroissement des sports de pleine nature), des secteurs porteurs d'avenir qui correspondent aux attentes d'une certaine catégorie de clientèle, et aux axes de développement et d'attractivité que la Collectivité de Corse entend soutenir.

Enfin, ce projet s'inscrit dans une stratégie globale de soutien à l'économie insulaire, notamment à travers la création d'emplois qualifiés (politique de formation, CDI saisonnier, répartition territoriale de l'activité touristique incluant les zones de l'intérieur et de montagne etc...).

Le rapport adopté le 30 mai 2024 précisait que la mise en œuvre opérationnelle du dispositif serait décidée par l'Assemblée sur le fondement :

- d'une part d'études techniques et économiques visant à objectiver la pertinence économique du le schéma concessif projeté ;
- d'autre part de confirmation, par la DGAC, de la conformité juridique du dispositif proposé à la réglementation nationale et européenne ;

La délibération envisageait de revenir vers l'Assemblée de Corse en juillet pour communiquer les compléments économiques et juridiques permettant à la Collectivité de Corse de se prononcer sur le montage proposé.

Or, le planning de discussion avec la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a nécessité de recaler l'agenda, l'autorité nationale de régulation ayant communiqué une première lettre à la fin du mois d'août.

Pour rappel, les services qui ont été mandatés par l'exécutif à la suite de la délibération de principe ont mené les travaux suivants :

- * Le 06/06/2024 : réunion OTC/CdC : présentation du projet et points stratégiques ;
- * Le 10/06/2024 : réunion CdC/ATC/CCI : étapes à réaliser pour la mise en œuvre du projet : coordination de la maîtrise d'ouvrage CdC, planning de travail ; évaluation budgétaire du projet, calendrier de travail DGAC ; nécessité d'études économiques à mener par la CdC, arrêté de création du comité de pilotage et de coordination ;
- * Le 17/06/2024 : 1^{ère} réunion DGAC de présentation du projet - formalisation de la saisine officielle ;
- * Le 21/06/2024 : préparation de la stratégie d'achat et des supports contractuels envisageables ;
- * Le 27/06/2024 : réunion CdC/ATC/CCI : saisine officielle DGAC ;
- * Le 02/07/2024 : création du comité de pilotage et de coordination ;
- * Le 10/07/2024 : réunion CdC/ATC/CCI : ajustement de la copie budgétaire présentée en BS, présentation des dernières études ATC et CCI ;
- * Le 26/07/2024 : vote du BS actant un montant annuel maximum de 7 millions d'euros d'AE pour le dispositif ;
- * Le 25/07/2024 : 2^{ème} réunion DGAC ;
- * Le 30/07/2024 : réunion CdC/ATC/CCI et conseils pour ajustement du projet de DCE ;
- * Le 01/08/2024 : stratégie d'achat : ajustement des documents du contrat envisagé ;
- * Le 20/08/2024 : réception de la réponse officielle de la DGAC ;
- * Le 13/09/2024 : réunion CdC/ATC/CCI : ajustement rétroplanning suite aux orientations du courrier de la DGAC ;

La validation juridique par la DGAC du dispositif proposé n'est pas acquise en l'état.

Elle a vocation à intervenir aux termes d'échanges qui sont menés de façon régulière et approfondie.

Néanmoins, la deuxième partie des éléments à communiquer à l'Assemblée de Corse - en l'espèce ceux relatifs à la pertinence économique du projet et des destinations à retenir à ce titre - sont désormais disponibles.

Il apparaît donc utile de les communiquer à l'Assemblée, et ce d'autant mieux que cette communication permettra d'engager la procédure en avance de phase, tout en subordonnant sa mise en œuvre opérationnelle à la validation définitive de la DGAC au plan juridique.

Ce phasage vise notamment à permettre la mise en œuvre opérationnelle, en tout ou partie, du dispositif, dès le printemps 2025.

Le présent rapport vise donc à compléter, comme convenu, la délibération de principe adoptée le 30 mai 2024.

À ce titre, il vous est proposé en annexes les documents complémentaires prévus et validés par le comité de pilotage et de coordination composé des représentants de la CdC, de l'ATC, de l'OTC, de l'ADEC et de la CCI de Corse qui s'est réuni en octobre 2024.

1. L'économie du projet est validée par les études complémentaires de l'ATC et par le benchmark opéré

➤ Une baisse tendancielle du trafic hors continuité territoriale

Comme rappelé lors de la délibération du mois de mai 2024, le transport aérien en Corse depuis 2002 fait apparaître une croissance essentiellement portée par les compagnies *Low Cost*, (marginal sur la période 2002-2004, puis significatif depuis 2006). Ainsi en 2018, 1,5 millions de passagers ont voyagé avec ces compagnies représentant 36 % du flux aérien total vers la Corse. Toutefois, l'ATC constate un désengagement de ces compagnies sur la destination Corse : moins 20 % en 2023 par rapport à 2022. La tendance s'est confirmée en 2024 avec une diminution de 7 % du nombre de sièges offerts par rapport à 2023.

La situation pourrait être relativisée si, dans le même temps nos concurrents directs n'enregistraient pas un accroissement significatif du nombre de sièges offerts (Baléares + 7,2 %, Grèce + 9,9 %, Sicile + 12,9 %, Sardaigne + 13,6 %).

➤ Le benchmark sollicité par la CdC confirme les études de l'ATC et de la CCI, à savoir une sous-dotation en interconnexions « 4 saisons » de la Corse comparativement aux autres îles de Méditerranée

Offre annuelle par destination (en millions de sièges offerts)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2023/19	2024/19
Majorque	28,8	11,0	17,1	28,9	29,5	31,9	3 %	11 %
Sicile	18,0	9,3	13,8	19,8	20,6	22,0	15 %	22 %

Sardaigne	10,2	5,1	7,2	10,8	10,5	11,3	3 %	11 %
Ibiza	8,3	3,6	6,1	8,6	9,0	9,2	8 %	11 %
Malte	6,0	2,6	2,8	4,7	6,0	6,7	- 1 %	12 %
Chypre	4,1	1,7	2,0	4,4	4,9	5,2	20 %	26 %
Corse	4,9	3,5	4,9	5,4	5,0	5,1	1 %	4 %
Minorque	3,7	1,7	3,3	4,6	4,4	4,5	20 %	23 %
Total	84,0	38,5	57,2	87,2	89,9	96,0	7 %	14 %

Selon le cabinet Aérogestion, avec 5,1 millions de sièges offerts par an en 2024, la Corse présente une des offres aériennes parmi les plus faibles des destinations insulaires touristiques examinées.

Cette offre présente également le plus faible taux de croissance post-Covid parmi les marchés analysés.

Offre pour l'année 2024 par destination en distinguant les liaisons de continuité territoriale (en millions de sièges offerts)

	hors CT	CT	Total	CT / Total
Majorque	25,4	6,5	31,9	20 %
Sicile	11,5	10,5	22,0	48 %
Sardaigne	5,9	5,4	11,3	48 %
Ibiza	6,0	3,2	9,2	35 %
Malte	6,7	0,0	6,7	0 %
Chypre	5,2	0,0	5,2	1 %
Corse	2,0	3,1	5,1	60 %
Minorque	2,8	1,7	4,5	39 %
Total	65,4	30,6	96,0	32 %

Répartition saisonnière de l'offre par destination (en millions de sièges offerts) - hors liaison de continuité territoriale, année 2024

	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Total
Majorque	0,61	0,67	1,05	2,23	2,96	3,15	3,47	3,54	3,16	2,86	0,90	0,78	25,4
Sicile	0,61	0,51	0,65	1,08	1,17	1,17	1,26	1,27	1,18	1,14	0,69	0,74	11,5
Malte	0,38	0,36	0,46	0,62	0,67	0,66	0,71	0,72	0,66	0,63	0,45	0,44	6,7
Ibiza	0,06	0,06	0,09	0,46	0,73	0,87	1,02	1,05	0,86	0,64	0,08	0,07	6,0
Sardaigne	0,13	0,11	0,16	0,45	0,57	0,76	0,98	1,02	0,74	0,57	0,18	0,19	5,9
Chypre	0,18	0,19	0,27	0,45	0,55	0,59	0,63	0,63	0,61	0,57	0,28	0,20	5,2
Minorque	0,02	0,03	0,04	0,14	0,28	0,45	0,51	0,53	0,42	0,27	0,04	0,02	2,8
Corse	0,02	0,01	0,01	0,14	0,22	0,29	0,40	0,44	0,27	0,20	0,03	0,02	2,0
Total	2,0	1,9	2,7	5,6	7,2	7,9	9,0	9,2	7,9	6,9	2,6	2,5	65,4

Aérogestion a recensé près de 1 050 dessertes différentes, dont 50 de continuité

territoriale (12 sur la Corse).

Hormis ces liaisons de continuité territoriale, ce sont ainsi près de 1.000 dessertes entre les territoires touristiques insulaires de/vers les 7 pays d'Europe (France, Italie, Espagne, Suisse, Allemagne, Belgique, UK), dont 15 % sont exploitées annuellement (12 mois sur 12, sur chacune des 3 années 2019, 2023 et 2024)

L'intérêt de renforcer les connexions entre la Corse et le continent européen notamment en dehors de la saison estivale apparaît évident

Pour illustrer le déficit actuel il importe de comparer la situation de la Corse avec d'autres destinations méditerranéennes qui constituent des concurrents directs, la Sardaigne et la Sicile.

La comparaison a été effectuée en excluant les mois de juillet, août et septembre afin de mesurer l'écart de connexion en dehors de la haute saison.

En Sardaigne et pour le seul aéroport de Olbia (sans compter les plateformes de Alghero et Cagliari), durant la période d'octobre 2023 à juin 2024 inclus, il existait une connexion avec 20 pays et 65 villes. Si l'on exclut les villes Italiennes, il existait une connexion avec 19 pays et 45 villes. Le volume total de sièges offerts (Italie incluse) était de 1.04 million dont 664 000 sièges vers l'Italie et 379 000 sièges vers l'Europe.

En Sicile, et pour le seul aéroport de Catania (sans compter Palerme, Comiso et Trapani) durant la période d'octobre 2023 à juin 2024 inclus, il existait une connexion avec 34 pays et 90 villes. Si l'on exclut les villes italiennes, il existait une connexion avec 49 villes. Le volume total de sièges offerts (Italie incluse) était de 4,63 millions dont 2,84 millions de sièges vers l'Italie et 1,79 millions de sièges vers l'Europe.

En Corse, pour la totalité des 4 aéroports de Corse, durant la même période, il existait une connexion avec 19 pays et 63 villes soit moins que le seul aéroport d'Olbia.

Si l'on exclut les villes françaises il restait 32 villes. Le nombre total de siège (France incluse) est de 1,5 millions, mais uniquement 145 000 à partir de l'international. La DSP (Marseille, Nice et Paris Orly) pèse 1 047 000 sièges. Hors Délégation de Service Public il restait 484 000 sièges donc, répartis entre 145 000 sièges en direction de l'étranger et 339 000 pour la France.

2. L'opérationnalisation du projet

➤ L'estimation des retombées économiques et fiscales du dispositif

La seconde partie du document intitulé « Calcul des potentielles retombées économiques et fiscales induites » (annexe 1) simule l'impact de la fréquentation touristique insulaire des 212 332 visiteurs supplémentaires induits par le projet.

La méthodologie utilisée par l'observatoire de l'Agence du Tourisme de la Corse repose sur les bases de données et les modèles régulièrement mis à jour qui ont été créés à partir de l'enquête aux frontières de 2017. Cette base de données s'articule autour d'un dispositif de 70 000 questionnaires établis entre le 1^{er} mai et le

5 novembre 2017 (lequel a été certifié par le Conseil National de l'Information Statistique) et mis à jour annuellement.

Par ailleurs, l'ATC réalise une enquête annuelle auprès des touristes ayant visité la Corse laquelle permet de documenter le montant moyen dépensé par les visiteurs en fonction de leur typologie (tourisme d'agrément, affinitaire, professionnel).

Il convient toutefois, au regard de ce qui vient d'être précisé sur le désengagement des compagnies aériennes, de souligner que le dispositif vise également à sécuriser les flux existants et à éviter les pertes de recettes occasionnées par une réorientation des flux touristiques vers d'autres destinations en Méditerranée.

En tout état de cause, les modèles de l'ATC font apparaître un montant annuel de dépenses induites qui se situerait entre 160 M€ et 203 M€ suivant les différentes hypothèses, ce qui constitue un impact très significatif puisqu'il se monte potentiellement à 2 % du PIB.

Pour ce qui concerne la fiscalité, le montant de TVA supplémentaire avoisinerait 21 M€.

La taxe de transport induite par le flux supplémentaire représenterait à peu près 2 M€. Là encore, il convient de souligner l'aspect sécurisation de la fiscalité puisque la taxe qui sera garantie par le flux de 668 675 touristes transportés dans le cadre du projet dépasse les 6 M€.

Enfin, le montant de la taxe de séjour supplémentaire avoisinerait les 1,1 M€ avec une taxe séjour additionnelle correspondant à 10 % de ce montant.

Les bénéfices attendus pour l'économie de l'île sur la durée de quatre années permettent de justifier l'investissement porté par la Collectivité de Corse.

Ainsi l'achat de flux aérien doit permettre d'interrompre le désengagement de notre territoire des compagnies aériennes qui risque de s'accélérer au profit de destinations concurrentes.

Le dispositif vise à sécuriser et à renforcer une industrie touristique dont il convient de rappeler le poids prépondérant en rappelant les termes utilisés par l'INSEE : « le poids du tourisme dans le PIB Corse s'est accru de 8 points entre 2011 et 2017, passant de 31 à 39 % du PIB, alors qu'il est stable au niveau national (+ 0,4 point) ».

➤ **La pertinence des liaisons aériennes à opérer**

En pratique, sur la base des travaux de l'observatoire de l'ATC et des éléments produits par la CCIC, les lignes identifiées et dont la pertinence a été vérifiée sont les suivantes :

- 6 lignes internationales au départ de la Suisse (Genève), la Belgique (Bruxelles-Charleroi), l'Allemagne (Francfort ou Munich), le Royaume-Uni (Londres) et deux autres en Italie (Rome et Milan). Ces lignes devraient aboutir à un doublement de la fréquentation (de 132 000 passagers constatés en 2023 à environ 253 000 dès la première année) ;
- 4 lignes domestiques au départ de : Bordeaux, Nantes, Strasbourg et Toulouse. Il est envisagé un accroissement d'environ 25 % du flux (de 323 000

passagers à près de 407 020 dès la première année).

Le nombre de recherches de vols vers la Corse en basse saison (donc en dehors des mois de juillet d'août et de septembre) réalisées sur internet (sans considérer les recherches directement opérées sur les sites des compagnies) depuis les 10 aéroports identifiés se monte à près de 7 millions, soit la moitié du total des recherches effectuées pour venir en Corse (sur le même périmètre - source étude MABRIAN).

La nécessité d'un renforcement de la connectivité en dehors de la haute saison apparaît clairement.

Les enquêtes réalisées par l'ATC jointes à ce rapport en annexes 1 (intitulée « Calcul des potentielles retombées économiques et fiscales induites ») et 2 (intitulée « Priorisation des lignes aériennes basse saison »), ainsi que les éléments produits par la CCIC en annexe 3 (« Etude de lignes »), démontrent d'une part la nécessité d'accroître l'offre de connectivité en dehors de la saison, mais également l'importance d'une sécurisation de la saison estivale puisque le mois de juillet ne répond plus aux attentes des professionnels.

➤ **Sur le plan juridique : la mécanique contractuelle d'achat de flux**

Pour rappel, le modèle est pensé, comme ci-après présenté :

La Collectivité de Corse agira comme autorité concédante.

En vertu de chaque contrat, le concessionnaire s'engagera à offrir et exploiter, à ses risques et périls, un service de transport aérien public régulier sur une liaison aérienne prédéfinie.

Le service portera uniquement sur l'exploitation de la liaison vers la Corse, sans préjudice de la possibilité pour le concessionnaire d'exploiter, en dehors du contrat, le sens retour.

Le concessionnaire s'engagera à transporter chaque mois, du départ à l'arrivée du sens aller de la liaison aérienne, un nombre minimal de passagers payants.

L'atteinte de ce trafic garanti constituera une obligation de résultat pour le concessionnaire, dont la méconnaissance sera sanctionnée par des pénalités.

Sous réserve de respecter ses obligations au titre du Contrat, le concessionnaire organisera et exploitera librement le Service, sous sa seule responsabilité.

Il ne jouira d'aucun droit exclusif sur la liaison.

La rémunération du concessionnaire sera constituée des recettes tarifaires perçues sur les clients du service et d'un prix payé par la Collectivité de Corse, en fonction du trafic réalisé.

Chaque contrat sera conclu pour une durée de 4 ans.

Un dialogue avec la DGAC a été amorcé afin de sécuriser le projet de la CdC,

garantir le respect des règles européennes de la concurrence et éviter les distorsions de marché liées aux aides d'État.

Le dispositif est actuellement en complément d'instruction.

Sans préjudice du quitus demandé à la DGAC, un appel au marché sera opéré à la suite de l'autorisation sollicitée auprès de l'Assemblée de Corse pour les 6 lignes internationales et les 4 lignes domestiques proposées au présent rapport.

Il s'agit, parallèlement à l'instruction DGAC, d'anticiper avec les compagnies qui candidateront dès le printemps pour la saison 2025.

Si l'Assemblée de Corse en autorise le principe, la procédure de publicité et de mise en concurrence pourra être engagée en suite de la délibération.

Néanmoins, la notification de l'attribution des différents lots, et par suite la mise en œuvre opérationnelle du dispositif, n'interviendra que dès lors que la DGAC aura confirmé la compatibilité du projet avec le cadre réglementaire en vigueur.

Le comité de pilotage et de coordination composé de la CdC, de la CCI, de l'ATC, de l'ADEC et de l'OTC (arrêté CE n° 24/342 du 2 juillet 2024) sera chargé du suivi de l'opérationnalisation du projet.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.